

01062.
2 1ej

**LA EMPRESA ESPAÑOLA
EN EL OCEANO PACIFICO**
Exploración, comercio y piratería en
los Siglos XVI y principios del XVII.



UNIVERSIDAD DE PILSCHTA Y LEIZA
ESTUDIOS SUPERIORES

**TESIS CON
FALLA DE ORIGEN**

TESIS DE MAESTRIA
MARTHA DE JARMY CHAPA
U. N. A. M. 1983



UNAM – Dirección General de Bibliotecas Tesis Digitales Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS © PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis está protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

PROLOGO

Habiendo trabajado previamente el tema de la piratería, la cual no fue sino la consecuencia inevitable del monopolio comercial español en el Caribe y colonias americanas en los siglos XVI y XVII, ha parecido interesante completar la investigación analizando hechos similares en el ámbito del Océano Pacífico para de esa manera obtener un panorama general del problema. Para ello era necesario situar al Imperio español en América mediante el estudio de las expediciones de exploración, conquista y colonización y abordar después el inicio de las actividades comerciales entre las colonias y posteriormente, de éstas con las Filipinas.

Al comenzar la investigación me percaté de la magnitud del propósito en vista de la multitud de hechos significativos que debían estudiarse y del enorme acervo de bibliografía existente. Sin embargo encontré respecto a esta última que existe un desequilibrio: mientras algunos aspectos del tema han sido estudiados con amplitud y por muchos autores; otros, de hecho, han sido abandonados o examinados por uno o dos autores solamente. Esto se advierte en el uso extensivo que hice de algunas fuentes tales como El Galeón de Manila de William L. Schurz, o The Spanish Lake, de O.H.K. Spate, estudios muy completos y bien documentados sobre el tema.

Con el debido respeto y reconocimiento a los historiadores que trabajan los archivos, cuya labor es fundamental y valiosa, siempre y cuando se aplique el juicio crítico y certero del inves

tigador para obtener la máxima utilidad, al ser capaz de interpretarlos de tal manera que obtenga de ellos el mayor beneficio para la comprensión de un problema, basé mi trabajo casi exclusivo e inevitablemente en fuentes secundarias a partir de la premisa de que los llamados trabajos de segunda mano son el reflejo de largos trabajos de archivo que para nuestro beneficio han llevado a cabo diversos autores.

He intentado hacer la síntesis de un tema muy ambicioso en su amplitud y extensión, con vistas a fundamentar la tesis que pretendo sostener, acudiendo para ello al material de autoridades reconocidas. Esta tesis consiste en afirmar a priori que España tenía designios imperiales mundiales, que planeaba llevar a cabo a base de establecer colonias cada vez más lejanas, con objeto de abarcar con su hegemonía política y comercial al mundo conocido, y que premeditadamente fue habilitando los medios para llegar a ese fin. También pretendo hacer notar que en el siglo XVI y en el seno de esta explosión de energía de expansión conquistadora, colonizadora y evangelizadora, estaban ya presentes los elementos que llevarían al imperio a su decadencia, por ser éste incapaz de reconocer y adoptar las corrientes de la modernidad que estaban ya apuntando en la Europa de entonces.

Entiendo que tal estudio ha de tener errores y lagunas y que ciertos temas están tratados por necesidad de manera superficial con objeto de no hacer más extenso un manuscrito ya de por sí voluminoso; mas era indispensable incluirlos en aras de la secuencia, que espero poder asentar en las conclusiones.

Me pareció interesante comprobar, una y otra vez, la postura poco objetiva de algunos autores sajones sobre el problema de la leyenda negra española, y encontré que ésto los llevó a aceptar ciertos hechos sin detenerse a observarlos y estudiarlos más detenidamente. En otros casos, minimizan la importancia de algunos acontecimientos, como en el caso concreto de la actuación de Sebastián Vizcaíno en el intento del gobierno español de establecer re-

laciones permanentes con el Japón. A menudo acuden para obtener información a fuentes apoyadas en otros autores sajones, y sólo en muy contadas ocasiones pueden o quieren acercarse a los documentos y las fuentes españolas. Según pude observar, esto hace que los errores, inevitables en toda tarea humana, se repitan sin que haya ocasión de rectificarlos, y que su criterio permanezca subjetivo y parcial.

Inicialmente intenté enfocar el estudio primordialmente hacia el aspecto de la actividad corsaria de los enemigos de España, y de nuevo, el material me llevó a aprender que en el caso del Océano Pacífico aquella es secundaria y que en primer término surge la empresa española de colonización y exploración, efectuada a lo largo de todo el S. XVI.

Por último deseo señalar que el tema de la piratería en contra de España ha sido tratado siempre como una sucesión de hechos anecdóticos, pintorescos y aislados, sin entender que aquella respondió a causas ligadas a las circunstancias históricas de la Europa de la época y a la rivalidad y el celo con que ésta se fijaba en la prosperidad que acarrearba a España la riqueza de sus colonias.

También quiero subrayar la escasez imperante de material sobre el tema de la piratería, y que una vez que se encuentra, carece por completo de visión respecto a situar las actividades piráticas y corsarias como un conjunto de fenómenos que siempre corresponden a un contexto histórico determinado; que son consecuencia de éste y que deben ser estudiados con ese criterio, como una parte integral de la historia humana y en este caso, de forma muy especial, de la historia de la Nueva España.

CAPITULO I

SEMBLANZA DE LA ECONOMIA EUROPEA Y LA REPERCUSION DE
AMERICA EN ELLA.

Hacia el final de la Edad Media, habia factores que preparaban el cambio cualitativo de la sociedad feudal a la sociedad capitalista. Por supuesto este fenómeno no se dio simultáneamente en los distintos países de Europa. El principio del modo de producción feudal preparaba ya su destrucción; estaba basado en la propiedad de la tierra en diferentes grados y en la propiedad limitada de las personas (régimen de servidumbre). La propiedad absoluta de la tierra progresaba, la circulación monetaria se desarrollaba, los hombres libres eran cada vez más numerosos, las ciudades adquirían gran importancia al lado del campo, se constituían fortunas mobiliarias, los impuestos del Estado competían ya con los tributos señoriales: Todos estos hechos amenazaban la pureza del régimen feudal y preparaban su disgregación. Algunos de estos factores habian aparecido ya desde el siglo XI por supuesto que en mayor o menor grado en diferentes regiones de Europa. Hubo financieros y mercaderes por ejemplo en las ciudades italianas, pero no dominaron la producción de la sociedad en su época. Esta estaba asegurada todavía por los campesinos, bajo diversos estatutos de servidumbre. La producción industrial todavía era artesanal y corporativa. No se daba separación entre los medios de producción y el productor, y no habia todavía una reducción de las clases sociales a simples lazos de dinero, por lo que no podemos hablar de capita-

lismo. La sociedad rural surgida del feudalismo vivía cerrada en sí misma, con un mínimo de intercambio y de contratos en moneda.

(1).

Sólo a partir del siglo XI en ciertas regiones del occidente europeo se generalizó el comercio. Comenzó el enfrentamiento campo-ciudad; las ciudades dependían de los señores pero seguían vinculadas al sistema feudal ya que reconocían soberanos y poseían ellas mismas señoríos, aunque en su territorio y en su recinto amurallado los habitantes eran libres y participaban de la organización colectiva. Sin embargo, este florecimiento de ciudades libres tuvo un alcance limitado porque no modificó el modo y las relaciones de producción de la casi totalidad de la población, que seguía siendo aldeana. En las más importantes ciudades marítimas como Venecia, aristócratas mercaderes disponían de poderes militares, navales y políticos muy amplios. En algunas ciudades mediterráneas y en Flandes la producción textil adquirió aspecto de gran producción controlada por un poderoso capital mercantil. Era un esbozo muy cercano al capitalismo, pero no fue históricamente determinante. Esta época de crisis general del feudalismo, en los siglos XIV y XV, fue el período del lujo, de las grandes construcciones, del mecenazgo artístico, pero no lo era del auge productivo. Las ciudades "repúblicas mercaderes", las del Mediterráneo, fueron cayendo en una decadencia relativa por el hecho de la conquista de Oriente por medio de los turcos y por el próximo triunfo de las rutas comerciales del Atlántico. En Flandes, Inglaterra, Portugal y España aparecieron las novedades decisivas para la transformación del occidente europeo: hubo un salto adelante en las fuerzas productivas, primera etapa hacia la formación del capi

(1) Pierre Vilar, "La transición del Feudalismo al Capitalismo", - en Charles Parain et. al., El Feudalismo, Madrid, Edit. Ayuso. 1975. p. 53).

talismo que tuvo lugar desde mediados del siglo XV a mediados del XVI. (2)

En medio de esta crisis general del Feudalismo y tal vez como reacción contra ella, numerosas invenciones vinieron a modificar el nivel de las fuerzas de producción: Recientes estudios han precisado que en el siglo XV, en el llamado Renacimiento, el número de inventos fue mayor que en el siglo XVIII. El uso de la artillería obligó a impulsar la producción del metal; el primer alto horno data del siglo XV. La difusión del pensamiento con la invención de la imprenta, el progreso de la ciencia de la navegación, y otras muchas cosas se sucedieron y por primera vez las técnicas industriales y de comunicación se equipararon con la técnica agrícola. La industria se situará en primer plano del progreso. Pero el rendimiento de los granos no progresaba, las cosechas eran irregulares con carestías periódicas, la industria pañera hizo que en Inglaterra y Castilla la cría de ganado lanar compitiera con la agricultura y despoblara los campos. Esto contribuyó a que disminuyera la cantidad de alimentos disponibles para la población. Este impulso interno fue al fin sostenido, a partir de los últimos años del siglo XV, por una inyección de riqueza exterior debida a la expansión marítima y colonial. La circunnavegación de Africa, el descubrimiento de la ruta a la India por Vasco da Gama, el de América por Colón y la vuelta al mundo hecha por Magallanes elevaron el nivel científico y ampliaron la concepción del mundo en Europa. El gran comercio de productos exóticos, de esclavos y metales preciosos volvía a encontrarse abierto y extraordinariamente ampliado. Una nueva era se abría para el capital mercantil, más fecunda que la de las repúblicas mediterráneas de la Edad Média, porque esta vez se constituía un mercado mundial cuyo impulso afectó a todo el sistema productivo europeo, al tiempo que grandes estados, no ya simples ciudades, iban a aprovecharlo para constituirse.

(2) Vilar, op. cit., p. 57.

La producción artesanal y la comercialización de los productos, por ejemplo en Inglaterra, trajo consigo una expulsión masiva de los pequeños agricultores durante los siglos XV y XVI y una apropiación sistemática de sus parcelas y de los terrenos comunales por los grandes propietarios favorecida por la Reforma y la adquisición, por parte de los reyes y nobles, de las tierras que habían pertenecido a la Iglesia Católica. La despoblación y el empobrecimiento de los campos son descritos dramáticamente por los contemporáneos, como Tomás Moro en su Utopía. Hubo un movimiento de expropiación que trajo consigo una proletarización. El proceso se produjo en los demás países de Europa en diversas formas y tiempos. La colonización europea a escala mundial determinó otro aspecto de la acumulación de capital, y se llevó a cabo por mecanismos muy variados: el producto de los saqueos en las islas y Tierra Firme americana, transferido a Europa, pasó a manos de los mercaderes y banqueros como los Függer y los Welser que se convirtieron en los intermediarios de la aventura colonial, que no fue un episodio breve. Los holandeses, que difundieron una versión muy negra de las crueldades españolas en América, no fueron menos brutales en las islas del extremo Oriente que ocuparon en el siglo XVII, ni los ingleses en la India en el siglo XVIII. Y en estos casos no hubo iglesia católica o juristas que defendieran los derechos de los nativos.

Desde el tiempo de Isabel I una de las grandes fuentes de enriquecimiento en la corte real inglesa había sido la piratería, el pillaje directo de los cargamentos españoles que aconteció a todo lo largo de mediados del siglo XVI y siglo XVII. La colonización añadió una explotación continua a esta economía de pillaje. En el siglo XVI la cantidad de oro y plata en circulación en Europa aumentó a consecuencia del descubrimiento de las minas americanas, más ricas y más fáciles de explotar. El valor del oro y la plata disminuyó con relación al de otros artículos de consumo; el salario-dinero de los trabajadores se mantuvo estable pero su salario real disminuyó porque a cambio de la misma cantidad de dinero recibían una cantidad menor de bienes. Esta inflación fue uno de

los factores que favoreció el crecimiento del capital en el siglo XVI, y permitió la acumulación primitiva del mismo. Los precios europeos no subieron porque el oro y la plata fueran más abundantes, sino porque el precio de costo de estos metales había disminuido y las ganancias se extraían más del trabajo de los mineros americanos que de la explotación creciente de los trabajadores europeos, trabajo que como sabemos tomó diversas formas: esclavismo, encomienda, mita. Otros factores que contribuyeron al crecimiento del capital en Europa, fueron el préstamo usurario para el consumo, la especulación con la escasez y la especulación comercial de los productos valiosos. Este primer contacto entre condiciones coloniales y condiciones europeas impulsó el alza de precios. Todos los mercaderes del continente afluyeron a las ferias de la Península Ibérica: fue el mayor "boom" histórico del capital mercantil. Movimiento de tal envergadura llevaba en sí su propia contradicción: aquellos países donde los precios subieron demasiado fueron eliminados por competencia; así ocurrió con España, donde el aflujo de dinero se tradujo en una pirámide de deudas, rentas y censos tan parasitaria que la economía española se fue a pique y fue eliminada de este proceso, del que había sido precisamente punto de partida. La usura murió por la circulación del dinero. A medida que la navegación hacía progresos, el mercado mundial pasaba a ser una realidad cotidiana y por lo tanto desaparecieron cada vez más las ocasiones para la gran especulación comercial y los precios tendieron a igualarse. La acumulación primitiva del capital llegaba a un punto muerto y pronto buscaría el capital acumulado otro medio de reproducirse. Esto sucedió cuando el capital acumulado invadió el cuerpo social entero y acaparó el control de la producción. Vino en el siglo XVII, la época de la "manufactura" que realizó en la industria la separación entre productor y medio de producción, compitió con el artesano corporativo y organizó la división del trabajo. El dominio del capital mercantil correspondió, en Europa occidental, con una nueva estructura de Estado, de la época mercantilista: el fin de cualquier actividad era "hacer dinero" y las naciones eran ricas si tenían saldos positivos de metales preciosos; el interés nacional y el de los co

merciantes se confundió. El país más característico de esta fase es la Inglaterra de finales del siglo XVII: la evolución que sufrió desde el siglo XV— concentración de la propiedad agraria, proletarización de la mano de obra y actividad marítima y colonial,— le permitió superar a los países de los primeros descubrimientos — (España y Portugal) paralizados por el excesivo aflujo de dinero y el parasitismo de las rentas, y le permitió a la vez evolucionar — más de prisa que Holanda (privada de recursos industriales) o Francia en donde la estructura agraria resistió el movimiento de concentración de la propiedad de tierras. (3).

Las doctrinas mercantilistas imperantes en Europa en la época de los grandes descubrimientos, inspiraron la política desarrollada por el Estado español en las Indias. Dos fueron sus principios reguladores: el exclusivismo colonial y la llamada teoría de los metales preciosos. Basados en ellos, los monarcas españoles — declararon los territorios de las Indias coto cerrado, abierto sólo a los vasallos de la Corona de Castilla y vedado a los súbditos de las potencias extranjeras. El intervencionismo económico del Estado español en los territorios coloniales se acusó con un proteccionismo manifiesto hacia las actividades mineras para fomentar el envío a la Metrópoli de los metales preciosos, con menoscabo — evidente de las explotaciones agrícolas e industriales. Desde el punto de vista comercial, las colonias hispanoamericanas fueron — consideradas como un simple mercado complementario de la economía peninsular, reservado exclusivamente a los comerciantes de la Metrópoli. A cargo de éstos había de correr la exportación a las Indias de todos los productos Agrícolas o manufactureros de Europa, necesarios para las colonias americanas. La economía de éstas se intentó a producir sólo aquellas mercaderías de que se carecía en España, principalmente oro, que nunca habrían de presentar competencia ruinosa a la producción peninsular. El transporte de las —

(3) Ibidem, p.67

mercaderías había de hacerse exclusivamente en naves españolas.

(4).

Los metales preciosos fueron considerados como la base sólida y positiva de riqueza en sí y no como lo que realmente eran, meros símbolos de bienestar económico o instrumentos de cambio muy codiciados y valiosos. Se intensificó por todos los medios su producción y transporte a España y se procuró su retención allí prohibiendo su exportación a las otras naciones europeas. Las consecuencias de esta política equivocada para una región como Castilla, de economía pobre e industria rudimentaria, no tardaron en hacerse sentir. La producción industrial española, que no bastaba para satisfacer las exigencias del mercado interior, mal podía cubrir las necesidades cada día mayores de sus mercados coloniales. Hubo necesidad de acudir a otros centros de producción europeos y, en este esforzado intercambio de productos, España hubo de ceder, al cabo, sus mercaderías más preciadas: el oro y la plata importados de las Indias, todo ello con daño evidente a la economía nacional, abandonadas sus verdaderas fuentes naturales de riqueza, y en provecho exclusivo de las grandes dinastías de mercaderes extranjeros radicados en Sevilla. (5).

La tragedia de España fue que al dominar y explotar valientemente el Nuevo Mundo, ya fuera misional o militarmente, fue a su vez dominada y explotada por la fuerza de la riqueza extraída de las colonias. Esta se vertió como un torrente al resto de Europa y gran parte llegó también a Asia, debido a las locuras y las guerras dinásticas españolas. Se vertió gracias a negocios turbios, a la piratería cortesmente llamada actividad corsaria, al contrabando y a la corrupción. Más sin los cambios económicos, sin las empresas productivas legales o de lucro y rapiña que los estimula-

(4) J.M. Ots Capdequí, El Estado Español en las Indias, México, F. de C.E., 1975, p42.

(5) Ibidem, p.45

ron, la transición del mundo medieval al moderno hubiese sido más lenta, aunque no menos dolorosa. Paradójicamente fue esta sed de oro lo que aseguró que Latinoamérica llegara a ser algo más que una referencia en los mapas. Junto a la devastación surgida de las conquistas y colonizaciones, venía la reconstrucción de grandes territorios que se incorporarían a la economía mundial. (6).

El siglo XVI fue de inflación generalizada: ésta alcanzó en España un 400% hacia 1600, cifra altísima para aquella época. A estas inflaciones seguían fuertes recesiones. Hamilton, el eminente investigador de historia económica, piensa que los precios subieron en Europa por la llegada del oro americano. Braudel opina lo contrario: el problema económico causó la elevación de los precios y provocó y estimuló la importación de metales del Nuevo Mundo (Braudel F., El Mundo Mediterráneo en la época de Felipe II). Aunque la inflación en Europa fue por razones más complejas que las que Hamilton pudo apuntar, los autores concuerdan en que la inyección del tesoro americano, especialmente cuando la importación de plata se hizo masiva, no pudo menos de tener marcada influencia en el volumen y la velocidad de la circulación monetaria. (7).

La parte que le correspondió a la Corona del tesoro americano, incluyendo ganancias netas de impuestos, de la venta de mercurio, y el quinto o diezmo reales fue mucho menor de lo generalmente supuesto: tal vez un 10 a 12% hacia mediados del siglo XVI, 20 a 25% hacia 1590, 10% o menos en la época de Felipe III— pero era una fracción críticamente importante de metal en barras, libremente negociable, incondicional propiedad del Rey para hacer con ella lo que quisiera. Parecía pues, un seguro, y los financieros

(6) O. H. K. Spate, The Spanish Lake, Minneapolis, Univ. of Minnesota Press, 1979, p. 177.

(7) Ibidem, p.197

internacionales de la época prestaban gustosamente sobre él: primero los Függer y los banqueros de Amberes y luego los genoveses. Como la fuente parecía inagotable, Felipe II cayó en un costoso imperialismo: el primer indicio fue la anexión de Portugal en 1580, suceso que terminaba de momento con las complicaciones en el Pacífico entre españoles y portugueses; las posesiones portuguesas comenzaron a ser problema únicamente hasta 30 ó 40 años después, cuando los holandeses se volvieron más agresivos. La derrota de la Armada Invencible en 1588 fue un desastre muy costoso. Ceder los Países Bajos era algo que no se le ocurría siquiera a la Corona y conservarlos le era ruinoso; esto significó un dren doble: dinero gastado para combatir a los rebeldes y dinero para pagar a los comerciantes holandeses que surtían productos esenciales como granos del Báltico, y que usaban sus ganancias para pagar a los propios insurgentes en tierra y en el mar. En un principio, el imperialismo español era defensivo, defensa de derechos heredados como en el caso de Portugal. Pero esto no sucedía respecto a los Países Bajos y esta guerra de conquista le costaba a España una constante sangría económica, sin descontar además el asalto de corsarios ingleses, holandeses y hugonotes a las naves españolas en el Canal de la Mancha y Mar del Norte. España enviaba cargamentos de plata de Barcelona a Génova y los cargos genoveses llegaban en ocasiones hasta el 50% de interés. El resultado inevitable de toda esta situación que apuntamos solamente, fue la hipoteca del tesoro mucho antes de su actual arribo y bancarrotas o suspensiones de pagos en toda la segunda mitad del siglo XVI. La plata llegaba más lentamente y se gastaba con mayor celeridad que nunca. La respuesta oficial no tuvo lógica, fue una especie de desesperación fiscal que contradecía todo sentido común; las necesidades en moneda de la propia España se cubrieron con una auidaz acuñación de vellón, o moneda de cobre, misma que también se devaluó más de una vez. Hacia mediados del siglo XVI, flotas y ejércitos enteros se financiaban en un 95% con vellón. Para 1643 las naves de la Armada de Indias llevaron a Sevilla un cargamento de cobre para acuñación y esto continuó hasta que en 1680 una drástica deflación hizo bajar los precios cerca de un 50%, dejan

do a España sacudida y aturdida. (8).

Pierre Chaunu menciona una idea de François Simiand: hay que buscar en el pasado precedentes, indicaciones que permitan comprender la contracción dolorosa de las economías mercantiles. Earl Jefferson Hamilton se preguntó si el tránsito de la expansión económica del siglo XVI en Europa, a la contracción del XVII no habría tenido una causa americana. No fueron el oro americano y el Galeón de Manila elementos claves para este cambio económico? Autores del siglo XVII lo creyeron así, como Grau y Monfalcon en su Memoria para el comercio de las Filipinas, y tuvieron razón. - Entre los intercambios transpacíficos y los trasatlánticos, la correlación es obviamente positiva. Las investigaciones que conducirán a Chaunu a la publicación simultánea de Seville et l'Atlantique y de El Pacífico de los Ibéricos están inscritas dentro de esta problemática. Busca comprender los grandes movimientos coyunturales de la historia económica en el corazón del gran comercio internacional entre Europa y los nuevos mundos pues la riqueza que ellos aportaron fue un factor permanente de desequilibrio que precipitó la crisis económica del siglo XVII. Con esta tesis a priori busca estudiar el comercio americano con Oriente. (9).

¿En qué proporción contribuyó la posesión de las Indias al creciente poder y a la aparente prosperidad de España en el siglo XVI?. ¿Hasta qué punto precipitó, demoró o modificó el empobrecimiento y la decadencia militar y política de España en el siglo XVII?.

España no era un país populoso: la población total de los reinos de Felipe II en Europa y norte de Africa era aproximadamen

(8) Ibidem, p. 200.

(9) Pierre et Huguette Chaunu, Seville et l'Amerique aux XVI et XVII siècles, París, Edit. Flammarion, 1977, p. 12.

te igual a la población de Francia. La población disminuyó en el siglo XVII por una serie de epidemias y continuamente perdía hombres en las interminables guerras. El país sufría una crónica - desnutrición; España en conjunto dejó de bastarse a sí misma en cereales a mediados del siglo XVI y a partir de entonces confió cada vez más en las importaciones. En el siglo XVII la situación empeoró y la mayoría de los españoles pasaron hambre durante mucho tiempo; además del hambre, la guerra y las pestes, las pérdidas de población debidas a la deliberada expulsión o la emigración fueron grandes. La expulsión más importante fue la de los moriscos en 1609-14 y la emigración principal, la de las Indias. El número de moriscos expulsados se calculó en cien mil. (algunos historiadores de economía han señalado el número en 400,000). Los efectos sociales y económicos se sintieron más en Valencia, en la producción de azúcar, arroz y vino. Los dueños de tierras perdieron rentas y fuerza de trabajo. La emigración a las Indias fue continua a lo largo de los siglos XVI y XVII. (10).

El número no se puede calcular con precisión pero no hay duda acerca del continuo aumento de la población blanca en las Indias. Sólo en Nueva España aumentó de mil en 1520 a 63,000 en 1570 y a 125,000 a mediados del siglo XVII aunque en este número hay que incluir el aumento natural en las Indias. Se puede calcular que quizá cien mil personas dejaron España para irse a las Indias en el siglo XVI y la proporción de emigrantes fue mayor en el siguiente siglo. No hay registros adecuados en que se pueda -

(10) J. H. Parry, El Imperio Español en Ultramar, Madrid, Edit. Aguilar, Col. Cultura e Historia, 1970, pp 207-8; José Luis Martínez, Pasajeros de Indias, Madrid, Alianza Editorial, - 1983, pp. 155-179, "El Flujo Migratorio".

basar un cálculo. Las malas condiciones y la disminución de oportunidades económicas en España estimularon la emigración. Venían de todas partes del país porque la legislación de Isabel limitando la emigración a los súbditos de Castilla no fue nunca seguida con rigor; sin embargo predominaban castellanos y andaluces. La emigración tiene que ser considerada como uno de los factores que contribuyeron al despoblamiento de España en el siglo XVII. Esta era además muy pobre en recursos naturales: en la mayor parte del país las cosechas de alimentos eran pobres y escasas. En la meseta central la riqueza era principalmente ganadera pero el aumento del número de ovejas y los privilegios de la Mesta (institución de los ganaderos de ovejas) impidieron el desarrollo de la agricultura y agravaron seriamente la escasez de granos, destruyeron la hierba y favorecieron la erosión del suelo impidiendo la regeneración de bosques. El crecimiento de algunas ciudades como Burgos, Segovia, Toledo y Sevilla, se debieron a una expansión industrial y comercial que en parte se puede atribuir al efecto estimulante del comercio de Indias.

Es verdad que España continuó siendo como siempre, un país productor de materias primas, exportando vino, aceite de oliva y lana, a cambio de mercancías extranjeras. Asimismo producía seda, paño de lana, guantes, artículos de cuero y cuchillería para el consumo doméstico y la exportación a Indias. Sin embargo la asombrosa expansión de las décadas medias del siglo XVI no fue más que un fenómeno temporal. Ni el consumo interno ni las demandas del comercio de las Indias bastaron para mantener el impulso inicial. Los reinos de las Indias no se desarrollaron como un complemento económico de España. Las restricciones legales del monopolio comercial son sólo una explicación parcial de limitación para el comercio atlántico. La población nativa de las Indias en el Siglo XVI disminuía catastróficamente y la mayoría de los indios tenía poco poder de compra; el comercio de exportación a las Indias era casi exclusivamente para los colonos españoles; la demanda de granos disminuyó con el tiempo porque éstos comenzaban a cultivar lo suficiente para cubrir sus necesidades. La de-

manda de vino y aceite continuó produciendo beneficios, pero relativamente modestos en comparación con el volumen de mercancías y la dificultad de transportarlas; artículos muy solicitados como -loza y guarnicionería empezaron a producirse en las Indias y la -seda se obtuvo más barata y de mejor calidad en el comercio con -Manila. De los otros artículos manufacturados muy solicitados en las Indias como tejidos de lana e hilo, herramientas, armas y ferretería, cristal, papel y libros, pocos se hacían en Andalucía. (11).

Los principales centros de buenos tejidos de lana eran Cataluña y Castilla la Vieja, lejos de cualquier puerto donde se pudieran embarcar a América. Las comunicaciones interiores de España eran muy difíciles y a fines del siglo XVI la industria lanera -castellana decaía por otras razones. Además los derechos interiores de aduana disuadían a los fabricantes del resto de España de enviar mercancías a las colonias a través de Sevilla. A los comerciantes de esta ciudad les era más económico importar paños de los Países Bajos o Francia para exportarlos a las Indias. En las industrias del hierro y el acero ocurría lo mismo. Por consiguiente, a fines del siglo XVI una considerable cantidad de mercancías embarcadas en Sevilla para las Indias, con excepción del vino y -el aceite, eran extranjeras. En el siglo XVII la población y la actividad industrial de casi todas las ciudades españolas excepto Madrid, disminuyeron bruscamente. Los colonos de las Indias tuvieron que conseguir la mayoría de sus importaciones de artículos fabricados en otra parte. Los contrabandistas ingleses y holandeses realizaban un comercio provechoso en el Caribe. (12).

(11) Parry, op. cit., p. 112

(12) Martha de Jármay Chapa, Un eslabón perdido en la Historia, - Piratería en el Caribe en los Siglos XVI y XVII, México, - U. N. A. M., 1983, cap. III.

Los barcos extranjeros anclados en Cádiz transferían sus - cargamentos ilegalmente a los barcos con rumbo a Occidente; las - exportaciones legales de artículos manufacturados que pagaban - - aduana y eran embarcadas abiertamente en Sevilla, eran por lo ge- neral de origen francés. A fines del siglo XVII los franceses - controlaban la mayor parte del comercio oficial; las casas comer- ciales del Consulado de Sevilla prestaban su nombre y obraban co- mo agentes a comisión de las firmas exportadoras francesas. Los productos americanos que iban a España lo hacían en pequeñas can- tidades: habría sido imposible transportar grandes cantidades de esas voluminosas mercancías alimenticias a través del Atlántico - con los barcos disponibles. La grana cochinilla, la papa, el cac- ao, el tabaco, no fueron nunca regularmente importadas a España ni vendidas en el extranjero. En cuanto al azúcar, solamente a - partir de fines del siglo XVI los portugueses de Brasil lo produ- jeron en gran escala comercial para su venta en Europa. Pielés y sebo fueron mercancías principales de exportación de las Indias, pero se limitaron a complementar los productos similares de Casti- lla. La demanda de cuero era mucho mayor en el norte de Europa - que en España y los colonos de las pequeñas Antillas vendieron - sus pieles directamente a comerciantes ilegales ingleses y holan- deses.

Mucho más importante que todas estas mercancías -al menos en el comercio oficial- fueron los metales preciosos: el predomi- nio entre los productos de las Indias, de la plata y el oro, espe- cialmente la primera, es el rasgo más característico de toda la - historia del Imperio español y la literatura de la época abunda - en referencias al mismo.

Todas las complejidades del comercio oficial de Indias se pueden resumir en tres grupos principales: el suministro a las - Indias de ciertos alimentos y una limitada cantidad y variedad de mercancías manufacturadas producidas en España; la importación en los puertos del Guadalquivir y la reexportación de allí a las In- dias de una mayor variedad y cantidad de mercancías manufactura-

das de origen extranjero, y la importación a España de grandes cantidades de barras de oro y plata de las Indias.

En ningún momento de fines del siglo XVI y principios del XVII la proporción de oro y plata en los cargamentos de regreso a España fue menor del 80%, con arreglo a su valor. En 1594, el año cumbre del siglo XVI, las proporciones fueron: oro y plata, 95.6%, cochinilla, 2.8%, pieles, 1.4%, indigo, 0.29%. Entre el 70 y 75% de los embarques totales eran propiedad de empresas privadas y de particulares. El tesoro de la Corona, o sea, el producto de los impuestos en las Indias después de la deducción de los gastos de administración, completaba el resto. El bandidaje, la piratería y el contrabando causaban pérdidas en las Indias y en el mar. (13). La plata pasaba secretamente a los extranjeros en las Azores y Cádiz, para pagar las compras de mercancías extranjeras y evitar las contribuciones que se cobraban en Sevilla. Parte de la plata era pasada a esta ciudad de contrabando. (14).

Los cargamentos registrados oficialmente eran desembarcados, comprobados por los funcionarios de la Casa de Contratación y luego, en su mayoría, vendidos a los que comerciaban en plata, cuya función principal era arreglar con la casa de moneda la acuñación de ésta. Una vez acuñada pasaba a la circulación general; el efecto principal de este continuo río de plata acuñada en la economía de Andalucía, de toda España y gradualmente del resto de Europa, fue un alza continua aunque fluctuante de los precios de todas las mercancías. El nivel general de precios en España aumentó un 400% en el transcurso del siglo XVI. El gobierno se es-

(13) Idem.

(14) Parry, op. cit., p. 216

forzó por todos los medios en aumentar la producción y el embarque de la plata y en restringir su exportación desde España. Acentuaron así la diferencia de precios entre ésta y el resto de Europa. Como consecuencia subieron los salarios, pero éstos fueron siempre detrás de los precios. Esta diferencia, junto con los avances tecnológicos, estimuló el progreso comercial e industrial de España en los tres primeros cuartos del siglo XVI. En la segunda mitad del siglo XVII los salarios estuvieron por algunos años por encima de los precios; en las industrias en que ocurrió esto los beneficios de los negocios sólo se podían obtener por medio de un progreso tecnológico continuo para reducir costos; pero la ilusión general de prosperidad, el sentimiento del dinero fácil, desalentaron el progreso tecnológico cuando más necesario era. A principios del siglo XVII estos procesos, junto con los gravosos impuestos, habían elevado los costos y precios tan por encima de los del resto de Europa que toda la industria estaba desalentada, y la de exportación se encontraba en una grave y creciente desventaja. La industria de la construcción de barcos que dó muy afectada; España había dependido siempre de la importación de tejidos para velas y cordaje; a principios del siglo XVII el aumento de los costos, el conservadurismo técnico y el agotamiento de los bosques, produjo casi una paralización total de la construcción de buques. En el siglo XVII incluso sufrió el comercio de exportación de materias primas: la lana irlandesa y el hierro sueco competían cada vez con más éxito en el norte de Europa con los exportados desde Bilbao.

Entre la tercera y cuarta parte del tesoro embarcado desde Indias para España iba consignado a nombre de la Corona. En los años cumbres del siglo XVI (1590-1600) constituyó probablemente una cuarta parte de los ingresos reales. La riqueza venía en barras de oro o plata y era negociable inmediatamente; era, o parecía ser, predecible y cierta. El fraude y el robo, el bandidaje por tierra y la piratería en el mar se llevaron una parte onerosa; pero en general en el siglo XVI el grado de éxito para preservase contra estas pérdidas fue bueno y uniforme. La renta de -

las Indias era incondicional; el tesoro del rey era para usarlo - como mejor le pareciese y la posesión de esta renta impulsó a la Corona española a estimar de un modo exagerado su influencia y su poder e hizo nacer en los demás países envidia y temor hacia España. Al tomar dinero prestado y al hacer las transferencias necesarias para los pagos de las guarniciones de Italia, Países Bajos y Alemania y de las flotas del Atlántico y el Mediterráneo, la Corona ofrecía las rentas de América como principal garantía; aunque el tesoro era grande, nunca fue suficiente para afianzar adecuadamente aquellos enormes préstamos. Era dado en garantía a los financieros internacionales mucho antes de que saliera de Indias y cualquier retraso en los embarques dañaba desastrosamente el crédito de España y repercutía en todos los centros financieros de Europa.

En 1592, cuando el nivel de embarques de plata permanecía alto, y después de repudiar dos veces sus deudas y dejar un rastro de ruina financiera, Felipe II se vió obligado a reconocer públicamente en las Cortes que debía todavía más de trece millones de ducados*. Por consiguiente, España a principios del siglo - - XVII había llegado a un estado de dependencia económica sumamente peligroso. El funcionamiento de una economía en plena inflación, el crédito del gobierno, el mantenimiento de la autoridad real en España y su influencia en el extranjero, todo ello había llegado a depender de un flujo continuo de los metales americanos; este - flujo a su vez dependía de la disponibilidad del tonelaje gran - parte del cual era portugués o extranjero; del suministro de mano de obra esclava, transportado por los portugueses, y de un suministro de mercancías manufacturadas, la mayoría importadas de - Francia y los Países Bajos y pagadas en plata, para las necesidades de España y para su reexportación a las Indias a fin de ganar más plata. En la segunda y tercera décadas del siglo XVII, el -

* Un ducado = 375 maravedís; 1 maravedí (la unidad monetaria) = 0.094 gm. de plata.

sistema empezó a derrumbarse y las condiciones de comercio en Europa se movieron continuamente en contra de España; la guerra incesante contra los Países Bajos y Francia, además de empobrecerla directamente, hacía que las importaciones esenciales fuesen cada vez más difíciles de obtener. Los portugueses bajo el dominio español, perdieron muchos barcos por las agresiones de Holanda e Inglaterra, y perdieron también la mayoría de las factorías del oeste de África de las que dependía el suministro de esclavos a las Indias. En 1640 afirmaron su independencia nacional y sus barcos ya no estuvieron disponibles para los propósitos españoles. (15).

El suministro de plata americana empezó a mermar por la despoblación y consiguiente escasez de mano de obra y porque las minas más fáciles y productivas empezaron a agotarse; los mineros tuvieron que trabajar en minas más pobres cerca de la superficie lo cual redujo la cantidad de mineral; si había que trabajar pozos más profundos existían problemas que la tecnología del siglo XVII no podía resolver; ambos sistemas aumentaban además el costo de producción. Las importaciones totales de metales preciosos registradas en España alcanzaron su mayor nivel entre 1591 y 1600: la media anual de estos años fue calculada por Hamilton en unos siete millones de pesos de minas (el peso de minas era una medida de metales teóricamente parecida en valor al castellano o ducado). En el siglo XVII la producción fue decreciendo lentamente hasta que en la década de 1651-1660, se produjeron solamente un millón sesenta y cinco mil pesos de minas, cifra casi igual a la de la década de 1541-1550, en la cual se descubrieron los primeros filones. La participación de la Corona en estas importaciones disminuyó bruscamente debido al continuo aumento de funcionarios y al costo general de administración y defensa de las Indias. Para 1620 lo recibido por la Corona había descendido a 800 mil ducados,

(15) Ibidem, p. 219

en vez de los dos millones que percibió en los años de máxima producción. Cuando la plata escaseó la Corona recurrió a la rebaja de la ley de la moneda, y después, como ya mencionamos, a la acuñación de grandes cantidades de vellón (monedas con aleación de plata y cobre, o bien de cobre puro).

La inflación causada por el influjo de la plata americana, fue seguida por otra debida a la excesiva emisión de moneda de cobre, acompañadas además por bruscas y desastrosas deflaciones mediante revalorizaciones arbitrarias de la moneda, erróneamente concebidas para remediar los altos precios y la escasez general. Envidiados universalmente por su monopolio de las minas de América, los españoles vieron sus metales preciosos expulsados de la circulación en el segundo cuarto del siglo XVII por un medio de cambio inestable; incluso los suministros y municiones para las flotas de Indias tenían que comprarse con vellón y muchas veces el oro y la plata que llegaban a Sevilla no entraron nunca en circulación en España. El tesoro privado fue confiscado por la Corona para remitirlo al extranjero juntamente con el tesoro público, y los propietarios fueron indemnizados con vellón. A veces el cobre también faltaba debido a la enorme demanda de este metal para herrajes de barcos y fundición de cañones, y la dificultad de importarlo de Europa en tiempo de guerra. Cuando se volvió más escasa la mercancía principal en que traficaba, el comercio de Indias disminuyó. El momento exacto en que la tendencia a expandirse se convirtió en tendencia a contraerse no se puede fijar exactamente; el promedio de barcos que zarpaban anualmente para las Indias había sido entre 1590 y 1600, de unos 130 en términos generales. Hubo bruscas disminuciones en 1597-8 por la acción del enemigo en el Caribe y en Cádiz en 1595 y 1596; una bancarrota real en 1597 y la epidemia de 1596-7, todo ello redujo el poder de compra de la comunidad española de Nueva España. El comercio se rehizo hacia el final de la década y se mantuvo bastante bien en los primeros años del siglo XVII; sin embargo el año de 1607 fue desastroso, y sólo se mandaron 37 barcos hacia América, lo que se debió a una crisis de confianza causada por informes so

bre mercados atestados en el Perú (en la cumbre del comercio Manila-Acapulco-Lima) y por otra bancarrota real que paralizó el crédito y retrasó la entrega por los concesionarios de Fugger en Almadén, de los esenciales suministros de mercurio. Como contraste, el año 1608 fue año pico de toda la historia de la Carrera de Indias, con más de 200 salidas de barcos rumbo a América; lo mismo sucedió en 1609 y 1610. La voluntad y el vigor para expandirse - habían sido minados por la debilidad económica y las guerras. La tregua de 1609 en la guerra con los holandeses, coincidió con una brusca baja de precios en Nueva España, a lo cual contribuyó tal vez el alto nivel del comercio del Pacífico en aquella época. Las consecuentes pérdidas de negocios redujeron los embarques en 1611; muchos mercados de América se perdieron en favor de otros competidores, y no se pudieron recuperar debido a los elevados precios - de las mercancías españolas. Entre 1610 y 1621, años de paz teórica, la Carrera logró cierta estabilidad. En 1621 se reanudó la guerra con los holandeses y la Corona realizó desesperados experimentos con la acuñación del cobre; la estabilidad dió paso a una violenta alteración de precios en España y del volumen y valor - anual del comercio. El impulso inicial de la Carrera hacia que - continuara, pero los exportadores habían perdido la confianza y - los compradores estaban desanimados por los precios más elevados debido a los fletes y cargas de seguro más altos. La demanda de mercurio en Nueva España bajó de manera alarmante porque una industria minera cada vez menor no consumía las cantidades que el - gobierno enviaba; aunque el número total de salidas de barcos de Sevilla se mantuvo bastante bien entre 1620 y 1630, una proporción creciente de barcos la formaban costosas y antieconómicas em - barcaciones de guerra. El número de salidas de barcos mercantes disminuyó progresivamente. En la década 1630-40, la disminución del volumen total del comercio oficial fue muy brusca y continua. La guerra con Francia en 1635 causó una seria pérdida de fletes, ya que muchas de las mercancías transportadas normalmente eran - francesas. Se dificultó cada vez más el reclutamiento de marinos adiestrados en el tráfico trasatlántico. Entre 1650 y 1660, las salidas de barcos a las Indias pocas veces pasaron de 40 anuales,

habiendo en algunos años menos de 20, incluidos los barcos de guerra. Aunque el tonelaje medio de las naves había crecido con los años, en parte porque los barcos de guerra formaban una proporción creciente del número total, el tonelaje anual medio, incluidos los barcos de guerra fue en los años entre 1650 y 60, menos de la cuarta parte de lo que había sido en la primera década del siglo. Las armadas sobrepasaban en número a los barcos mercantes que escoltaban y su costo aumentó de año en año.

Los impuestos aumentaron y se hizo más difícil cobrarlos - debido a las evasiones masivas. En 1660 la Casa, desesperada, abandonó el sistema de contribuciones ad valorem y lo substituyó por una cantidad arbitraria llamada "indulto". A España le era cada vez más difícil encontrar barcos en número adecuado; la defección de Portugal en 1640 la había privado de muchos. El comercio más o menos se sostuvo por la creciente aportación de naves de los astilleros de las Indias, especialmente de la Habana, que empezaron a aparecer en número importante hacia 1630 y ya en 1650 menos de la tercera parte de los barcos de guerra de la Carrera estaban construídos en España. Esta catastrófica decadencia se debió a muchos factores entre los que destacan consideraciones económicas y demográficas, y las guerras. El mito de la inagotable riqueza de las Indias había muerto, igual que la envidia y el temor del poder español. A medida que España se hizo más débil - las flotas y las colonias de allende el mar se volvieron más vulnerables a los marinos y piratas de las otras naciones. (16)

¿Cómo un país relativamente atrasado, pobre y aislado de Europa logró tal dominio y tal seguridad? Hay que recordar que España, además de su dominio en América, tenía en el siglo XVI dominios en Italia y Países Bajos; estaba en guerra con los turcos, con los holandeses y con los ingleses. La fuerza del imperio radicó en sus instituciones y en su artificiosa burocracia en claro contraste con los imperios venideros de Inglaterra y Holanda en el siglo XVII, cuyo armazón era casi enteramente comercial. Al -

(16) Ibidem, p. 223.

principio hubo pocos conflictos comerciales entre España y las de más potencias marítimas de Europa, y las firmas bancarias alemanas se mostraron activas en la explotación de las minas de plata de las Indias. En las décadas intermedias del Siglo XVI los barcos ingleses y holandeses de esclavos eran bien recibidos en los puertos del Caribe, pero esto no duró mucho. La hostilidad contra los ingleses y la guerra con los holandeses condujo a un intento de cierre de los puertos españoles en América a las demás naciones, situación que se vio influida por las actividades de Sir John Hawkins que hábilmente disfracó su piratería con el celo patriótico y el fervor religioso. La enorme cantidad de oro que Drake arrebató después a los españoles produjo un halo dorado de optimismo en la mente de los ingleses sobre la riqueza de las Indias y pronto los piratas protestantes estaban al acecho, alrededor de la metrópoli española. La codicia inglesa no era la única que iba a ser estimulada por la perspectiva de un vigoroso, aunque ilícito comercio con el imperio español. (17)

A medida que el poder español decaía, sus posesiones americanas se convirtieron en blanco de la codicia europea; esta fue una de las razones de la intervención de Inglaterra y Holanda en la guerra de Sucesión española. Para entonces España estaba ya aherrojada en un molde férreo de tradición burocrática e irremisiblemente perdida en medio de sueños e ilusiones medievales. La dinámica explosión que tuvo en el siglo XVI había tenido lugar dentro de la firme estructura de pensamiento y creencias medievales, elementos que no había alterado en lo más mínimo. Incluso el gran debate alrededor de los indios habido entre Las Casas y Sepúlveda fue esencialmente una disputa medieval, cuyas ideas y lenguaje habría parecido muy natural a los grandes doctores de la Iglesia. Y acaso el duradero éxito de España en América radique en la ética estática, católica y medieval que impuso a sus colo-

(17) Jármey, op. cit., cap. II; Parry, op. cit. p. XVIII

nias. Ante la amenaza de las naciones marítimas del norte, piratas y protestantes, que agredían a España y sus colonias, era natural que el catolicismo de aquella se volviese más intransigente, más receloso del empirismo y el racionalismo de las nuevas ideas de Europa. España, para conservar su identidad, se ancló en la Iglesia y en el pasado. Hubo también causas económicas y sociales ya mencionadas que osificaron sus energías, impidieron el desarrollo industrial, debilitaron el comercial y mantuvieron rígida una estructura social que pertenecía esencialmente a la baja Edad Média. (Este tema ha sido ampliamente desarrollado por J. A. Ortega y Medina, en su reciente libro El Conflicto Anglo-Español por el dominio Océánico, México, U.N.A.M., 1982).

Aunque fuese casi incapaz de cambiar, la fuerza de la España del siglo XVII poseía una gran inercia que tuvo por consecuencia cierta capacidad para sobrevivir a los desastres de la guerra y a los reveses de la fortuna durante un siglo o más. Muerto Carlos II, Luis XIV reclamó las posesiones de España en Italia, en los Países Bajos, en el Nuevo Mundo, en Asia e incluso en la misma España. (18). Austria, Inglaterra y Holanda reclamaban otros territorios y en consecuencia se desencadenó la guerra más grande y sangrienta que jamás conociera Europa. España venció, aunque perdiera territorios en Italia y los Países Bajos. El nieto de Luis XIV ocupó el trono español, pero fue lentamente absorbido por el sistema español, jerárquico, fanático, resistente al cambio y su corte fue similar a la de Felipe II, no a la de Luis XIV. El gran imperio español continuaba hermético. Por fin, las ideas liberales de Francia y el éxito militar de Inglaterra en las guerras napoleónicas trajeron la ruptura, la fragmentación de la América española. Sin embargo, la naturaleza esencial de su sociedad no cambió y fueron necesarias las grandes revoluciones socia-

(18) H. A. L. Fisher, Historia de Europa, Buenos Aires, Edit. Suamericana, 1946, 3 Vols., T. II, p. 318

les del siglo XX para iniciar la penosa transformación hacia el mundo moderno.

1.- Asentamiento español inicial y organización del sistema burocrático en las Indias.

Una vez lograda una conquista el capitán que la había efectuado, que generalmente tenía alguna relación contractual con la Corona y con los socios de la expedición, tenía tres preocupaciones urgentes: asegurar suministros para el futuro, premiar a sus compañeros y crear una administración territorial. Lo primero se lograba restableciendo la paz y deteniendo los saqueos para estimular a los nativos a reanudar sus antiguos hábitos productivos y encontrando medios para el cobro y distribución sistemática de los tributos. El problema de las recompensas era igualmente urgente: si la conquista había de ser permanente y provechosa había que mantener al ejército unido como salvaguardia contra los alzamientos de los indios o contra ataques de otros merodeadores europeos. Había que inducir a los soldados a establecerse y darles medios de hacerlo. En toda "entrada", los premios iniciales, aparte de la participación en el botín, tomaban la forma de concepciones de repartimientos y encomiendas.

Luego de los descubrimientos de Colón, España se enfrentó con graves problemas del Imperio más con previsión extraordinaria, la monarquía española mantuvo un dominio firme sobre el gobierno de sus colonias americanas y organizó rápidamente un complejo sistema burocrático. (19). Su eficacia fue viciada por la distan-

(19) Clarence H. Haring, Comercio y Navegación entre España y las Indias, México, F. de C. E., 1939, p. 71

cia; para que las decisiones administrativas fueran efectivas tenían que ser rápidas. Las decisiones, incluso sobre asuntos de poca importancia, requerían muchas veces plazos de seis a doce meses, por lo que la prevaricación y las dilaciones eran infinitas. Sin embargo, una vez que se tomaba una decisión, era generalmente obedecida y una de las facetas más sorprendentes del imperio español en América fue la continua y absoluta autoridad de la Corona. Los españoles de América se mostraban muy tibios respecto de la política real: ésta era muchas veces eludida y sus decretos mal interpretados y frecuentemente olvidados. En última instancia el rey era obedecido; la Corona española tuvo más autoridad que cualquier otro poder europeo, a excepción quizá de Francia a finales del siglo XVII, pero los problemas de Luis XIV eran en comparación pequeños, ya que la Corona española gobernaba el imperio más grande que existió desde la antigüedad.

A la muerte de Fernando el Católico, el Cardenal Cisneros gobernó como regente mientras esperaba la llegada de Carlos I (V de Alemania). Impresionado por los reportes de los dominicos de la Española sobre lo que acontecía en las Indias durante los primeros años de la colonización, hizo en parte responsable al Obispo Fonseca de las atrocidades denunciadas por Bartolomé de las Casas. (20). Fonseca y el licenciado Conchillos fueron separados del poder en los negocios de las Indias durante los dos años de regencia. Cuando Fonseca volvió a la administración de las Indias no volvió solo: por decreto real estaban asociados a él dos de los hombres más poderosos de España: el gran canciller Sauvage y el Cardenal Adriano, otros tres consejeros, y Francisco de los Cobos como secretario. Fue un cambio importante y permanente: de una burocracia personal centralizada a un sistema colegiado y deliberante, tradicionalmente usado en España al formular la política real. El nuevo grupo de consejeros era un comité perma-

(20) Fischer, op. cit., T. II, p. 140

nente del Consejo de Castilla: pronto adquirió una identidad y un renombre peculiares. En marzo de 1519 el rey se dirigió a ellos como "los de mi Consejo que entienden en las cosas de las Indias": en septiembre de 1519 el título se abrevió por el de "Consejo de Indias". El tiempo era oportuno para una reforma, un fortalecimiento de la administración central de las Indias, porque llegaban ya a España rumores de grandes territorios de Tierra Firme al norte del istmo de Panamá, reinos más extensos y populosos e incomparablemente más ricos que el lastimoso imperio de las islas. (21).

Existía un derecho al comercio dentro del derecho natural, que no se podía rescindir y pertenecía a todos los hombres. La rescisión de este derecho al comercio posibilitaba la guerra justa; este derecho se anunciaba, al llegar los conquistadores a las nuevas tierras, con el "requerimiento" redactado por el licenciado Palacios Rubios. (22). El resultado natural de la guerra era la muerte para los vencidos, o en caso de un vencedor misericordioso, la esclavitud. La experiencia existió en España durante la Reconquista, lo mismo que en Canarias y después en las Antillas y la Tierra Firme americana. Los escrúpulos de conciencia limitaron la esclavitud de los indios en América, pero por haber sido vencidos constituyeron la población trabajadora. Como no se les esclavizó completamente por las consideraciones morales de teólogos y juristas, se utilizó el sistema de mita, régimen impositivo de tributos que existía en América precolombina en el imperio incaico, y el sistema de encomienda, en que las tierras fueron una regalía de la Corona y consecuentemente la concesión derivó de la merced real. Se recompensaba a los descubridores, conquistadores y colonizadores encargándoles grandes extensiones de tierra; los Adelantados de las huestes estuvieron facultados para repartir solares entre sus compañeros: la propiedad de la tierra

(21) Parry, op. cit., p. 39

(22) Ots Capdequí, op. cit., p. 18

municipal sólo podía adquirirse por la residencia durante un cierto período de tiempo, que solía ser de cuatro años. Se exigía al conquistador la fundación de ciudades o villas dentro del territorio conquistado a los infieles y las nuevas poblaciones debían ocupar tierras que no pertenecieran a los indios y había que cuidar que el ganado no perjudicase los plantíos. La propiedad individual y comunal de los indígenas fue relativamente respetada; sin embargo, siempre existió una divergencia entre las benéficas orientaciones legislativas y la realidad fuertemente condicionada por factores socioeconómicos y políticos.

En las islas de las Indias el trabajo forzado había sido reclutado mediante el otorgamiento a los colonos de grupos de nativos como trabajadores o criados personales, concesiones que se llamaron "repartimientos"; con la renta de su concesión el encomendero construía una casa, y alimentaba y armaba a sus seguidores: a cambio se le exigía que protegiera a los indios contra otros posibles explotadores, nombrara y pagara a los párrocos de sus aldeas, y aportara una contribución a la defensa militar de la provincia. No tenía ninguna función administrativa o judicial y las encomiendas no eran feudos en el sentido estricto. De manera expeditiva los encomenderos españoles ocuparon los puestos de los gobernadores aztecas e incas y levantaron tributos y servicios, cosa que era usual antes de su llegada. Más tarde vinieron otras recompensas como concesiones de tierras, derechos de pastos y derechos mineros. La encomienda fue el primer paso para establecerse con la aprobación real. (23).

En cuanto a la organización inicial del gobierno, los conquistadores llevaron consigo desde España sus ideas cívicas; allí las ciudades fortificadas ocupaban posición de gran poder y privilegios, como era natural en un país con una historia llena de guerras intermitentes y continuos cambios de fronteras. Las ciudades eran además producto del cambio de la economía feudal agrícola a la capitalista de acumulación por el comercio y el mercanti-

(23) Parry, op. cit., p. 75

lismo. Los señores vivían en estas ciudades e influían en la política y administración municipal; era natural para los conquistadores procurar mantenerse del campo pero establecerse en núcleos urbanos. El municipio tradicional, ya en decadencia en la España del siglo XVI, tomó nueva vitalidad en las Indias. El conquistador tomaba ciudades existentes o las fundaba, consiguiendo que fueran reconocidas legalmente por la Corona, e instalando a sus seguidores como funcionarios del gobierno municipal. Aunque la mayoría de las nuevas "ciudades" eran cuando mucho meros campamentos temporales, todas tenían las características esenciales de su reconocimiento legal con jurisdicción sobre el país circundante, control del trabajo de los indios, y dependencia de los suministros indígenas para su subsistencia. El capitán establecía el cabildo de doce regidores o consejeros (si la ciudad era pequeña el número era menor); los regidores nombraban alcaldes o magistrados municipales. El capitán buscaba la aprobación real para transformar su autoridad de jefe de un ejército irregular en la de un gobernador formalmente designado con derecho a presidir las deliberaciones del Cabildo. La encomienda y el Cabildo fueron las instituciones básicas de la sociedad conquistadora de la primera generación; los cabildos, por lo menos en las ciudades grandes, tendían a convertirse en cerradas oligarquías de gente rica. Los regidores generalmente no recibían salario, aunque los de México eran excepción, pero tenían muchas gabelas: eran responsables de la distribución de tierras, fijaban los precios a que se debían vender las mercancías, influían directa o indirectamente en la administración de la mano de obra nativa bajo el sistema de repartimientos, elegían a los magistrados municipales, etc. El cabildo fue la institución principal para salvaguardar los intereses y expresar las opiniones de la clase conquistadora. Sin embargo, los regidores tomaban su trabajo seriamente y los cabildos eran útiles y competentes. (24). Algunos de los primeros relatos so-

(24) Ibidem, p. 82

bre la ciudad de México fueron escritos entre 1550 y 1575 por ingleses, en su mayoría hombres capturados de los buques piratas y que no tenían motivo para amar a España ni para admirar la obra española, pero todos expresaron asombro ante el tamaño de la ciudad, y el orden con que era gobernada, ciudad que a mediados del siglo XVI no debió ser inferior a los cien mil habitantes y acaso más; mayor con mucho a Sevilla o Toledo. Ya en 1527 se había establecido una Audiencia o tribunal de apelación en México, para salvaguardar los intereses de la Corona y vigilar a Cortés que tenía mucho poder como gran encomendero y Marqués del Valle de Oaxaca. Los miembros resultaron brutales y poco honrados y el presidente, Nuño de Guzmán, abandonó su puesto e inició por propia cuenta la conquista de Nueva Galicia. Fue reemplazado por un eminente eclesiástico. En 1535 el emperador envió al primer virrey, con poderes civiles y militares: Antonio de Mendoza, soldado, diplomático, hijo menor de una casa noble, que inició una larga lista de funcionarios máximos, representantes del rey, ministros plenipotenciarios: los virreyes. (25).

2.- Las bases de la economía colonial.

La razón de ser de la colonización española, aparte del aspecto religioso que fue muy relevante, fue la extracción de productos necesarios a la economía. La minería se ha tomado como lo más importante, pero además hubo gran auge de intercambio de otros muchos productos y el desarrollo en las colonias de la agricultura y la ganadería, que se realizaron a base de las instituciones españolas de la encomienda y el repartimiento en Nueva España, y la mita o trabajo obligatorio de la población indígena en el Perú,

(25) Ots Capdequi, op. cit. p. 58

y más tarde a base del peonaje. Se crearon grandes latifundios que prevalecieron en México hasta la revolución de 1910. Estos articularon la propiedad en un sistema que aunque no era claramente feudal o señorial en sus acepciones más literales, estableció una jerarquía social rígida. (26).

El número de encomiendas fue limitado para sostener a los capitanes españoles y luego a sus descendientes; las condiciones de la sociedad colonial de los primeros tiempos eran inadecuadas para la agricultura en pequeña escala o la práctica de los oficios europeos por lo cual los soldados humildes emprendían nuevas conquistas o se quedaban dependiendo de un encomendero. Además, las encomiendas decayeron debido a la interferencia del gobierno y a la disminución de la población india. La agricultura indígena no podía suministrar los productos europeos que exigían las ciudades españolas y que eran demasiado voluminosos o perecederos para ser transportados en cantidades suficientes. Tampoco podía la mano de obra india producir regularmente cantidades de mercancías valiosas como oro, plata o cochinilla para exportar a España; esto impulsó a los colonos en el espacio de una generación a buscar otras formas de ganarse la vida sin ultrajar sus prejuicios respecto al trabajo adecuado para caballeros. Las ocupaciones más favorecidas fueron la agricultura en gran escala, la ganadería, la minería y el comercio.

La población española exigía harina de trigo, vino y aceite; todo se podía importar pero a muy alto precio. Resultó difícil por diversos motivos establecer viñas y olivos en las Indias; sólo se produjeron en cantidad durante el siglo XVI, en los valles irrigados de la costa del Perú. La producción de aceite en escala comercial no empezó hasta fines del siglo; también se -

(26) Spate, op. cit., p. 181

comenzó a producir azúcar en la encomienda de Cortés en Oaxaca; - se embarcaba a España y, por la costa del Pacífico, hacia Perú.

En Castilla, debido a su aridez, el pastoreo había sido - preferido a la agricultura; esta preferencia también era social y militar además de económica, y en el Nuevo Mundo igual que en el viejo, el hombre a caballo, amo de rebaños y piaras era el mejor adaptado a las condiciones fronterizas. La conquista militar de las Indias dependió en gran parte de los caballos, y la conquista económica, de las mulas que revolucionaron el transporte en América, suministrando los vínculos esenciales entre Veracruz, México y Acapulco, Nombre de Dios y Panamá y entre Lima y Cuzco; mulas, trigo y azúcar eran los productos más exportados por Cortés a Perú. El ganado vacuno y lanar traído de España se multiplicó prodigiosamente y en la época del primer virrey Mendoza, se había convertido en el principal ingreso de los españoles más ricos.

Después de la plata, el azúcar y la cochinilla, las pieles de reses y el sebo fueron los productos más valiosos de la Nueva España del siglo XVI. Las encomiendas, las grandes fincas de cultivo y los grandes terrenos de pastos produjeron la acumulación - de capital que hizo posible la minería en gran escala.

Los productos aportados por las colonias a la Metrópoli - eran: maíz, papa, tabaco, hule, cazabe, cacahuete, pimiento, jitomate, piña, cacao, coca, cinchona (quinina), materias tintóreas, pavo y conejillos de Indias; de Europa venían trigo y otros cereales, arroz, azúcar, morera, olivos y vid, eucalipto, caballos, ganado mayor y porcino.

La economía del sur de Nueva España era principalmente - agrícola; pocos productos de ella intervinieron en el Comercio Público a pesar de los esfuerzos de Cortés para surtir a los comerciantes panameños que aprovisionaban al Perú, por medio de lo que extraía de sus haciendas de Oaxaca y Morelos; inicialmente surtió

al Perú de ganado, semillas, material agrícola y azúcar, pero Perú pronto no necesitó de esos productos. (27).

La industria floreciente de la seda, que contaba ya con cincuenta años de existencia en las colonias españolas en América, casi se arruinó cuando las coronas de Castilla y Portugal se unieron en el último cuarto del siglo XVI y la idea de que Manila iba a ser un gran mercado de especias fue abandonada y, con el hallazgo de la ruta de regreso (tornaviaje) hecho por F. Andrés de Urdaneta, aquella se tornó en el canal a través del cual fluía la seda de China. Esta competía a tal grado con la mexicana, que entre 1579 y 1593 el precio de la seda cruda mexicana cayó en un 80% a pesar de la inflación generalizada en esa época. La industria de la seda en Nueva España sufrió una declinación, una súbita caída por causas locales muy complejas entre ellas la declinación de la población indígena que la trabajaba, sobre todo por la epidemia de 1576-7 y por el trabajo forzado para cumplir determinadas cuotas, aparte de la fuerte competencia de la seda china; la supresión del comercio legal de la seda con Perú en 1634 fue el golpe de gracia a una industria moribunda. Después de la caída de la industria de la seda el principal producto de intercambio Pacífico con Perú de Nueva España fue la cochinilla de Michoacán y Oaxaca.

La actividad macroeconómica novohispana fue la plata. En Nueva Galicia la minería era fuerte y en el árido norte del país el producto principal era el ganado que proveía comida (carne curada y salada para los campamentos y los barcos) y una multitud de productos derivados como sillas de montar, calzado, lazos, cordelería, escudos, cascos, corazas, pantalones de montar, pastas para libros, cajas y recipientes de todas clases, botas para vino, bolsas para cacao, recipientes para transportar el mercurio, producto fundamental de la minería, desde la mina peruana de Huancavélica; los productos de cuero americano llegaron a sustituir a aquéllos prove-

(27) Idem

nientes del Mediterráneo y de la propia España. La manteca, que era necesaria para cocinar ahí donde el aceite de oliva no se obtenía fácilmente; el sebo, tan necesario para hacer jabón y sobre todo para velas, indispensables en el trabajo de las minas.

Sin duda, el mayor triunfo de la colonización, desde el punto de vista económico fue la aclimatación y extraordinaria proliferación del ganado europeo.

De todo cuanto extrajo España de su vasto imperio colonial, el oro y la plata fueron los productos más importantes en valor, volumen e influencia sobre los destinos de la nación, al grado que coadyuvaron a precipitarla finalmente en la bancarrota y la decadencia. El Nuevo Mundo abundaba en otros metales: cobre, hierro, plomo, y azogue, pero los españoles concentraron toda su atención en los dos primeros, y en el último por su utilidad en el beneficio de la plata. La mayor parte del cobre empleado en Sevilla para la fundición de cañones procedía de Hungría, donde era más fácil de reducir y al final menos costoso. La Corona no explotó jamás las minas americanas por cuenta propia (con excepción de la mina de azogue de Huanacavélica, en Perú).

Los derechos de la Corona sobre minas descubiertas en tierras reales eran vendidos, arrendados o donados; sin embargo, el rey exigió de sus vasallos grandes regalías por el privilegio de explotarlas. La proporción impuesta en el Nuevo Mundo en un principio fue de dos terceras partes del valor del producto; Humboldt dijo después de su visita a América a comienzos del siglo XIX que "toda la riqueza metálica de las colonias españolas se encuentra en manos de particulares". La proporción de las regalías de las minas americanas a la Corona varió en distintas épocas según las circunstancias de la explotación de cada una. (28).

(28) Haring, op. cit., p. 196

La explotación de las fuentes de metales preciosos en la mayor parte de las Indias se desarrolló en tres períodos bien marcados: el primero fue la simple recogida, la adquisición mediante el saqueo o por rescate con los indígenas en la época de la conquista. En algunos lugares como Cajamarca y Cuzco la cantidad obtenida de esta manera fue muy grande, pero en poco tiempo lo acumulado durante años había sido recogido y en su mayor parte fundido. Luego, los españoles se dedicaron a la prospección de minas, empleando mano de obra nativa para obtener oro, mediante el lavado de los lechos de los ríos; este método era lento e incierto y además la plata no se obtenía de esa manera. Entre 1530 y 40 los españoles se dedicaron ya seriamente a la minería, a sacar mineral de plata excavando ricas vetas subterráneas. Para 1540 la plata enviada a España desde las Indias constituía más del 80% de los cargamentos totales oficiales de metales preciosos, medidos por peso. Era todavía solamente el 40% de los cargamentos totales medidos por su valor; pero la cantidad de plata producida aumentaba constantemente a medida que se descubrían nuevas minas o nuevas técnicas, mientras que la producción de oro permanecía estacionaria. En la década de los 60 los cargamentos de plata habían llegado a superar a los de oro también en valor. Las minas de San Luis Potosí o al norte de Nueva Galicia se explotaron poco por estar en territorio chichimeca, muy hostil. Las vetas más productivas en Zacatecas y Guanajuato, descubiertas en 1548, fueron rápidamente explotadas. En Perú, los españoles explotaron las minas cercanas a Cuzco que habían sido trabajadas por los incas. (29).

En 1545 se descubrieron las riquísimas vetas del Potosí, - prodigiosa montaña de plata con una altura de doce mil pies. No es exagerado decir que el Potosí fue uno de los puntos cruciales en la historia del mundo occidental. Ciertamente la plata se con

(29) Parry, op. cit., p. 80

virtió, en las décadas medias del siglo XVI, en la principal fuerza impulsora de la economía europea en el Nuevo Mundo. (30).

Primero se benefició por simple fusión y luego, cada vez más a partir de 1560, por un proceso de amalgamación de mercurio (azogue). Perú tenía una fuente de ese metal, la famosa mina de Huancavélica, circunstancia que aumentó grandemente la productividad del Potosí. Nueva España importaba mercurio por mar procedente de Huancavélica; el suministro del metal llevado en sacos de cuero, era por sí mismo un comercio vital y lucrativo, objeto de constantes reglamentaciones.

Además del mercurio, los mineros necesitaban continuos suministros de carne de vaca, maíz, verduras, cueros y bujías de sebo. Necesitaban también gran cantidad de mulas para transportar los suministros a las minas y llevar de regreso la plata; la minería y la ganadería fueron complementarias.

El trabajo de las minas creó una gran demanda de mano de obra; la mayor parte del trabajo especializado lo hacían los indios y el trabajo más rudo lo hacían éstos y los esclavos negros importados. Las comunidades indígenas estaban sujetas a sistemas regularmente organizados de trabajos forzados a los que ya hemos hecho referencia: la mita y el repartimiento. (31).

Las comunidades indias aportaban además cierto número de trabajadores con un salario fijo para obras públicas. La producción de plata fue considerada como un fin público, debido a su importancia para la renta real. Perú sobrepasó a Nueva España en producción de plata desde 1575 con el impulso que le dió el vi-

(30) Ots Capdequí, op. cit., p. 42

(31) Ibidem, p. 31

rrey D. Francisco de Toledo, por la mágica combinación de la mina del Potosí y el mercurio extraído de Huancavélica. Esta última producía más mercurio que el total de las minas europeas: las de Almadén en España y la de Idria, al norte del Adriático. Los envíos de metal, predominantemente plata, continuaron siendo enormes hasta cerca de 1630, teniendo su máximo en 1590 según Hamilton ó 1600 según Chaunu. Después de 1650 hubo una declinación, muy lenta al principio y muy rápida después de ese año.

Aunque el trabajo de Hamilton es meticuloso, estuvo basado en los registros oficiales de la importación del metal existentes en Sevilla; obviamente faltan registros sobre el metal que entraba a España de contrabando para evitar el pago de los impuestos reales, el metal robado por piratas, el usado para contrabandear con extranjeros, el llevado legal o ilegalmente a Filipinas, o el gastado en las Indias pública o privadamente. Sin embargo, las cantidades deducidas por Hamilton nos dan un dato claro de la cantidad de metal usado por el gobierno español o agentes privados para transacciones hechas en Europa. Aún tomando en cuenta las omisiones apuntadas sus totales son impresionantes: de 1503 a 1660 Sevilla registró 185,000 kg. de oro y 16'886,000 de plata - 67% de esta última cantidad, entre 1581 y 1630. Darle una equivalencia moderna, en nuestra época inflacionaria, es casi imposible. Anteriores estimaciones nos hablan de que el metal americano agregó un quinto a la cantidad total de oro de Europa en el siglo XVI, y triplicó la cantidad de plata. Estimaciones más recientes sugieren mayores proporciones de ingreso de estos metales a Europa: esto tuvo lugar en sólo siglo y medio, mientras que el metal existente se había acumulado en más de veinte siglos, en que se había usado para intercambio de productos necesarios. En una economía que usaba ya elementos de crédito y fiduciarios, esta inyección produjo un gran incremento en la circulación. Los números de Hamilton son la mínima calculada, pero aceptables como índices, con algunas modificaciones hechas por Pierre Chaunu quien calculó el volumen de mercancía llegada en barcos a Sevilla y lo tomó como índice. Recientemente, otros estudios sugieren otra escala, estu

dios que se están haciendo sobre la base de las cantidades de mercurio de que se dispuso anualmente, sacando la proporción de este metal que se necesita para la amalgama de plata para poder calcular, esta vez con toda certeza, la cantidad anual de ésta que se extrajo en las minas americanas. A base de estudiar las cantidades de mercurio disponibles se podrá obtener una estimación mejor porque sólomente habfa tres fuentes de este metal y las tres estaban en dominios de los Hapsburgo. Cuando faltaba se extrafa (en poca cantidad) del cinabrio de Nueva España. Este cálculo podrá tener mayor fidelidad que los hechos a base de peso en tonelaje, valor, o el basado en la proporción sobre el quinto real. Los estudios comienzan así a apuntar a una máxima riqueza de plata desde 1620 hasta 1640 para las Indias en general, la mayoría en esta época proveniente de Nueva España. La caída catastrófica no sería en 1650 sino más o menos hacia 1680 cuando la colonia novohispana estaba en su nadir. (32).

Entre 1525 y 1530 algunos yacimientos de plata fueron trabajados en los actuales estados de México, Jalisco, Nayarit y Guerrero, pero fueron insignificantes los resultados. El mayor avance comenzó entre 1546 y 1555 a lo largo del eje de la Sierra Madre Occidental, a través de Guanajuato y Zacatecas. Pachuca y Real del Monte, muy cerca de la capital, datan de 1551; Parral, hacia el norte de Durango, y San Luis Potosí, más cercano a la capital, se desarrollaron hacia la última década del siglo XVI. En contraste con la extensión de las áreas mineras de Nueva España, en Perú predominó casi desde el principio (1545) el cerro del Potosí; éste dependía a su vez del mercurio de Huancavélica: el virrey Toledo decía en 1648 que eran como "dos columnas que sostienen este reino, y el de España". (33)

(32) Spate, op. cit., p. 186

(33) Para detalladas narraciones de las condiciones de trabajo en las minas de plata del Potosí y de mercurio en Huancavélica, y en las minas mexicanas, ver Spate, op. cit., p.191-2, y los trabajos del Dr. Silvio Zavala.

Al extraerse la plata por el método "de patio" a base de amalgamar el mineral con mercurio, fue posible un aprovechamiento mejor, aún de vetas que contenían poco metal y a un costo menor - en combustible. El mercurio en el Nuevo Mundo fue descubierto - por un mercader y poeta portugués, Enrique Garcés, quien observó que las mujeres indias usaban el cinabrio como ornamento y cosmético. En 1563-4 un tal Amador de Cabrera encontró los depósitos de Huancavélica; sin embargo, Garcés tenía una licencia previa para explotarlos. En 1568 ó 72 un embarco se envió a Nueva España y más tarde Garcés y Fernando de Velasco mejoraron el proceso para obtener el mercurio que en Perú se transportaba en recipientes de cuero.

Debido a que los costos eran muy altos, para 1590 la Corona se vió obligada a hacer ella misma el comercio de mercurio y - este monopolio le permitió manipular un delicado balance mercantilista. Almadén y Huancavélica surtían a Nueva España, aunque de la segunda se llevaba hasta ahí mercurio sólo cuando no se podía surtir de Almadén por interrupciones debidas a accidentes o guerras. El sobrante de Huancavélica se guardaba en recipientes de cuero que se picaban con facilidad, lo que acarreaba grandes pérdidas del mineral: así se perdieron cuatro séptimos del mercurio de Almadén enviado al Callao entre 1623 y 1650. En el siglo XVII Huancavélica sólo pudo surtir irregularmente a Nueva España e inclusive Potosí tenía que surtirse de mercurio de Almadén o Idria.

Como sabemos gran parte de la plata que salía de las minas se destinaba a España, pero también una gran cantidad quedaba en las Indias y se acuñaba y gastaba ahí. Nueva España, que poseía en el siglo XVI una mayor población europea y una vida económica más intensa y variada, retenía una proporción mayor de plata que el Perú. En ambos virreinos fluyó hacia las ciudades importantes una corriente ininterrumpida de riqueza que sirvió para pagar las importaciones de Europa y estimular la industria local. Los campamentos mineros animados y populosos -El Potosí fue la concentración individual más grande de población del imperio español-

no perdieron nunca su carácter provisional. Estaban demasiado - alejados del mar y del contacto con España. La producción del Po tosí era controlada desde Lima y en menor proporción desde Arequí pa; la de Zacatecas desde México y en menor proporción desde Gua dalajara. (34).

Ya en siglos posteriores al XVI, la joyería de plata fue - la más importante de las artesanías de lujo además de la de mue- bles. Otra industria importante fue la imprenta: la primera se abrió en la ciudad de México en 1539. Hubo floreciente industria de astilleros, sobre todo en el puerto de Realejo en Centroamérica y en el de Guayaquil, a partir del siglo XVI.

La manufactura de bienes de consumo basados en materias - primas, se hacía en obrajes, talleres en donde laboraban los in- dios que después de la abolición más o menos nominal del reparti- miento, fueron sujetos al peonaje por deudas, o simplemente a coer ción ilegal a manos de los "corregidores de indios" aliados con - los caciques locales, que imponían trabajo forzado alegando imagi narios crímenes. En 1601 se intentó prohibir este trabajo de los indios reemplazándolos por negros o asiáticos, prohibición que du ró sólamente ocho años. Tal vez en un período más largo llegaron a Nueva España gran cantidad de asiáticos, principalmente chinos, algunos de los cuales trabajaban en los obrajes casi en calidad - de esclavos. Los obrajes cubrían geográficamente todas las colo- nias, desde Guadalajara en Jalisco hasta Tucumán en Argentina, - produciendo gran cantidad de bienes de consumo, aunque lo princi- pal eran los textiles: producían telas baratas como algodones y lanas corrientes, cobijas, ponchos, mechas para velas; los produc tos de cuero también abundaban siendo de excelente calidad, así - como los muebles que por ser pesados y difíciles de importar pron to se produjeron en las colonias americanas y alcanzaron la cate- goría de obras de magnífica artesanía. (35).

(34) Parry, op. cit., p. 81

(35) Spate, op. cit., p. 184

Como resultado de la superestructura social española en la sociedad nativa india, en los centros principales algunos jefes, gobernantes y sacerdotes indios pasaron a formar parte de la nobleza española (como en Tlaxcala); otros desaparecieron, los mataron o los desterraron a lugares remotos; en otros casos debido a casamientos, se adaptaron, se sometieron, aceptaron el bautismo, adoptaron las costumbres europeas viviendo algunos como terratenientes, gobernadores locales e incluso como encomenderos al estilo español. Muchos indios más humildes aceptaron también las consecuencias de la economía dineraria y de los privilegios sociales y económicos que pudieran obtener mediante la íntima asociación con los conquistadores. Los artesanos nativos, sumamente hábiles, hicieron posible el enorme trabajo de construcción de ciudades, iglesias y edificios a todo lo largo de las Indias. Lima fue en un principio un establecimiento enteramente español; la resistencia india a las influencias europeizantes, aunque pasiva, fue larga y resuelta. Sin embargo en Perú, como en Nueva España, las comunidades españolas recogieron pronto a la población india y la incorporaron a su economía tanto en las minas como en las recuas de arrieros tan necesarios para el intercambio comercial entre ciudades y puertos. La mezcla de culturas fue acompañada inevitablemente de mezcla de razas; sobre todo con los españoles pobres; legalmente, en teoría los mestizos eran tratados como españoles y exentos de tributos y de trabajo forzoso y repartimiento. Sin embargo, a excepción de los hijos legítimos de padres prominentes, eran para los españoles socialmente inferiores. Formaron una clase media de granjeros, comerciantes y empleados y los más pobres aumentaron la muchedumbre de vagabundos y parásitos de las ciudades. (36).

La gran masa de indios ya establecidos continuó en sus ciudades o aldeas, cultivando sus campos al estilo ancestral y pagan

(36) Parry, op. cit., p. 87

do tributo a las autoridades españolas. Aceptaron, mediante el proceso de asimilación selectivo, ciertas mercancías, alimentos y habilidades europeas. Adquirieron, debido a las encomiendas y los misioneros, una capa superficial de religión cristiana y costumbres europeas; también adquirieron las enfermedades que habían traído los españoles. La influencia de los animales de pasto sobre su economía agraria fue casi completamente destructiva; las grandes demandas de mano de obra originadas por la minería y la manía constructora de los españoles, alteraron el ritmo de vida de los pueblos. En términos generales, para la mayoría de los pueblos establecidos en las Indias españolas, la incursión de los europeos produjo una catástrofe económica y sobre todo demográfica en el siglo XVI. En esto tuvieron importante papel las enfermedades que trajeron los conquistadores, para las que los indígenas no poseían anticuerpos.

Para España en cambio, el establecimiento de las colonias en América fue muy favorable; la metrópoli era el hogar de sociedades conquistadoras: el norte había conquistado al sur, y la idea de vivir del trabajo y destreza de un pueblo conquistado era familiar. La conquista de las Indias representó una inmensa ampliación de territorio disponible para la colonización, la inversión de capital y la explotación. Dió nuevas riquezas, poder y confianza a Castilla y confirmó el predominio político y militar del reino sobre el resto de España. Los hombres acudían a Sevilla desde todas partes de Castilla y de toda España para probar suerte en las Indias. La población de Sevilla se duplicó en el siglo XVI. El flujo humano iba acompañado de un flujo de inversión de capital, principalmente de los viejos centros manufactureros y mercantiles del norte. Los capitalistas de Castilla participaron indirectamente en el desarrollo de las Indias porque invirtieron dinero en el comercio trasatlántico, dinero que habían hecho en el antiguo comercio de lana con Flandes. El comercio de Indias consistió principalmente en la primera época en la exportación de vino, aceite y harina, junto con pequeñas cantidades de mercancías manufacturadas, y en la importación de metales preciosos, azúcar, cochinilla, tabaco y cueros. Estos fueron la mate-

ria prima de una amplia variedad de industrias en España; las compañías mercantiles españolas reexportaban el azúcar y, cuando se extendió su consumo, el tabaco; ambas cosas en pequeñas cantidades, pero con una ganancia considerable. La importación de metales preciosos estimuló, como se dijo, una elevación de los precios. Su efecto, sobre una economía débil fue enormemente estimulante. Este estímulo se sintió fuertemente en Toledo, fuente de herramientas de hierro y armas de acero, de tejidos de lana, de sombreros de piel y de azulejos; se sintió en las ciudades de Andalucía que producían artículos de cuero, cerámica y tejidos. Los fabricantes de lana y la industria metalúrgica de Cantabria fueron poco afectados. Igualmente, los productores de aceite y vino de Andalucía fueron muy estimulados. Los precios de estas dos mercancías, dato significativo, aumentaron mucho más rápidamente que el del trigo que se cultivaba extensamente en Castilla la Vieja y Andalucía. En aquella el único grupo que se enriqueció con el comercio de Indias fue el de los financieros de Burgos y Medina del Campo. La mayoría del dinero hecho con el comercio permaneció en Andalucía: los hombres que se hicieron ricos con dicho comercio fueron los navieros y los comerciantes exportadores de Sevilla y los grandes terratenientes andaluces. Transcurrido medio siglo, el tipo de comercio cambió profundamente.

En las Indias la demanda cambió; en lugar de alimentos de Andalucía se necesitaban mercancías manufacturadas, que la industria española no podía suministrar en cantidades adecuadas. Los cargamentos de regreso incluían cada vez más, barras de metales preciosos especialmente plata; era una corriente de tesoro por la que España pagó elevado precio: le costó el imperio, en términos políticos, sociales y económicos, igual que a las Indias la catástrofe demográfica. En la segunda mitad del siglo la plata americana alteró seriamente la proporción bimetallica y convirtió una estimulante elevación de precios en una enorme desventaja en el comercio internacional. Al mismo tiempo animó a la Corona a emprender una política militar en el extranjero excesivamente ambiciosa y provocó la envidia y el temor de otros reinos europeos.

La posesión de las Indias, asegurando a la Corona una gran independencia y una renta creciente, animó cada vez más a Felipe II y sus sucesores a no hacer caso del molesto consejo de las Cortes, la nobleza y la opinión pública de Castilla. Esta asistió a regañadientes al aumento de las prácticas absolutistas nacidas del triunfante imperialismo; se extendió el absolutismo de la burocracia desde las Indias a Castilla. Ninguna nación puede vivir de los súbditos de ultramar sin alguna desmoralización de su vida social y pública. La Corona y un amplio sector de las clases oficiales de España llegaron a considerar a las Indias como una fuente de sinecuras y de fáciles ganancias. (37). Para la nobleza inferior la conquista era un ejemplo excitante pero desmoralizador de la forma en que las armas pueden librar a un hombre de la necesidad de trabajar. De este modo la sociedad de la conquista de América estimuló en España el crecimiento de una sociedad de dependencia parasitaria (que no era privativa de España: también existió en la Francia feudal). (38). Este factor unido a otros, propició la bancarrota y la decadencia de la Metrópoli en forma lenta pero definitiva.

(37) Ots Capdequi, op. cit., p. 42

(38) Parry, op. cit., p. 90

CAPITULO I I

COMUNICACION DE ESPAÑA CON EL CARIBE

Sevilla estableció intercambios comerciales con Nueva España y Perú, y después con el Lejano Oriente, usando para ello una vasta estructura burocrática para llevar la riqueza de dos continentes hacia el Guadalquivir lo que constituyó un enorme esfuerzo para construir una economía mundial planeada y controlada. Considerando las distancias y los graves problemas de tan vasta empresa, parece un milagro que se haya logrado y mantenido un equilibrio durante tres siglos, sin más contacto con España que el de frágiles embarcaciones que llegaban al puerto sevillano. La monumental obra de reglamentación hecha por la Corona española hizo que las Indias se mantuvieran unidas durante esos siglos en lugar de dividirse en dominios independientes probablemente en un estado de anarquía entre sí. Al contemplar semejante empresa nos embarga un sentimiento de admiración por el esfuerzo hecho para lograr el ideal de esa especie de Mercado Común y para controlar los destinos económicos. Las estadísticas reunidas por tan vasta burocracia son dignas de todo respeto: tomaba tres años el tránsito alrededor del mundo en la ruta Sevilla-Manila-Sevilla, o Lisboa-Macao-Lisboa, años por demás peligrosos; los comerciantes, oficiales y religiosos que iban desde Europa a las colonias españolas tenían una oportunidad de cada tres de hacer el viaje redondo y vivir para contarlo. Ningún reino tenía los contactos mun-

diales que tenía España en 1600; sin embargo el esfuerzo fue demasiado grande, demasiada energía se vertió con tan pocos resultados en relación a aquél, y los recursos obtenidos, vastos como parecían entonces, se disiparon en el torbellino de la política europea. En 1600 el arbitrista Martín González de Cellorigo escribía estas terribles palabras: "Verdaderamente, parece que esta nación ha llegado a ser una nación de hombres embrujados, viviendo fuera del orden natural de las cosas". Sin embargo esta nación agonizante sobreviviría todavía dos siglos más como un monumento a la fortaleza mal dirigida. (1).

1.- El monopolio sevillano del comercio

Ocho años antes de fundarse la Casa de Contratación (establecida en Sevilla por Cédula expedida por la reina Juana en Alcalá de Henares el 14 de febrero de 1503) el comercio y la navegación entre España y América tendrían más libertad de la que habría en los tres siglos siguientes. Rápidamente aumentaron los reglamentos y restricciones sobre buques, pasajeros y cargamentos e impuestos, en tal cantidad y minuciosidad como sólo una burocracia tan fuerte como la española era capaz de producir. Clarence H. Haring en su obra Comercio y navegación entre España e Indias, hace una detallada y clarísima relación de las razones que condujeron a escoger Sevilla como puerto que obtuvo el monopolio del comercio con las Indias Occidentales, prefiriéndola al puerto de Cádiz, elección por demás desafortunada en vista de las dificultades del de Sevilla para la entrada y salida de naves, debida a sus características. (2). Analiza también Haring cuidadosa y exhaustivamente todo lo concerniente a registros y aduanas, los

(1) Spate, op. cit., p. 202

(2) Jármey, op. cit., p. 36

reglamentos relativos a la emigración hacia las Indias Occidentales, y el monopolio de comercio que estableció España en sus colonias ultramarinas. (3). Los barcos provenientes de Sevilla estaban confinados al Atlántico del norte, más no sucedía lo mismo con su imperio mercantil que era tan poderoso que aseguraba la total supresión (al menos teóricamente) del comercio floreciente y racional entre Nueva España y Perú. La sed de plata existente en China, la profusión de este metal en Nueva España, y las ganancias que esto acarreaba, hicieron posible que México y Manila se opusieran a las presiones del monopolio sevillano. Lima no tuvo el alcance autónomo semejante al del comercio del Galeón de Manila que tenía Acapulco; sus intentos de comerciar directamente con Filipinas fueron anulados por los intereses aliados de la Nueva y la vieja España; sin embargo, el Callao era foco de un comercio marítimo que abarcaba desde Acapulco hasta Concepción. Sevilla también restringió casi completamente el acceso comercial de Perú al Atlántico a través de la provincia de la Plata. Todas las rutas de comercio conducían a Sevilla, cuyo dominio se basó inicialmente en las ventajas de su situación geográfica, de su tradición, y en intereses de magnates locales tales como el duque de Medina-Sidonia, reforzados por el capital internacional, especialmente el genovés. El control andaluz se ejerció a través de la elaborada maquinaria de la Casa de Contratación y el Consulado. Así, el monopolio comercial de Sevilla afectó a toda la economía de las Indias, y por lo tanto también a la del Pacífico. (4).

En un principio el sistema monopólico sevillano estuvo de acuerdo con los puntos de vista económicos de la época. Fue un intento racional para usar al máximo las limitadas posibilidades

(3) Haring, op. cit. p. 6; Ver también Martínez, op. cit., pp. 155-79.

(4) Spate op. cit., p. 204

de una economía metropolitana atrasada, por medio de un monopolio protector. A la larga los recursos españoles probaron ser in suficientes para la integración de una economía compleja que abarcaba un espacio tan vasto y diversificado, y aún para las necesidades básicas de ésta. La capacidad productiva de la metrópoli no era suficiente para mantener abastecidas a las colonias y los enemigos de España estaban ansiosos de intervenir en la solución del problema, con vista a su ambición y para su propio beneficio. El sistema era sumamente vulnerable en ambos extremos y en la línea básica que los unía: en el extremo americano estaba el contrabando, el comercio ilegal (en el Galeón de Manila o en La Plata) y la desobediencia a los reglamentos inconvenientes. En la Carrera de Indias, el pillaje franco de piratas o corsarios franceses, ingleses y holandeses; y en el extremo europeo, más contra bando, la infiltración de intereses y mercancías extranjeras y la sangría de las guerras de los Hapsburgo. La gloria marcial y la defensa de la Fe produjeron seis suspensiones de pagos en noventa años; y sin embargo la institución funcionó con todo y sus fallas, durante tres siglos. El monopolio afectó por supuesto también al Pacífico ya que el ritmo de la vida económica y el comercio de México a Perú estaban íntimamente ligados al destino de las Flotas de Indias del Atlántico.

Había muchos antecedentes en la Península Ibérica de una larga tradición de navegación, especialmente en el Cantábrico y en Aragón y Cataluña. Estos confluieron en Sevilla en el último tercio del siglo XV; Andalucía era la provincia más cercana a las corrientes marinas y de vientos, propicias para la navegación hacia América, y era una provincia productiva. Las otras provincias del litoral atlántico como Galicia, Asturias y Vizcaya tenían una mayor tradición marinera y de construcción de barcos que Andalucía y sus marinos eran sobresalientes, pero eran en su mayoría montañas y no se comparaban a Andalucía en productividad general o en situación geográfica. En 1529 Carlos V dió permiso para que se zarpara hacia las Indias desde nueve puertos, la mayoría en el norte, pero se hizo poco uso de él, tal vez porque el lugar

de retorno donde se tenían que registrar los cargamentos, debía ser forzosamente Sevilla. Hacia mediados del siglo XVI la necesidad de formar convoyes para defensa contra los piratas reforzó la concentración en este puerto. Cuando la amenaza pirática era mayor se ordenó hacia 1573 que todas las partidas al igual que los retornos debían ser vía Sevilla. Como la ciudad está cerca de 100 km. adentro de un río accidentado, las naves grandes a menudo debían cargar o descargar en la barra de Sanlúcar de Barrameda. El puerto de Cádiz se comenzó a usar alternadamente y en 1547 abrió una sucursal de la Casa de Contratación y se le asignó el manejo de un tercio del total de tonelaje de Indias. En el siglo XVII el creciente tamaño de las naves hizo que Cádiz tomara la delantera a Sevilla y en 1717 el gobierno borbónico revirtió los papeles de los puertos rivales: Cádiz tenía ahora la sede de la Casa de Contratación y dos tercios del tonelaje y Sevilla una sucursal de la Casa y solamente un tercio del tonelaje. (5).

2.- La Casa de Contratación.

En 1503 se estableció, como se dijo, por decreto real en Sevilla la Casa de Contratación de Indias, para fomentar y reglamentar el comercio y la navegación del Nuevo Mundo; era la institución promotora del inmenso sistema comercial español en sus colonias. Originalmente se creó para ser el corazón del comercio monopolista real de las especias conforme al modelo portugués pero, al no haber especias, se convirtió en una agencia gubernamental que organizaba las flotas y los galeones de la Carrera de Indias; recolectaba impuestos aduanales y envíos remitidos por los tesoreros de las colonias; entrenaba y daba licencias a pilotos; man-

(5) Ibidem, p. 206

tenía al día las cartas marinas oficiales llamadas Padrón Real; - aseguraba el que los barcos estuvieran bien provistos de tripulaciones y vituallas y que estuvieran adecuados debidamente para la navegación. Funcionaba además como una corte para casos de comercio o crímenes cometidos a bordo de las naves; se encargaba del correo en general y de enviar los "avisos", pequeñas embarcaciones veloces que llevaban noticias especiales que debían llegar con prontitud a Indias. Era una institución única y en general muy competente y sin embargo era el componente mayor de una pesada estructura legal que terminó siendo aplastada por ese peso, - una constante invitación a la corrupción y el contrabando que finalmente agotaron la riqueza y el poder del imperio.

El monopolio del puerto de Sevilla por sobre los demás se ha citado muchas veces como prueba de la indiferencia de los españoles por el interés comercial, de su preferencia por la reglamentación burocrática por encima del factor económico. Aunque el puerto realmente presentaba muchas dificultades para el acceso de las naves, la Corona no hizo más que dar la aprobación final a una elección ya hecha por la mayoría de los capitanes experimentados en la navegación a las Indias. El puerto poseía otras ventajas y en la Casa el oro de Indias estaba relativamente seguro; - ese metal se enviaba directamente a la casa de moneda de Sevilla para su inmediata acuñación. Las actividades de la Casa se ampliaron más allá de las puramente fiscales y administrativas: actuó como albacea de los bienes de aquéllos que morían en las Indias dejando herederos en España. Otorgaba licencias y registraba a todos los pasajeros que iban a Indias, evitando que fuesen judíos o musulmanes, para preservar la pureza religiosa y la lealtad política a España; no le correspondía armar ni aprovisionar a los barcos de comercio privados, pero los inspeccionaba antes de zarpar, para asegurarse de que estuvieran en condiciones de navegabilidad y en interés de la seguridad imponía límites a su tamaño. En 1508 el cargo de director de la escuela de navegantes fue desempeñado por Américo Vespucci, al que le sucedieron Juan de Solís y Sebastián Cabot. Bajo esta brillante dirección la escuela

de navegación fue la primera de su clase en Europa, examinando pi lotos para concederles licencia y dando instrucciones en las técnicas de navegación trasatlántica. Como los técnicos de la Casa llevaban un registro minucioso y sistemático de todos los descubrimientos para completar el Padrón Real, se aseguraban de que los mapas entregados a los barcos mercantes estuvieran conformes con aquél. Sin la inspección continua de los funcionarios de la Casa, sin la experiencia técnica que adquirieron, habría sido imposible el control real de la administración de las Indias. Esta amplia jurisdicción fue confirmada por decreto de 1511. Todas las decisiones importantes con respecto a las Indias se adoptaban por el monarca asesorado por el Consejo de Castilla; el obispo Fonseca no tenía cargo específico en relación con las Indias pero era el consejero especializado en esos asuntos y en realidad ejercía un control completo. A fines del reinado de Fernando, él y su secretario Lope de Conchillos redactaron, publicaron y enviaron a través de la Casa casi todos los decretos referentes al gobierno de las colonias; eligieron, con la aprobación real, a casi todos los funcionarios más importantes; crearon su secretariado para estudiar documentos y papeles; organizaron un servicio postal especial muy eficaz entre la corte y la Casa y ésta y las colonias americanas. El gobierno de Indias, dirigido en teoría por un consejo deliberante, era en la práctica una burocracia fuertemente centralizada controlada por Fonseca en nombre del rey. (6)

3.- El Consulado de Sevilla.

El Consulado de Sevilla se fundó en 1543 y era un grupo cerrado y oligárquico de presión con funciones ejecutivas; en 1562 asumió la tarea, hasta entonces encargada a la Casa de Contratación, de recolectar la "avería" o impuesto para pagar las naves

(6) Haring, op. cit., p. 27; Jármý, op. cit., p. 36; Parry, op. cit., pp. 30-3; Spate, op. cit., p. 85

escolta de la Carrera de Indias, y desde 1573 tuvo ingerencia directa en la organización de los convoyes. En su Historia económica de España, Jaime Vincens Vives dice que la Casa y el Consulado "estaban reunidos por una causa común: el proteccionismo a cualquier precio". Regulaban el comercio atlántico directo a las Indias y sus ramificaciones en el Pacífico, por medio de normas oficiales meticulosas. (7). Fue el Consulado un cuerpo poderoso - que desarrolló un vasto negocio de representación y comisión, con signando las mercancías a las Indias en nombre de las casas mercantiles de toda Europa.

La Casa de Contratación tuvo poco que ver con la línea Manila-Acapulco, además de perseguir a los extranjeros que se hallaron dentro de la esfera de ésta línea de navegación; los escritores sajones la llaman "India House"; en 1717 fue trasladada definitivamente a Cádiz, eterno rival de Sevilla, y se extinguió en - 1790 como resultado del edicto de Libre Comercio de 1778, que le quitó su razón de ser (el monopolio).

El primer impulso de una ley se originaba en una petición o memorial dirigido a la Corona, y en el siglo XVIII al ministro general. El despacho se enviaba al Consejo de Indias; ahí se discutía y se decidía la forma virtual que adoptaría la legislación, de acuerdo y en consulta con el principal oficial que era - el fiscal. La decisión se enviaba al rey, quien la enviaba a las autoridades indicadas como expresión de la voluntad real; en su - forma final como ley, las palabras variaban poco de la cédula original. En esa forma la jurisdicción del Consejo se extendía a - las colonias americanas y las Filipinas. (8).

(7) Spate, op. cit., p. 205

(8) William, L. Schurz, The Manila Galleon, New York, E. P. Dutton and Co. Inc., 1939, p. 399

4.- Requisitos para la navegación, la Carrera de Indias

El gobierno tenía obligación de que se tomaran precauciones para la navegación y se cercioraba de que los navíos estuviesen en condiciones de navegar, de que llevaran suficiente aprovisionamiento de aparejo y equipo, suficientes provisiones y agua - para la duración del viaje, con un margen para el caso de demoras; se procuraba que no se cargaran las naves más de lo que permitía su capacidad y que la carga se almacenara en condiciones de seguridad a bordo; se vigilaba que la tripulación fuera suficiente, - que el piloto estuviera capacitado y que fuera examinado como era debido. Desde el primer viaje de Colón, la práctica administrativa española exigió además que todos los cargamentos y pasajeros - fueran registrados detallada y formalmente lo cual era un requisito obvio y necesario para facilitar la recaudación de impuestos y aclarar disputas entre armadores y mercaderes. Había reglamentos acerca de qué personas y artículos tenían prohibido el transporte a Indias: el registro se convirtió en una condición especial para el cumplimiento de las reglas impuestas y era un procedimiento tan normal que una persona cuidadosa como por ejemplo Hernán Cortés, tenía un notario para que le preparara declaraciones juradas de carga y pasajeros. (9).

En el curso del siglo XVI los requisitos de registros e - inspección se incorporaron a la legislación real y con el tiempo pasaron a formar parte de la Recopilación de Leyes Indias. Las mercancías expedidas de un puerto a otro de las Indias, tanto - en el Atlántico como en el Pacífico, tenían que registrarse en -

(9) "Registro del S. Lázaro", surto en Acapulco, para salir rumbo a Panamá, 30 de oct. 1538, MS en 13 fols., AGN, Jesús, - leg. 203; todo lo concerniente a registros y pasajeros está ampliamente explicado en José Luis Martínez, Op. cit.

una declaración jurada ante notario quedándose éste con una copia y yendo otra a bordo. Una cédula de 1575 dispuso que se cumplirían también en el Pacífico todas las reglas para el registro de pasajeros establecidas para la navegación en el Atlántico. Los oficiales reales de los puertos de las Indias, los primeros en subir a bordo en cualquier nave, debían inspeccionar todos los barcos de cualquier clase que entraran o salieran de los puertos. Además de las razones generales para la imposición del control gubernamental en la navegación del Pacífico, hubo varios problemas en el tráfico entre México y Perú que dieron motivos especiales para aquél. Algunos se referían al movimiento de pasajeros, otros a la aparición de marineros y pilotos extranjeros en la navegación española en el Pacífico: en general los extranjeros tenían prohibido participar en la navegación hacia Indias y entre los puertos coloniales, pero existieron razones especiales para desear que no navegaran en el mar del Sur. Este era exclusivamente español y por ello, los conocimientos detallados necesarios para su navegación debían ser guardados celosamente en secreto. Las reglas para la exclusión de extranjeros se cumplieron muy mal pero constituían una política que los oficiales reales tenían obligación de respetar. (10)

Hacia 1520 los barcos mercantes tenían prohibido navegar solos a las Indias y la primera armada real se organizó en 1537; en 1543 -el año en que se estableció el Consulado de Sevilla- se promulgaron reglamentos más formales respecto a los convoyes. En 1564-6 Pero Menéndez de Avilés, notable administrador naval, había sido nombrado Capitán General de la Armada de la Carrera de Indias y estructuró la organización de itinerarios para las flotas escoltadas, que prevaleció en toda la época de la dinastía de

(10) Woodrow Borah, Comercio y navegación entre México y Perú en el siglo XVI, México, Inst. Mex. de Comercio Exterior, 1975, p. 190.

los Hapsburgo y, en forma atenuada e irregular, largo tiempo después. La organización de Menéndez cubrió tres aspectos: bases fortificadas en las Indias; la navegación obligatoria en convoyes, y el establecimiento de escuadrones de defensa naval con base en las Indias. Estos últimos, obviamente esenciales para cualquier plan serio de defensa, se iniciaron en 1598 pero no se hicieron realmente efectivos sino cuando el corsario holandés Piet Hein se apoderó de toda la Flota de Plata en Matanzas (Cuba) en 1628, y - aún así, esta Armada de Barlovento se distraía en ocasiones para otros menesteres diferentes de su propósito inicial. Sin embargo, a pesar de todas sus insuficiencias el sistema de convoyes dio - buen servicio durante más de un siglo. (11).

Salían de Sevilla dos convoyes: la "flota" que iba a Nueva España, y los "galeones" que iban a la Tierra Firme sudamericana y el Istmo de Panamá. La primera zarpaba de Sanlúcar en mayo y era menor que la otra y normalmente escoltada por dos barcos de guerra. La de "galeones" zarpaba en agosto con una escolta de seis u ocho galeones. Llegaba a Cartagena de Indias desde donde se avisaba su llegada a Panamá y Perú. Luego iba a Nombre de Dios o Portobelo donde se realizaba la feria en que se intercambiaban las mercancías traídas de Sevilla con las del Perú. Ambas flotas se reunían en La Habana en marzo para zarpar hacia España antes de la temporada veraniega de huracanes.

A veces las dos flotas navegaban juntas desde España y al llegar a la isla de Guadalupe o la Marigalante para hacer aguada se separaba la que iba a Tierra Firme de la que iba a Nueva España. (12).

(11) Spate, op. cit., p. 207

(12) Para mayor amplitud en este tema y lo relacionado con navegación, comercio y sobre todo piratería en el Caribe ver - Jármy, op. cit.

La principal objeción al sistema de convoyes guardados por galeones armados eran los gastos que causaba: los inevitables retrasos de los convoyes hacían imposibles los rápidos viajes redondos y el uso económico de las naves. El costo de las escoltas tenía que ser pagado por medio de una gravosa contribución adicional -la avería- impuesta sobre las mercancías transportadas; -- los capitanes de los barcos y los comerciantes conspiraban con los funcionarios venales para evadir este impuesto. El examen de las mercancías -que no fuesen plata- era generalmente superficial y la determinación de su valor arbitraria, de forma que la proporción de los cargamentos legales declarados era innecesariamente elevada. Los barcos de guerra llevaban cargas ilícitas, generalmente por cuenta particular de los capitanes y oficiales y el propio Menéndez de Avilés hizo una fortuna contrabandeando. La venalidad de los funcionarios navales y de hacienda aumentó el fraude y el costo de las mercancías. Fletes elevados, pesadas contribuciones, reglamentos restrictivos, escasez de tonelaje y de utillaje y servicios en el puerto, y el fraude crónico, fueron las características económicas salientes de la Carrera de Indias. (13).

Sin embargo el sistema cumplió sus fines; el poder de la unión y el peso prevalecieron en conjunto contra la capacidad de maniobra y la velocidad de las naves. Así se mantuvieron salidas razonables y regulares durante siglo y medio. Aunque algunos barcos aislados eran capturados, la navegación en convoy fue protegida contra piratas y corsarios individuales; el ataque abierto a convoyes o a puertos principales fue peligroso para cualquiera que no tuviera una poderosa fuerza naval. La vital línea marítima de las Indias fue mantenida intacta, salvo en breves intervalos, por una solución bien organizada aunque enormemente costosa. (14)

(13) Parry, op. cit., p. 108

(14) Para el número de naves perdidas en el s. XVI y su causa ver Martínez, op.cit., p.152, anud; Chaunu, Seville et l'Atlantique

Por ser una sociedad colonial, la América española complementaba económicamente a Europa; los primeros colonos dependían de España para cubrir casi todas sus necesidades y para una continua corriente de refuerzos humanos que les permitiera explorar y conquistar los vastos territorios descubiertos. Los barcos españoles zarpaban para las Indias Occidentales llevando pasajeros en gran número, y carga de vino, harina, aceite, herramientas, aperos agrícolas, simientes y animales domésticos. Incluso el lastre era en ocasiones mercancía vendible (ladrillos, teja y piedra trabajada empleados en la construcción). Las naves mismas permanecían muchas veces en las Indias para ser utilizadas allá. El volumen creciente del tráfico trasatlántico, por lo menos hasta mediados del siglo XVI, fue la medida de la creciente población española en las colonias y de su continua dependencia de España. Gracias a los minuciosos archivos de la Casa de Contratación se puede estimar el volumen de tráfico entre España e Indias con cierta seguridad, de año en año. (15). Este variaba grandemente, influido por las vicisitudes de la conquista y colonización, por las fluctuaciones de la demanda, de los precios y fletes en España e Indias, por la disponibilidad de barcos de carga, por el estado de paz o de guerra, y por el corso y la piratería. Se pueden distinguir tres períodos que naturalmente se sobreponen entre sí: período isleño, período mexicano y período istmico o mejor, peruano, según se fue expandiendo la colonización.

El tráfico entre España y las islas del Caribe durante el período isleño alcanzó su máximo en 1520. En los años siguientes decreció bruscamente por la disminución del atractivo de las islas como mercado: el oro aluvial que constituyó su fácil y pronta prosperidad se estaba agotando y la mano de obra nativa para la producción de oro iba menguando; la guerra con Francia estalló en 1520 y lanzó flotas de naves francesas en corso contra la navegación española del Atlántico. En 1522 las malas cosechas causa-

(15) Haring, op. cit., p. 76

ron gran escasez de granos, dejando poco para la exportación; hubo una recuperación en 1524 que también es posible explicar por las circunstancias políticas (el triunfo de la guerra contra Francia en la batalla de Pavia). En 1528 hubo otra interrupción breve en la tendencia creciente de las salidas de barcos debido a inesperadas y alarmantes incursiones piráticas francesas en el Caribe. El año de 1530 fue cumbre: había una nueva fuente de riqueza en las islas -el azúcar- y una nueva fuente de mano de obra importada -los esclavos-. Los establecimientos en el continente se estaban desarrollando y la recién conquistada Nueva España, a través de Veracruz, clamaba por importaciones de aceite, vino, grano y pasajeros. Las naves que los traían se detenían primero en Santo Domingo y seguían la ruta hacia la Nueva España con ganado. La década de 1530-40 fue de rápido avance en el número y prosperidad de los europeos y de la población europeizada de Nueva España. Los emigrantes zarparon de Sevilla hacia Veracruz durante esos años en proporción de mil a mil quinientos por año; el ganado vacuno y lanar ya pastaba en Nueva España y las minas de plata empezaban a rendir sus primeros ricos resultados. En términos generales el volumen de tonelaje con rumbo a las islas del Caribe en 1540 fue poco más de la mitad de lo que había sido en 1530. Al mismo tiempo aumentaba de año en año el comercio total de las Indias. Entre 1530 y 1540 el tonelaje de naves creció en un 50%; el tamaño mínimo legal de los barcos empleados en el tráfico se elevó a 100 toneladas en 1544, debido a los peligros de la guerra y a las necesidades de defensa propia; otra razón para emplear barcos mayores fue la escasez de marinos calificados; un barco de 500 toneladas necesitaba menos marineros que cinco barcos de cien y tan sólo un oficial de derrota. El avance más importante en la navegación comercial del siglo se produjo en la década de 1540-50. Durante estos años se hicieron los descubrimientos más ricos de plata y se habían logrado las principales conquistas en el Perú. Es difícil decir si el Perú producía en aquel tiempo más plata que Nueva España, pero es cierto que exportaba más porque usaba menos para sus fines internos; en la década de los cuarenta el tonelaje hacia el istmo, transportando mercan-

cias destinadas al Perú, sobrepasó el volumen de tonelaje de Veracruz; el tonelaje total de 1550 fue el doble que el de 1540. A partir de este año hubo de nuevo un descenso en el comercio con las Indias: las cifras de 1554 fueron las más bajas en 32 años. Fueron años de desastrosas guerras para España, en las cuales los corsarios franceses se mostraron más activos y osados que nunca; en 1553 y 54 la costa de Andalucía se encontraba en un estado virtual de bloqueo. (16).

Aparte de los peligros de pérdidas en el mar, la década de los 50 fue de depresión comercial en España; los precios de las mercancías, medidos en plata, no sólo cesaron temporalmente de subir, sino que bajaron. La depresión terminó y también la guerra con la paz de Cateau-Cambresis en 1559. (17). Este año fue el comienzo de un largo período de expansión que culminó con las flotas inmensas de la primera década del siglo XVII, pero la expansión fue lenta aunque firme y el comercio de Indias se resintió. La cifra tope de 1550 medida en número de barcos, no se igualó hasta 1589. Durante 30 años desde 1559, las salidas de barcos permanecieron estacionarias, 60 ó 65 naves hacia América por término medio cada año y menos procedentes de ahí. El tonelaje medio de éstas aumentó apareciendo en el comercio bajeles de 300 a 600 toneladas en la década de los 60; sin embargo esto se debió no a una mayor demanda del espacio de carga, sino a que llevaban un armamento más pesado. Mientras que el volumen de comercio crecía lentamente a partir de los bajos niveles de los años medios de la década de los 50, su valor -incluso después de tener en cuenta la continua alza de los precios- aumentó a grandes saltos. El valor anual medio de las mercancías españolas importadas en las Indias en los primeros años de la década de los sesenta, medi

(16) Parry, op. cit., p. 94

(17) Fischer, op. cit. T. II, p. 20-1

do por la cantidad de impuestos pagados, fue más del cuádruple - del valor de los primeros años de la década del 40, o si se tiene en cuenta el alza de precios, alrededor de dos y media veces mayor; sin embargo el volumen de tonelaje requerido fue sólo alrededor de un 30% mayor. La explicación se halla en el cambio de la naturaleza de las mercancías transportadas.

En la primera década del siglo XVI la demanda principal en las Indias había sido de alimentos europeos importados. Después de la década del 50 las importaciones fueron tejidos, armas, cuchillería, cristalería, papel y otras mercancías semejantes. Hubo cambios correspondientes en el comercio hacia la metrópoli, - por el descubrimiento de nuevas minas y el nuevo proceso de beneficio de la plata; ésta fue la principal exportación yéndole muy a la zaga la cochinilla, el tabaco y el añil. En las Indias el cambio del carácter del comercio, marcó el fin de la época de la conquista, y en España, condujo a una dependencia creciente de la plata americana.

El creciente comercio de las Indias, más diverso transportado en naves cada vez mayores estaba confinado a pocos puertos, lo que limitó su expansión. El monopolio de Sevilla era - efectivo: en 1543, las casas mercantiles de la ciudad que comerciaban con las Indias fueron como hemos dicho, legalmente incorporadas al Consulado o gremio de comerciantes que tuvo el monopolio del comercio. (18). Dicho monopolio continuó mucho tiempo después de que el volumen y el valor del comercio y el tonelaje de los barcos hubieron rebasado ya las posibilidades del utillaje - del puerto. (19).

(18) Haring, op. cit., p. 54

(19) Parry, op. cit., p. 97

Sevilla era un puerto para barcos pequeños. A lo largo de la segunda mitad del siglo XVI la gran mayoría de barcos usados - en el comercio de Indias se construyeron en los puertos americanos; los medios para mantener y reparar grandes barcos en el Guadalquivir eran deficientes y las facilidades de atraque eran igualmente escasas y desparramadas entre Sevilla y Sanlúcar; mencionamos ya que el acceso al puerto era difícil y peligroso, cosa que se agudizó con el aumento del tamaño de los barcos. Los funcionarios de la Casa y del Consulado pidieron una legislación que reglamentara el tonelaje de los barcos pero ésta no se respetó porque la economía en fletes gracias a los barcos mayores, tentaba a los armadores y comerciantes a correr riesgos. Los barcos mayores entraban o salían ligeramente cargados y cargaban o descargaban en rada abierta, lo cual era muy peligroso; los barcos que iban a América completaban muchas veces su carga en Cádiz, cosa que no agradaba a los funcionarios de la Casa por las oportunidades que ofrecía a los contrabandistas y a los del Consulado y porque mantenía vivas las pretensiones de Cádiz como posible rival de Sevilla. Los galeones, barcos escolta que transportaban la plata real, eran naves grandes y generalmente atracaban en el curso inferior del río, enviando la plata a Sevilla en galeras armadas de la Casa; en consecuencia, estos barcos grandes hacían todas sus maniobras desparramados a lo largo del río o en los puertos exteriores y naturalmente las comunicaciones planteaban muchos problemas, lo que aumentaba excesivamente el costo del transporte de mercancías a través del Atlántico. (20).

En el otro extremo de la Carrera de Indias los puertos principales, durante las décadas medias del siglo XVI, fueron Santo Domingo para las islas, Veracruz para Nueva España y Nombre de

(19) Parry, op. cit., p. 97

(20) Ibidem, p. 101

Dios para el Perú; entre ellos manejaban más del 90% del comercio; Santo Domingo declinó en importancia y el comercio de los otros dos puertos aumentó continuamente. Veracruz no fue un puerto, sino dos: era un lugar inhóspito, un río cerrado por una barra poco profunda y peligrosa y los capitanes de los grandes navíos preferían anclar en la pequeña isla de San Juan de Ulúa, 15 millas abajo de la desembocadura del río Antigua. Había, como en Sevilla, los inconvenientes y gastos de un constante transbordo: hasta 1600 no se trasladó el puerto a su actual emplazamiento. - Veracruz era un poblado poco importante que sólo se animaba y crecía cuando llegaba una flota, volviendo luego a su habitual sopor. México, no Veracruz, era el término verdadero de la Carrera en Nueva España: allí se vendían las mercancías de la flota y se almacenaba la plata en espera de la próxima; desde México se extendía el comercio a Nueva Galicia, las minas del norte y la costa del Pacífico; más tarde en el mismo siglo, por Acapulco a través del Pacífico hasta Manila. Los puertos del virreinato del Perú - estaban todos en la costa del Pacífico; el paso del Estrecho de Magallanes era lento y peligroso y el comercio siguió la ruta de los descubrimientos de Perú. El término Caribe de la Carrera hasta el Perú fue Nombre de Dios, en la parte estrecha del Istmo de Panamá: lo mismo que Veracruz fue sólo lugar de transbordo hasta 1558 en que Portobelo lo anuló. (21).

Nombre de Dios era una población de chozas de paja, indefendible, puesto que el depósito principal de plata del istmo estaba en Panamá y se animaba sólo cuando llegaba la flota. Los barcos descargaban en gabarras o botes que transportaban las mercancías río Chagres arriba y de ahí, éstas eran enviadas por medio de mulas a Panamá; allí se cargaban en barcos y después de un viaje largo y azaroso eran descargadas en el Callao para llevarlas a Lima. Las que iban a Cuzco se enviaban desde Lima a través

(21) Ibidem, p. 103

de altos pasos de montaña; para Potosí, se transportaban por mar a Arica y se enviaban de allí vía Arequipa. Había otra ruta desde Europa: iba por el Río de la Plata y el Paraná y luego por mulas a través de Tucumán hasta el Potosí; esta ruta prohibida suponía menos transbordos y como era ilegal no pagaba impuestos; fue explotada más tarde, en el mismo siglo, por los peruleros y los contrabandistas brasileños y traficantes de esclavos que importaban mercancías europeas y africanas en barcos portugueses y holandeses. Se le reconoció a regañadientes en el siglo XVII y se estableció una aduana en Córdoba; sin embargo por varias razones no fue nunca la ruta principal de comercio.

El comercio atlántico prosperó, pero siempre fue azaroso: se perdieron muchos barcos, tanto por errores de navegación como por naufragios; las flotas con cargas valiosas por rutas bien conocidas y definidas a través del Caribe y el Atlántico estaban en constante peligro de ser atacadas por barcos de guerra enemigos o por piratas. Los corsarios franceses se mostraron activos frente a las Azores y en el Caribe en la década de los 30: en 1556 una partida de ellos desembarcó en La Habana y la saqueó obteniendo enorme rescate, y por lo menos hasta el Tratado de Cateau-Cambresis constituyeron el principal peligro de la navegación española: uno de ellos fue Juan Florín (Giovanni Verrazano), que capturó las naves en que Cortés enviaba cartas, tesoros y oro mexicano a Carlos V. (22). La organización de convoyes armados fue la contestación obvia y natural; desde un principio los barcos que iban a Indias navegaban normalmente en compañía, para ayudarse mutuamente en la lucha o el mal tiempo y para compartir los conocimientos náuticos de sus pilotos: los navegantes experimentados no abundaban e incluso en el trabajo de los mejores había una gran cantidad de cálculo a ojo y de conjeturas. Los primeros intentos para obligar a navegar en convoyes se hicieron en la década de -

(22) Jármý, op. cit., p. 56

los 20, y desde 1543 se prohibió zarpar a las Indias en flotas menores de 10 naves. En los años entre 1550 y 60, década de encarnizada y continua lucha contra los franceses, se hicieron grandes esfuerzos, bajo la influencia del gran almirante D. Alvaro de Bazán, para construir galeones, barcos de guerra especializados de 500 o más toneladas, de línea fina y con pesado armamento. (23).

5.- El comercio de esclavos.

De todos los comercios posible con la América española en aquella época, el más prometedor y lucrativo a los ojos de los contemporáneos era el comercio de esclavos africanos. Eran esenciales para una industria de azúcar floreciente, y el negocio difícil y peligroso de transportarlos a través de 4,000 millas de océano se convirtió en un comercio tan importante como el del azúcar. El comercio exigía cuantiosas inversiones de capitales, en barcos, fuertes y barracones, gasto justificado por un gran volumen de negocios y bajo la protección de un monopolio. En un mundo mercantilista que consideraba el monopolio como una medida esencial de defensa y la competencia comercial como una forma atenuada de guerra, el comercio de esclavos dió lugar a incesantes disputas internacionales. Los españoles, que poseían el imperio colonial más populoso, no tenían bases en las costas de África y dependían de extranjeros para que les suministraran esclavos. Cuando terminó el Asiento portugués con la revolución de 1640, el comercio se convirtió casi por completo en contrabando, principalmente en manos de los holandeses; pero en el último cuarto del siglo XVII, la Real Compañía Inglesa de África y la Compañía Francesa de Guinea combinadas, expulsaron a los holandeses de la mayor parte de los establecimientos en el oeste de África. Los españo-

(23) Parry, op. cit., p. 107

les preferían un monopolio concertado a un contrabando desorganizado y se daban cuenta que un nuevo Asiento tendría que ir a una compañía extranjera. (24).

Evidentemente los ingleses y franceses eran los competidores; sus planes de comercio eran similares: retener el monopolio del suministro de esclavos para sus colonias, vender el exceso a las colonias extranjeras y sobre todo, asegurar una participación -o aún mejor, un monopolio- en el suministro de esclavos a las colonias españolas. En realidad, los españoles no necesitaban en las Indias Occidentales ni podían permitirse comprar gran número de esclavos en el siglo XVII; las grandes compañías de azúcar cubano no habían llegado todavía. Sin embargo, las industrias mineras del continente empezaban a dar señales de restablecimiento, y una noción exagerada de la importancia del imperio español como fuente de riqueza y como mercado de mercancías y esclavos prevalecía en todo el norte de Europa. El comercio era una versión mercantilista de la leyenda de Eldorado: premio y causa de desavenencias y guerra. Para fines del siglo XVII, el Asiento era considerado como una concesión tan valiosa, que su otorgamiento adquirió los caracteres de un tratado internacional. Se usó inevitablemente como instrumento de la política internacional española. Los ingleses no pudieron asegurarlo: la probabilidad de la unión de las coronas de España y Francia, o por lo menos la llegada de un príncipe Borbón al trono español, favorecía a los franceses. En 1702 se concertó un Asiento con la Compañía Francesa de Guinea. Se formó en Francia otra, del Mar Pacífico, en parte para dar empleo a los barcos bretones que hasta la paz de Ryswick había operado como corsarios o piratas en aguas de la América española; durante los años de guerra que siguieron, los capitanes franceses, usaron el Asiento como excusa para su contrabando en Buenos Aires. De ahí daban la vuelta al Cabo de Hornos y con el apoyo de una serie de virreyes francófilos, o simplemente venales,

(24) Ibidem, p. 241; Martínez, op. cit., pp. 180-192

hacían un próspero comercio con los puertos del Pacífico en Sudamérica. Los consejeros franceses que rodeaban a Felipe V en Madrid conseguían cada vez más una mayor vigilancia sobre el comercio directo a Protobelo. Durante algún tiempo, el mercado peruano se llenó de escasa cantidad de mercancías que cruzaban el istmo legalmente y de una cantidad infinitamente mayor de mercancías francesas de contrabando mucho más baratas pasadas ilegalmente - alrededor del Cabo de Hornos. Este arreglo no convenía ni a los ingleses ni a los holandeses; y mientras que la principal preocupación de los ingleses en la Guerra de Sucesión española era mantener a Luis XIV y sus parientes apartados del trono de España, - los Países Bajos y las Indias, otro motivo era impedir a la Cía. Francesa de Guinea el conservar el Asiento de esclavos. (25).

6.- Peligros marítimos para el comercio español.

La Carrera de Indias fue siempre un comercio peligroso, de grandes riesgos para los que invertían en él: enormes fluctuaciones en los precios, abarrotamiento o escasez de los mercados, competidores fraudulentos, cambios bruscos en la política financiera y comercial de la Corona, préstamos forzados pagados con retraso o confiscación de las cargas de barras de metal precioso mediante una irrisoria compensación en cobre. Incluso cuando todo lo demás iba bien, los propietarios y capitanes de las Indias tenían - que enfrentarse con las condiciones de los trópicos: el tremendo crecimiento de raíces y moluscos en el fondo de los barcos, la decadencia y podredumbre general de la madera debido al calor húmedo y el agua de sal, el trabajo de los gusanos (la broma) en los cascos de las naves, y lo peor, los sufrimientos de los hombres a bordo debido al escorbuto en el mar y la fiebre amarilla y la ma-

laría en los puertos tropicales, y cuando se prolongaban las travesías, el hambre y la sed. Gran parte del comercio de las Indias pasaba por latitudes de tormentas y huracanes; éstos se podían evitar mediante salidas puntuales y cuidadosamente cronometradas; pero los retrasos en pertrechar o fletar las naves hacían la puntualidad casi imposible e incluso en el caso de salidas puntuales no se podía evitar en ocasiones el mal tiempo en el Atlántico.

A pesar de la famosa escuela de navegación de la Casa de Contratación que adiestraba, examinaba y autorizaba a los oficiales de marina para el comercio con las Indias, nunca había bastantes pilotos preparados y la práctica de la navegación en los siglos XVI y XVII en el tráfico oceánico era aún rudimentaria. Se basaba en los conocimientos acumulados de los sistemas de vientos, corrientes oceánicas y variaciones del compás, (26) en un cuidadoso cálculo comprobado por burdas observaciones de la latitud hechas con instrumentos de óptica aún elementales; en una buena memoria de las líneas de la costa y en el uso de la sonda cerca de tierra. Las cartas marinas eran a pequeña escala y se basaban -al menos en el siglo XVI- en orientaciones del compás magnético, fuente pródiga de errores. Hasta el final del siglo se ideó una proyección que sirviera, por la que un mapa se pudiera basar en una cuadrícula de paralelas y meridianos y los cursos del compás se pudieran planear exactamente como líneas rectas (Mercator). Incluso así, sólo los navegantes más capaces del siglo XVII entendían el uso de estas cartas marinas. (27). Los puertos eran más peligrosos que el mismo mar: para llegar a Sevilla había que pasar por la traidora barra del río y en las Indias anclaban durante semanas en radas no protegidas; pese a estos peligros físicos las flotas de Indias hacían sus travesías año tras año.

(26) Brújula es el instrumento que sirve para guiarse en tierra; en el mar es llamada compás.

(27) Járrmy, op. cit., p. 32

Los naufragios eran muchos; entre los desastres más serios están los de 1563: seis barcos embarrancados y destruidos en la barra de Sanlúcar; en 1590, quince barcos arrastrados a la costa por un huracán ("norte") en el puerto de Veracruz; en 1601, catorce en Veracruz, una vez más por un "norte"; en 1616 siete naufragaron en Cabo Catoche. En el siglo XVII el número de pérdidas fue menor, pero también fue menor el número de salidas; la proporción de pérdidas, a pesar de las experiencias acumuladas, no mejoró sensiblemente; los errores de navegación causaron la mayoría de las pérdidas y la frecuencia de embarrancadas en puertos familiares constituye un comentario elocuente de las condiciones marineras de los barcos. El empleo de grandes naves, desde cierto tonelaje, no mejoró la seguridad; por el contrario, gracias al extremo conservadurismo técnico de la industria española la construcción de buques en la última parte del siglo XVI y la primera del XVII, el tamaño superó a la intención. Los barcos mayores -poco manejables, pesadamente armados y muchas veces sobrecargados- eran mucho más peligrosos que los de tamaño moderado especialmente en los concurridos y abiertos lugares de anclaje o fondeaderos que las flotas de Indias tenían que usar. (28).

El comercio de las Indias habría sido azaroso para los barcos, marinos y capitalistas, incluso si los marinos de otras naciones hubieran respetado pacíficamente el monopolio de Sevilla. Sin embargo, de manera inevitable, ya para la segunda mitad del siglo XVI éste sufrió cada vez más por la interferencia extranjera. Los lugares de término del comercio en Nueva España y el Perú se hallaban tierra adentro y fuera de peligro; pero para llegar a ellos los barcos tenían que navegar una extensión de mil millas de Caribe, llena de islas, una región donde tanto la población como el poder de España estaban débilmente distribuidos. Mu

(28) Parry, op. cit., p. 225; Martínez, op. cit. pp. 126-45 y Apéndices.

chas islas no estaban ocupadas y muchos canales estaban sin vigilancia. Los convoyes eran generalmente seguros pero los barcos - retrasados o aislados estaban constantemente expuestos a ataques de barcos enemigos en tiempo de guerra y también en tiempos de - paz sufrían ataques piratas o de barcos que no eran de guerra ni piratas, sino corsarios. El saqueo de La Habana por Jacques de - Sores en 1556 y la incursión de Drake contra Nombre de Dios en - 1572 fueron ejemplos clásicos de ese tipo de acción en pequeña es - cala, con un fin limitado, rápida y triunfal. No todos los corsa - rios zarparon al principio como tales: el propio Drake no lo hi - zo cuando comenzó su carrera en las Indias, sino que su actividad se inició en forma de comercio o contrabando. (29).

Muchos de los primeros corsarios fueron al principio con - trabandistas, comerciantes en esclavos y tejidos a cambio de azú - car, pieles y plata. Generalmente iban armados y a veces comer - ciaban con amenazas y a punta de lanza, para asegurar la conviven - cia de los funcionarios locales. Antes de 1580 muchos tratantes de esclavos portugueses hicieron negocios en esa forma, para evi - tar las demoras y los gastos que suponía comerciar a través de Se - villa. Este fue también el modelo de los viajes para comerciar - con esclavos que Sir John Hawkins hizo al Caribe en la década - 1560-70. Hawkins no fue un pirata, sino un hombre de negocios -- que entregaba sus mercancías y pagaba sus compras.

Los colonos españoles de las Indias Occidentales, por lo - menos en las islas y en los puertos más pequeños, recibieron bien a estos contrabandistas; necesitaban mercancías baratas y se opo - nían a los elevados precios y poco frecuentes entregas de los em - barcadores de Sevilla.

(29) Un panorama detallado de la piratería en el Caribe puede en - contrarse en Jármey, op. cit.

Colonos y Armadores temían las constantes guerras europeas que liberaban nuevas flotas de corsarios en las Indias Occidentales. La deficiente defensa de éstas era ineficaz aún contra los que hacían pequeñas incursiones, y trataban a pacíficos contrabandistas, cuando los apresaban, como si fueran saqueadores y así los animaron a armarse y dedicarse abiertamente a la piratería. Las colonias necesitaban defensa porque nunca sabían, al avistar una vela, si era española, comerciante extranjera o saqueadora.

Para el gobierno español los barcos extranjeros, fueran piratas, contrabandistas o de guerra, eran enemigos en las Indias y había que capturarlos. Como la escuadra de defensa no podía estar en todas partes a la vez, procuraron que las rutas y los puertos de las flotas de la plata en el Caribe y a través del Atlántico estuvieran despejadas. Cualquier presencia extranjera a lo largo de ellas era una amenaza potencial; Hawkins descubrió que, mientras se limitó a los pequeños puertos del Caribe, no encontró ningún obstáculo a excepción de la desaprobación oficial, vencida fácilmente mediante el soborno o las amenazas; pero en 1568 obligado por el mal tiempo recaló cinco naves, una de ellas al mando de Drake, en la isla de San Juan de Ulúa frente a Veracruz, el puerto de las flotas de Nueva España: allí no encontró funcionarios locales venales sino altos funcionarios, cuyas carreras estaban vinculadas a la política real. Fue atrapado en el puerto por una flota que llegaba, mandada por el virrey Martín Enríquez en persona; después de un intento de pláticas fue atacado y la mayoría de su flotilla destruída. (30).

Durante los años en que Hawkins comerciaba en el Caribe, Pero Menéndez de Avilés -capitán general, gobernador de Cuba y adelantado de la Florida- estaba reorganizando por órdenes rea-

(30) Jármey, op. cit., ver cuarta expedición de Hawkins, p. 84

les, la defensa de la Carrera de Indias. Entre sus propósitos es taba el envío de una poderosa escolta para todas las flotas que - cruzaban el Atlántico, una patrulla naval permanente entre las A-zores y la costa andaluza; la creación de "armadillas" - escuadros rápidos- establecidos permanentemente en las Indias Occidentales para localizar y destrozar a los corsarios, y a patrullar - las principales rutas comerciales durante todo el año. (Desde - 1521 Carlos V dispuso que se organizara la Armada de Defensa; en 1526 dispuso que todo la Carrera se hiciera con armamento y en - flotas). Se ordenó también la fortificación de todos los puertos principales y el establecimiento de guarniciones regulares.

Los puertos más importantes eran Cartagena de Indias que - guardaba el acceso al istmo de Panamá; Santo Domingo, capital administrativa de las Indias y ciudad muy importante; Santiago de - Cuba, San Juan de Puerto Rico y, la más importante estratégicamente, La Habana, que guardaba la salida de las flotas al canal de - la Florida; ahí había que facilitar un lugar seguro de reunión para los convoyes que volvían a la metrópoli. Para completar la defensa y control del canal de la Florida se construyó otra base - fortificada frente a La Habana, en la costa de Florida. Menéndez hizo esta sugestión anticipándose a los intentos franceses de ocupar esta región. Todas estas disposiciones fueron parte de un - plan superior que incluía también, como remedio a largo plazo contra la amenaza de los corsarios del Caribe, una base española en las islas Scilly, junto a Land's End, en la punta más occidental de Cornualles, lo que era una osada anticipación de las ideas estratégicas del siglo XVIII. (31).

Las propuestas de Menéndez fueron aceptadas por Felipe II y el Consejo de Indias y se llevaron a cabo parcialmente: la Habana se convirtió en una fortaleza casi inexpugnable, con astille-

(31) Parry, op. cit., p. 228

ros capaces no sólo de reparar, sino de construir barcos grandes con madera local. Las obras fueron pagadas con los subsidios del tesoro de Nueva España (el "situado"). Se fortificó Cartagena y la colonia francesa en la Florida, fundada por Laudonnière, fue destruída y en su lugar se construyó el fuerte español de San Agustín. Santo Domingo y Santiago se fortificaron lo suficiente para resistir incursiones circunstanciales, pero no para enfrentar el ataque de una flota organizada. Al operar contra los corsarios del Caribe, Menéndez y sus sucesores se vieron obligados por la guerra y la escasez de dinero a concentrarse en el problema inmediato de conseguir que las flotas navegaran con seguridad y a demorar la tarea secundaria de proteger a los barcos locales todo el año. No se hizo el menor intento de colocar una unidad de la escuadra permanentemente en el Caribe hasta 1582, en que dos galeras a remo y vela fueron transportadas desde Lisboa hasta Santo Domingo. (32). Una naufragó poco después de la llegada y la tripulación de la otra se amotinó. Las galeras, con base en Santo Domingo y después en Cartagena, resultaron relativamente efectivas: era difícil reclutar remeros y el sostenimiento era muy elevado; estas unidades de la escuadra tenían sólo una existencia intermitente. A pesar de la energía de Menéndez, de su capacidad y éxito al capturar unos cincuenta barcos corsarios en su carrera, los puertos pequeños no se libraron nunca de las incursiones. Incluso las ciudades grandes eran vulnerables al ataque de flotas organizadas en tiempo de guerra.

La situación de las ciudades de las Indias Occidentales y de las naves españolas de comercio empeoró cuando el odio religioso vino a reforzar la capacidad de los corsarios y cuando el genio naval de Drake fue lanzado sobre las Indias en un comando independiente de viajes de represalias. El viaje de Drake a las In

(32) Ver la obra del Dr. Silvio Zavala Galeras españolas en el Nuevo Mundo.

días en 1585 no fue una simple incursión, sino una operación naval en gran escala llevada a cabo por una flota de más de veinte naves. El plan comprendía un ataque a Santo Domingo y a los puertos de Tierra Firme, en particular Cartagena; luego de un ataque con desembarco en Nombre de Dios y Panamá en unión con los indios de la localidad y una fuerza de esclavos negros huídos (cimarrones) a fin de controlar los dos extremos de la ruta terrestre a través del istmo y finalmente, la captura de La Habana.

Drake esperaba conservar tanto La Habana como Cartagena - con guarniciones inglesas permanentes: el éxito de este intento interrumpiría todas las comunicaciones y el sistema de suministros de las Indias españolas, e impediría a España tal vez permanentemente recibir los medios necesarios para hacer la guerra en Europa y dejaría a las Indias abiertas a la explotación inglesa. Santo Domingo fue tomada, saqueada y semidestruida y se exigió - una cantidad por concepto de rescate. Cartagena resistió firmemente pero al fin cayó, aunque el botín fue magro; Drake no tenía bastantes hombres para conservarla y abandonó su intento y se fué a las islas del Caimán y al cabo San Antón donde esperaba interceptar la flota de Nueva España pero debido al mal tiempo ésta se escabulló y llegó a La Habana. Juzgando que ésta era demasiado - fuerte para atacarla, Drake regresó a Inglaterra en junio de 1586.

España se propuso remediar la debilidad de sus defensas - que el viaje de Drake había revelado; las fuerzas de defensa tanto en tierra como en el mar fueron grandemente reforzadas entre - 1590 y 1600. Antonelli, el mejor ingeniero militar de la época, inició las obras con la fortificación de Puerto Rico. Se mejoraron mucho las comunicaciones con las bases del Caribe mediante el envío de los "avisos"; cuando en 1595 otra gran flota zarpó de Inglaterra al mando de Drake y Hawkins en lo que sería el último - viaje de ambos, encontraron a los españoles ya listos y capaces - de defenderse y resistir. Fueron derrotados en San Juan de Puerto Rico; abandonaron su proyecto de un segundo ataque a Cartagena, saquearon Nombre de Dios en el istmo de una manera tan completa -

que los españoles nunca la volvieron a ocupar, trasladándose a Portobelo que era más defendible. Los ingleses fracasaron en llegar a Panamá y después de la muerte de Drake frente a la costa de Veragua, la flota retornó a Inglaterra por el Canal de la Florida donde trabó combate con las fuerzas navales locales españolas.

Las consecuencias de esta última expedición de Drake y de Hawkins fueron graves para España; cuando las noticias de la expedición inglesa llegaron, se había reunido una fuerza naval formidable que se había enviado precipitadamente a las Indias en persecución de los ingleses, bajo el bando de Bernardino Delgadillo de Avellaneda. Este llegó demasiado tarde para interceptar a los ingleses pero a fin de suministrarle los barcos, una flota destinada a Nueva España fue retenida en Cádiz y desprovista de su escolta. Estaba anclada e indefensa cuando en julio de 1596, una escuadra conjunta inglesa y holandesa atacó el puerto y destruyó los barcos de Indias. Como consecuencia de esta cadena de desgracias, las comunicaciones entre la metrópoli y Nueva España estuvieron interrumpidas durante casi dos años, y en 1597 la Corona se había declarado de nuevo en bancarrota. Los intentos hechos por franceses, holandeses e ingleses para romper el monopolio comercial español y su poder territorial en las Indias fueron sin embargo limitados y temporales. (33).

El gobierno español se negó a considerar la libre admisión de extranjeros en el Caribe; en 1596, en el Tratado de La Haya, Francia, Inglaterra y Holanda formaron una alianza contra España que parecía lo bastante fuerte para desmembrar al imperio español, pero los franceses desertaron e hicieron la paz separadamente en el Tratado de Vervins, en 1598. (34). Enrique IV intentó asegu-

(33) Parry, op. cit., p. 230

(34) Fisher, op. cit., T II, p. 199

rar una participación en el comercio americano en dicho tratado, pero si se hicieron intentos, el Tratado no dice nada al respecto. Los ingleses y holandeses siguieron peleando en contra de España pero en 1604, habiendo sucedido el pacífico Jacobo I a Isabel, Inglaterra hizo también una paz separada para cubrir las apariencias en el Tratado de Londres, y en 1609 España aseguró por fin, en la tregua de los Doce Años, un respiro de la dispendiosa guerra de los Países Bajos. Sin embargo estas mareas de paz y guerra se reflejaban y correspondían exactamente al aumento o disminución de la actividad pirática contra España en el Caribe y el daño hecho al imperio español, el agotamiento causado por un esfuerzo superior a la capacidad de España, la disminución de recursos en hombres, barcos y dinero, la contracción de la influencia y de las oportunidades comerciales, el monopolio oligárquico, todo ello había de tener consecuencias duraderas e irreparables.

En la Carrera, la guerra aumentó evidentemente las pérdidas debidas a la acción del enemigo en el mar. Se aumentó el número de barcos de escolta de los convoyes y por lo tanto hubo una pronunciada subida de costos. Se requisaron las mejores naves para pelear y se hizo contribuir a las otras para pagarlas. Las actividades de las flotas enemigas retrasaban muchas veces la salida de los convoyes -como en 1596- durante muchos meses. Y al concentrar gran parte de sus recursos marinos en el mantenimiento de la Carrera, los españoles sacrificaron mucha de su libertad de navegación en las aguas de Europa del norte. A fin de obtener los suministros necesarios, se vieron obligados a depender de la flota hanseática e incluso, con forzada tolerancia, de los barcos holandeses que continuaban un comercio arriesgado con los puertos españoles a pesar de la guerra y las confiscaciones. La necesidad de importaciones era tan urgente que los capitanes holandeses se beneficiaron de las circunstancias. Y lo más grave, España -quedó en gran parte privada de los suministros de material de guerra del norte: cobre, repuestos navales, madera, velamen y cordajes, todo ello escaso en España y en todo el Mediterráneo. Las flotas que cruzaban el Atlántico en la última década del siglo -

XVI y la primera del XVII se componían cada vez más de barcos viejos y gastados y la proporción de pérdidas por naufragio aumentó. La escasez de materiales y el aumento del precio de la mano de obra hicieron que la construcción en los astilleros españoles decayera; de esta decadencia la industria no se restableció nunca completamente.

7.- Decadencia del poder español en el Caribe.

España disponía de una temible fuerza marítima acumulada; la convicción de los círculos oficiales de que la Carrera tenía que mantenerse a toda costa dió a sus necesidades prioridad sobre casi todas las demás demandas y exigió esfuerzos tremendos y sostenidos que tuvieron un éxito notable; grandes flotas cruzaron el Atlántico, a pesar de todos los riesgos, con razonable seguridad. Las pruebas de la disminución y decadencia no se hicieron evidentes para el mundo hasta después de reanudarse la guerra con Holanda entre 1620 y 1630. Todavía en 1609 no se hacía patente que España perdía el control de las rutas principales de comercio de las Indias. Sin embargo, los españoles estaban ya perdiéndolo en muchos tráficos marginales en las Indias. Las grandes pérdidas y las apresadas cargas hacían que las mercancías llevadas en los convoyes fuesen cada vez más caras y menos competitivas con las mercancías llevadas a los puertos pequeños por los contrabandistas. Al comenzar el siglo XVII, los holandeses habían sustituido a los ingleses como principales contrabandistas en el Caribe. Privados de gran parte del suministro de sal portuguesa para su industria pesquera, descubrieron y explotaron los grandes depósitos de sal del lago Araya en la costa de Venezuela. Araya se convirtió en el centro de un comercio ilícito, animado por incursiones ocasionales más serias a las Indias españolas. Además de la sal, los holandeses cargaban tabaco de Venezuela y Guayana y vendían mercancías europeas en los pequeños puertos del continente. La pesquería de perlas de Cumaná quedó casi cerrada por su interfe-

rencia, y las islas, fuera de las bases fortificadas, dependían enormemente de estos traficantes holandeses: sólo en La Española el comercio holandés de pieles empleaba veinte barcos anualmente. Los españoles tomaban desde luego represalias y los gobernadores de Venezuela ahorcaron varias veces contrabandistas holandeses; sin embargo, en general las medidas tomadas contra el contrabando dañaban los intereses de los colonos tanto como los de los holandeses. Una de estas medidas típicas fue la prohibición de cultivar tabaco en Venezuela para evitar la venta a los holandeses; otra, la propuesta hecha por Antonelli de dejar entrar al mar e inundar el lago Araya, y la desesperada decisión tomada en 1605 de despoplar la costa norte de La Española, e ir a la costa sur, cerca de Santo Domingo y del control de gobierno. Hubo que forzar a los habitantes a trasladarse y muchos huyeron a Cuba o se hicieron piratas. Su ganado se volvió salvaje y el vacío que dejaron lo llenarían los bucaneros y más tarde los franceses. (35).

La tregua de los Doce Años de la guerra con Holanda, dió a España un engañoso respiro, pero no la paz económica. Los holandeses no redujeron la escala de su comercio de contrabando sino que lo aumentaron y los españoles no pudieron desalojarlos. Aquellos concentraron una temible fuerza naval contra los portugueses en el oriente; los comerciantes portugueses buscaron una compensación en la explotación del comercio del Brasil y Alto Perú, vía Brasil y el Río de la Plata -la ruta de los peruleros- todo en detrimento de la Carrera.

La tregua de 1609 con Holanda, fue una amarga humillación para la Corona española por haber sido acordada no con un monarca, sino con rebeldes heréticos; además establecía un principio nuevo y odioso para España, en la conducta internacional: Jacobo I, al negociar el Tratado de Londres en 1704, había anunciado que respetaría el monopolio español y sus colonias en todos los territorios ocupados efectivamente por España, pero no reconoció nin-

(35) Parry, op. cit., p. 232

gún derecho español en los territorios no ocupados. Esto iba contra la suposición básica del imperialismo español y fue sólo después de mucho regateo cuando los españoles se avinieron a un silencio que los enemigos interpretaron como consentimiento; los holandeses, en la tregua de 1609, aseguraron una cláusula formal - aunque ambigua que incorporaba el mismo principio. Desde luego - que hubo intentos de establecer colonias antes de esas fechas pero todos habían fracasado, bien porque los lugares eran inadecuados, o porque los colonos murieron, desertaron, o fueron expulsados por los caribes o los españoles. Con las hostilidades en su penso se aceleró el proceso y algunas colonias arraigaron permanentemente: los franceses se establecieron en Acadia, los ingleses en Virginia, Bermuda y Nueva Inglaterra, y los holandeses junto a las orillas de los ríos de la Guayana, entre las posesiones españolas del Orinoco y las portuguesas del Amazonas. Eran fuentes de especias y pertrechos navales, "salidas" de los importunos sin trabajo y una manera franca de tener posibles bases para incursiones contra las Indias españolas.

Poco antes de la expiración de la tregua, un movimiento político desplazó en Holanda a la oligarquía republicana y a los intereses de las Indias Orientales y dió el poder al partido de Orange y sus intereses en las Indias Occidentales. En 1621 los holandeses se preparaban para reanudar la guerra con España y fue entonces que recibió su carta de fundación la Compañía de las Indias Occidentales. Era una organización capaz de retar a España de un modo afectivo en las aguas del Caribe, no una mera agrupación temporal de socios en el contrabando o el saqueo: una gran compañía anónima con un capital nominal de siete millones de guil ders por lo menos. Iba a mantener su propia flota de barcos de guerra y el derecho de conquistar, colonizar, administrar y defender. Los directores eligieron, como objeto primordial de su interés, la región portuguesa de plantaciones de azúcar de la costa noreste del Brasil, y las estaciones portuguesas de esclavos en -

el oeste de Africa sin las cuales las primeras no se podían explotar. (36).

Simultáneamente, una flota holandesa atacó los puertos y la navegación española en la costa de Perú. Al Consejo de Indias la amenaza del Pacífico le pareció muy seria y respondió con un intento desesperado pero tardío de crear una Armada de la Mar del Sur permanente, una unidad encargada de escoltar los embarques de plata entre el Callao y Panamá. Los holandeses no persistieron largo tiempo en sus intentos en el Pacífico; en Brasil sus objetivos, Bahía y Recife, resultaron insostenibles y por eso procuraron atenuar sus pérdidas haciendo incursiones piráticas en las Indias Occidentales con un éxito extraordinario: sucesivas escuadras holandesas asolaron el Caribe y casi lograron eliminar de los mares a los buques locales españoles. En cuanto a los convoyes oficiales, los fletes y seguros alcanzaron niveles casi prohibitivos. Los armadores de Sevilla se resistían cada vez más a correr los riesgos de captura y había que encontrar cada vez más barcos de guerra para escoltar las flotas que venían de las Indias. Por primera vez en 1628, no consiguieron que llegara la plata a España. Piet Heyn, el más capaz y célebre de los almirantes de la Cía. de las Indias Occidentales sorprendió a una flota que iba a España frente a Matanzas, al norte de Cuba y capturó todos los barcos; este triunfo conseguido por primera vez y que no se iba a repetir en treinta años, produjo un botín de quince millones de guilders, que bastó para pagar un dividendo del 50% a los accionistas de la compañía y financiar la nueva ofensiva contra Brasil. El efecto psicológico de ese desastre fue tremendo; el capitán general de La Habana fue juzgado y ejecutado. Financieramente el asunto de Matanzas arruinó el crédito español en Europa, y en las Indias Occidentales paralizó durante algún tiempo las comunicaciones y la defensa. El ataque fue seguido por va-

rios años de pillaje sistemático a cargo de flotas más pequeñas que eliminaron casi por completo la navegación española. Por un milagro de decisión, los convoyes armados continuaron haciéndose a la mar, pero ahora se consideraba necesaria una armada de veinte naves de guerra por lo menos para escoltar una flota mercante del mismo número de barcos. En 1635 estalló la guerra con Francia que vino a empeorar las cosas, interrumpiendo temporalmente el suministro de mercancías francesas a las Indias; también hubo que echar mano de barcos de guerra para defender los puertos de la costa del Golfo de Vizcaya. La Casa de Contratación fue obligada a economizar barcos de guerra por el medio perjudicial y antieconómico de enviar todas las naves destinadas a las Indias en un sólo convoy. (37).

Las depredaciones que siguieron al ataque holandés contra la flota en Matanzas hicieron aprender a los españoles una desagradable lección estratégica: la Armada de la Carrera era necesaria continuamente para escolta. El imperio de las Indias necesitaba una escuadra propia y durante algún tiempo la tuvo: en 1635-36 el consejero de Indias Juan de Palafox persuadió a Olivares de lo que los capitanes de la Carrera pedían a la Corona desde los tiempos de Menéndez de Avilés: la creación de una escuadra especial de combate separada estacionada permanentemente en las Indias. Entre 1640 y 1650, la Armada de las islas de Barlovento y Seno Mexicano, una fuerza pequeña pero temible de barcos de guerra, se encargó por fin de vigilar las rutas marítimas desde las islas de Barlovento hasta Veracruz. Los barcos fueron construídos en La Habana, tenían su base en Puerto Rico y eran avituallados y pertrechados desde Veracruz y Santo Domingo; se les pagaba no con la avería que financiaba la Armada de la Carrera, sino con un impuesto local sobre las ventas, la alcabala de Nueva España, cuya cuantía fue duplicada con ese propósito.

(37) Ibidem, p. 234

La hegemonía en el Caribe escapaba de las manos españolas y ninguna flota podía hacer otra cosa que defenderla; la Armada de Barlovento trabajaba bajo especiales dificultades y era un arma - muy cara: su costo y las dificultades políticas para mantenerla permanentemente eran grandes. Los españoles de Nueva España no - estaban conformes con el pago, considerándolo una carga pesada para que se protegiera la propiedad de otros. Además, el rey necesitaba todos los barcos y todo el dinero para la guerra con Francia. La Armada de la Carrera y la de Barlovento eran objeto de - continuas intrigas por parte de los capitanes de la metrópoli que deseaban los barcos para el servicio en aguas europeas. La Armada de Barlovento tenía grandes dificultades para encontrar tripulaciones en las Indias; constantemente disminuida por las fiebres tropicales no encontraba reemplazos en la pequeña población marinera -italianos, portugueses, franceses, holandeses o ingleses- -y aún españoles- que había en los puertos atlánticos de España, y que tripulaban los barcos de la Carrera. No había todavía una reserva de marinos capaces en el Caribe y a veces no se zarpaba por falta de hombres. Sus períodos de servicio activo, como los de sus predecesoras las galeras de Cartagena y Santo Domingo, eran intermitentes y cortos; ciertamente consiguieron algunos éxitos - locales pero no pudieron expulsar a los piratas y corsarios europeos que infestaban esas aguas.

La presión holandesa sobre las defensas del Caribe después de Matanzas tuvo otra consecuencia permanente; permitió a otros - grupos de extranjeros establecerse con impunidad y abiertamente - en las islas no ocupadas y sostenerse cultivando tabaco y caña de azúcar para su venta a los comerciantes holandeses y barcos de - otros países que comerciaban, contrabandaban o pirateaban. La - fuerza naval y económica de los holandeses protegió y estimuló a las nacientes colonias antillanas de Inglaterra y Francia, además de lugares como la isla de Tortuga, refugio de bucaneros y filibusteros. El éxito de establecerse en islas no ocupadas animó a los enemigos de España a intentar apoderarse de territorios realmente en posesión de ella. Los grandes virreynatos eran inalcan-

zables y los puertos principales era difícil conservarlos, aunque se podían saquear. Pero algunas islas cada vez más abandonadas - por España, eran una presa fácil. En 1634 los holandeses se apoderaron de Curaçao; una Compañía inglesa colonizó la isla de Old Providence (S. Catalina), aunque fue reconquistada en 1641. Cromwell hizo en 1655 un intento más serio: capturar una cabeza de playa en el Caribe, Santo Domingo o La Española. El intento fracasó pero los ingleses volvieron su atención hacia Jamaica y se apoderaron de ella. (38).

Desde el principio de la colonización, Cuba quedó firmemente bajo el dominio español, no así la República Dominicana que en el siglo XVII aún no estaba completamente bajo éste, y por supuesto mucho menos lo estaban las islas menores. Al oeste de la Dominicana se establecieron súbditos franceses normandos en su mayoría. El ganado mayor traído por los españoles se había multiplicado y hecho salvaje y los franceses capturaban las reses, las sacrificaban y hacían reservas de carne ahumada (boucan); de ese oficio recibieron el nombre de bucaneros. Vendían los cueros a los marineros principalmente holandeses que se dedicaban al contrabando en las Indias españolas. Esforzándose en balde por combatir a los contrabandistas, España prohibió en 1606 a los barcos mercantes visitar La Española. Sólo una vez cada tres años llegaba a Santo Domingo un navío gubernamental con cargas militares y mercancías. Esa política económica no hizo sino favorecer a los contrabandistas, que eran visitantes deseados por los plantadores españoles, pese a ser "herejes". Segura de sus derechos en el Hemisferio occidental, otorgados por la división del mundo de 1494, España "olvidaba" de hecho, y a menudo incluso formalmente, tomar posesión de las pequeñas Antillas, posiblemente porque no había en ellas oro ni plata. Los tratantes de esclavos y los contraban

(38) Jármý, op. cit., p. 122; Parry, op. cit., p. 236

distas extranjeros rehuían en el primer cuarto del siglo XVII las islas caribes, excepto las pequeñas Antillas, poco pobladas, que se encontraban a algo más arriba de los 16 grados de latitud norte, hacia el norte y noroeste y la isla Guadalupe, donde se refugiaban también los filibusteros, principalmente franceses muy ligados con los de Haití y la Tortuga; entre ellos había también ingleses y holandeses, y marineros de otras naciones "herejes" como los daneses. Atraía a esta gente la perspectiva de una vida libre y fácil lucro con el saqueo a los barcos españoles y los tributos de las ciudades costeras. Los filibusteros no tardaron en ir a las pequeñas Antillas centrales y meridionales, donde desalojaron a los caribes después de tenaces luchas, aunque éstos se sostuvieron en dos o tres de las islas más pequeñas hasta fines del siglo XVII. (39).

La palabra "boucan" de origen caribe significa el proceso de curar tiras de carne al humo de un fuego lento; y los bucaneros eran originalmente hombres que vivían cazando y vendiendo pieles y carne ahumada a los barcos que pasaban. Todas las islas de las grandes Antillas sostenían grandes manadas de rebaños de cerdos y vacas salvajes descendientes de animales escapados de las granjas y ranchos españoles originales, que se multiplicaron en las sabanas vírgenes. Los bucaneros que vivían de este ganado eran marinos abandonados o naufragos, desertores de los barcos, criminales huídos, y todos aquéllos a quienes desagradaba la sociedad organizada. Alternaban la caza con el robo por mar y tierra; los gobernadores españoles trataron de acorralar a estas gentes que vivían en las partes no colonizadas de las islas. En la Española, escuadrones móviles de lanceros se emplearon contra ellos hacia 1640: pero el único resultado fue empujar a los bucaneros todavía más al filibusterismo y convertir su antipatía al -

(39) I.P. Maguidóvich, Historia del descubrimiento y exploración de Latinoamérica, Edit. Progreso, Moscú, s/f., p. 257.

gobierno en general en un odio vindicativo contra el gobierno español. Hacia mediados del siglo XVII se habían convertido en peligrosas bandas de proscritos, armados y bien dirigidos. La mayoría eran ingleses o franceses; no reconocían ninguna dependencia política, excepto temporalmente, como mercenarios sanguinarios y poco confiables. La presencia de estas bandas en el Caribe fue una tentación permanente para los gobernadores coloniales agresivos: los filibusteros podían suministrar la fuerza armada que necesitaban, y aquéllos podían suministrar las bases marítimas, las patentes de corso y una serie de mercados organizados para la venta de mercancías robadas. Los principales encubridores de los filibusteros eran los gobernadores ingleses de Jamaica y los franceses de Santo Domingo; sus bases principales fueron primero la isla de la Tortuga y luego la ciudad de Port Royal en Jamaica. Sus actividades no dependían en absoluto del estado de guerra o paz en Europa; los filibusteros de Port Royal, al mando de Sir Henry Morgan, saquearon Portobelo y asesinaron a su guarnición en 1668; en 1669 saquearon Maracaibo y capturaron tres barcos de guerra españoles que llevaban plata a Cartagena; en 1670 incendiaron Santa Marta y Río de la Hacha, hicieron otra visita demoledora a Portobelo, marcharon a través del istmo y tomaron Panamá. La mayoría de los habitantes -los que no escaparon a los bosques- fueron asesinados y la ciudad fue destruida y ya no se reconstruyó sobre el antiguo emplazamiento. (40). Este fue el punto culminante de la carrera del corsario inglés Morgan; se retiró y con el tiempo llegó a ser gobernador de Jamaica. La banda de Port Royal se dispersó y muchos de sus componentes se trasladaron a la Tortuga. Los filibusteros de esta isla desempeñaron un papel en la lucha de los caribes contra Holanda entre 1672 y 78, que en este último año llevó a la Cía. de las Indias Occidentales a la ruina. Después de 1678 dirigieron de nuevo su atención a las posesiones es-

(40) Es dudoso que Morgan incendiara la ciudad; para una exposición de esta polémica ver Jármy, op. cit., p. 232.

pañolas con gran éxito, aunque en ese momento Francia y España - estaban en paz. (41). La hazaña más osada fue la captura y saqueo en 1683, de San Juan de Ulúa, que había sido inmune a todo - ataque; la flota filibustera fue sorprendida en el puerto, igual como lo había sido la de Hawkins más de un siglo antes, por la - llegada de una flota de España; pero ahora ésta era pequeña, de - tan sólo catorce naves y el capitán general no se atrevió a tra- bar combate, sino que permaneció fuera del puerto mientras los fi- libusteros cargaban sus barcos con dinero, mercancías y esclavos y zarpaban a una rada cercana a dividir el botín. Se pelearon - por el reparto y muchos murieron, pero sobrevivieron bastantes pa- ra hacer otra incursión en gran escala contra Yucatán en 1795, re- duciendo a cenizas la ciudad de Campeche. Estas hazañas son algu- nas de las más sobresalientes de muchas que se hicieron a lo lar- go de más de medio siglo. En todo el Caribe los habitantes de - las costas estaban tan acostumbrados a las incursiones que la - reacción automática a la aparición de una vela desconocida era - una apresurada retirada a los bosques seguida de negociaciones de rescate. Pocas veces en la historia pudieron unos pocos miles de desesperados crear un reino de terror sobre un amplio territorio o influído tan enérgicamente en la conducta de los estados civili- zados. Podemos tal vez compararlos a los Vikings (esta palabra también significa "pirata").

Ya en la década de 1660-70, en lugar de un solo poder te- rritorial en América y un solo comercio monopolizador trasatlánti- co, saqueado aunque reconocido, había cuatro o cinco potencias te- rritoriales y cuatro o cinco sistemas de comercio. Los virreina- tos del continente conservaban su orgullosa integridad, y los con- voyes de la Carrera, reducidos a una fracción de su tamaño primi- tivo, todavía navegaban entre España y su imperio de ultramar; pe-

(41) Parry, op. cit., p. 238

ro ya los españoles no eran amos absolutos de las Indias Occidentales. La Armada de Barlovento fue débil y vivió demasiado poco tiempo para la enorme tarea que debía llevar a cabo. Las colonias españolas del Caribe, con excepción de las bases principales, habían quedado prácticamente abandonadas a sus propios recursos. Las colonias extranjeras crecían en población y, en cuanto se dedicaron a la producción de azúcar, también en riqueza. Agresivas y codiciosas se envidiaban recíprocamente, todavía más que a los españoles. Aunque teóricamente estaban sujetas a una estricta regulación mercantil, tenían poco gobierno y ninguna fuerza armada a su disposición: se defendían por medio de las milicias de plantadores y asolaban y saqueaban a sus vecinos, especialmente a los españoles, con ayuda de mercenarios. Siguieron treinta años de extraordinaria anarquía y violencia, en los cuales las figuras principales no fueron tanto los gobernadores coloniales como los jefes filibusteros con quienes aquellos se aliaban. (42).

8.- Colonización extranjera de las islas del Caribe.

Cuando en Inglaterra, después de la ejecución de Carlos I Estuardo, subió al poder la burguesía moderada, el Lord protector Oliver Cromwell decidió adueñarse de la Nueva España empezando por las grandes Antillas. En 1655 apareció en el Caribe la escuadra inglesa de los almirantes William Penn y Myngs, quienes intentaron ocupar Santo Domingo siendo rechazados por los españoles. Fueron enseguida a Jamaica, ocupándola sin encontrar gran resistencia de parte de los escasos colonos españoles, a quienes Penn dejó ir a Cuba reteniendo varios centenares de negros esclavos. Jamaica perteneció formalmente a Inglaterra desde 1670; empezó a

(42) Ibidem, p. 237

ser poblada con cautivos negros y esclavos blancos de Escocia e Irlanda. Los mercaderes ingleses cultivaron en Jamaica extensas plantaciones de caña, pero aún más provecho les rendía la trata de esclavos y la participación en las correrías de filibusteros y corsarios en contra de los españoles. Los piratas ingleses y holandeses terminaron de explorar las costas del mar Caribe pues para sus incursiones carecían de cartas exactas de marear. Los contornos de Trinidad quedaron bien definidos a comienzos del siglo XVII por los españoles y los piratas; unos y otros cazaban allí indios para exterminarlos o esclavizarlos y venderlos a los plantadores de las grandes Antillas. Comenzaron la colonización de Trinidad en los años 80 del siglo XVII con permiso de España; los plantadores franceses trajeron a la isla miles de europeos y mestizos libres, además de unos diez mil esclavos negros. (43). Pero Trinidad no quedó en manos de Francia; se la apropió Inglaterra en 1792, ocupación que fue refrendada oficialmente en 1802. La isla de Tobago, descubierta en 1500 por Vicente Yáñez Pinzón, quedó despoblada en el siglo XVI porque, según leyendas caribes, sus habitantes eran objeto permanente de los ataques de los indígenas de Trinidad; la isla no ofrecía atractivo alguno para los españoles. En 1626, el filibustero inglés Thomas Warner la proclamó posesión inglesa pero no fundó poblado alguno. En los años 30, los holandeses intentaron establecer en ella una colonia, pero fue arrasada por los españoles y los colonos acuchillados o hechos cautivos. (44). Desde mediados del siglo XVII Tobago vol-

(43) Maguidóvich, op. cit., p. 261

(44) Debemos tomar con reservas las afirmaciones que apoyan la leyenda negra en contra de los españoles; es cierto que en muchas ocasiones fueron crueles y sanguinarios pero esto era usual en la época: los mismos procedimientos eran aplicados por ingleses, franceses, holandeses, los gobiernos y la propia Inquisición. Maguidóvich es un autor soviético y es posible que este tipo de afirmaciones bastante subjetivas, si no están perfectamente fundadas sobre bases documentales, vayan encaminadas a hacer notar las "desventajas del imperalismo colonialista" por otra parte igualmente ejercido hoy en día por países de ambos bloques.

vió a ser poblada por holandeses, franceses e ingleses y en 1763 fue proclamada formalmente posesión británica. Aproximadamente a mediados del siglo XVII, los filibusteros franceses que operaban desde su fortaleza de la isla de Tortuga empezaron a establecerse en el noroeste de la Española, región que había estado casi deshabitada con excepción de los cazadores de ganado desde que los españoles la evacuaron, en 1605. Los colonos franceses crearon granjas y ranchos como complemento de sus ocupaciones primarias, que eran la caza y el filibusterismo. Llegaron a ser tan numerosos que en 1655 la Compagnie des Indes nombró su primer gobernador para lo que ya era en efecto la colonia francesa de Santo Domingo (aunque, como es natural, no estaba reconocida por España). (45).

Los colonizadores extranjeros encontraron en sus países - fuerte apoyo pintando color de rosa a sus respectivos gobiernos - las grandes perspectivas colonialistas que se ofrecían. En 1623 Thomas Warner había fundado un poblado en la isla de San Cristóbal; a los dos años los caribes lo atacaron pero llegó a tiempo - el filibustero Pierre Belain d'Esnambuc, sacó a los ingleses del apuro y estableció ahí un poblado francés; ambos encontraron cada uno en su patria buen apoyo y fundaron dos factorías gubernamentales: según las cartas reales, las jurisdicciones de ambas se extendían a todas las Antillas. Los españoles destruyeron el poblado de San Cristóbal en 1629, limitando a eso su contraataque: los filibusteros construyeron ahí otros poblados y parte de los franceses pasó a Haití y se asoció a los bucaneros; otros, ocuparon frente a Haití la isla Tortuga y la convirtieron en la base principal para el contrabando y la piratería. Estos vagabundos sin miedo ni escrúpulos reinaron durante todo el siglo en los mares de las Indias Occidentales reclutando sin cesar a nuevos pillos -

(45) Parry, op. cit., p. 237

para formar lo que se conoce con el nombre de "Cofradía de los Hermanos de la Costa". (46). Los españoles se alarmaron de verdad y desalojaron por lo menos dos veces a los franceses de Tortuga, pero éstos retornaban cada vez a la isla, donde se sostenían los hugonotes, y posteriormente, merced a ellos los franceses se afianzaron en el oeste de Haití. La parte oriental, la mayor de la isla, con la capital Santo Domingo, siguió siendo colonia española. (47).

Los filibusteros ingleses se apoderaron de las islas Nevis, Montserrat, Antigua y Barbuda y las colonizaron entre 1628 y 32. La tentativa de adueñarse de Dominica (1627) fracasó por completo y luego los caribes no permitieron en más de cien años a los europeos acercarse a su isla. Aproximadamente a ciento ochenta kilómetros al sudeste de Martinica está la isla Barbados, descubierta a comienzos del siglo XVI no se sabe bien si por los españoles o por los portugueses que se dirigían al Brasil. De camino a Guayana en 1605 desembarcaron por primera vez en la isla marineros ingleses, la hallaron inhabitada y la proclamaron posesión inglesa. Colonizaron Barbados con objeto de cultivar caña de azúcar en 1625; en 1640 ya residían allí 37 mil europeos en su mayoría esclavos blancos, braceros irlandeses, y 7,000 esclavos africanos. A pesar de que a la isla llegaron muchos emigrados ingleses después de la ejecución de Carlos I en 1694, el número de blancos disminuyó para 1678 a veinte mil frente a 40,000 negros. Apoyándose en Barbados, los filibusteros ingleses pasaron a la franja meridional del Caribe donde se apoderaron temporalmente de dos islas: La Tortuga, al oeste de la Margarita y Providencia, frente a la costa de los Mosquitos (esta isla Tortuga es diferente a la que fue hogar de la "Cofradía de los Hermanos de la Costa"). Des

(46) Jármy, op. cit., cap. III

(47) Maguidóvich, op. cit., p. 258

de ahí hacían contrabando con los indios del continente. Los filibusteros franceses fundaron en 1635 poblados en las islas Guadalupe y Martinica; se apoderaron también de las islas pequeñas del Archipiélago de Guadalupe: Marigalante, Deseada y Les Saintes. Los filibusteros holandeses prepararon el terreno para fundar en 1621 la Compañía Holandesa de las Indias Occidentales, lo que ya mencionamos anteriormente. Los esclavos que cazaban en África - eran transportados a través del Atlántico y vendidos a los plantadores holandeses de Guayana y el noreste de Brasil; de contrabando los vendían también a los españoles en los puertos del Caribe. El punto más fuerte de la Compañía era la ciudad de Willemstad en Curaçao, la mayor de las tres islas que ocuparon algo más tarde - los filibusteros. Curaçao, Aruba, y Bonaire están situadas en el extremo sudoccidental del arco de las Pequeñas Antillas y merced a la posición de Curaçao frente a la salida del Golfo de Venezuela, el contrabando de ésta y de la contigua franja occidental de la costa rebasó en mucho el comercio español legalizado. Para expoliar los navíos españoles que pasaban por ahí, los filibusteros holandeses se establecieron alrededor de 1630 en dos islas septentrionales de las Pequeñas Antillas: San Eustaquio y Saba. Y en la de San Martín que está más al norte (18° lat. norte), convivieron con los franceses definitivamente desde 1648 hasta nuestros días. Los ingleses se apoderaron al norte de San Martín de la isla Anguilla y los islotes contiguos. Al sur de Martinica, en Santa Lucía, San Vicente, Granadina y Granada, los filibusteros no pudieron hacerse fuertes en mucho tiempo debido a la rivalidad y a la oposición de los caribes. San Vicente quedó en poder de éstos hasta los años 60 del siglo XVIII, cuando fue ocupada por los ingleses. La actividad de los filibusteros en el Caribe en el siglo XVII dió lugar al abigarramiento del mapa político de las Antillas que se conserva hasta nuestros días y gracias a la labor conjunta de filibusteros y capitanes de barcos mercantes o de guerra el arco de las Pequeñas Antillas era ya bien conocido en el siglo XVII, con lujo de pormenores, bien explotadas e insertas en las cartas de marear. (48).

(48) Ibidem, p. 260

Como hemos visto, los tres estados que con más ahinco procuraron establecerse en la América española fueron Holanda, Francia e Inglaterra; el sector central del ataque correspondió al mar Caribe. En el norte la región más amenazada fue Florida, que estaba separada del núcleo de los dominios españoles por el Océano y la Luisiana. En la América meridional, toda la costa atlántica fue objeto de ininterrumpidos ataques: Pernambuco, Río, Sao Paulo, el Plata. Más al sur, las Malvinas y Tierra de Fuego fueron también disputadas porque dominaban el paso hacia el Pacífico y con ello la posibilidad de las más fructíferas expediciones por la costa de Chile, Perú y Nueva España. En las acometidas de los extranjeros contra el sistema colonial español en América, las Antillas ofrecieron los puntos de ataque desde los cuales eran más seguros los beneficios y más vulnerable la defensa hispana. En el siglo XVIII se produjo la acción sistemática de Francia e Inglaterra y las Pequeñas Antillas fueron repartidas. España se limitó a resistir en sus reductos de Cuba y Puerto Rico, pues hemos visto cómo su sistema defensivo se había desquiciado desde la conquista de Jamaica por los ingleses y la presencia de los franceses en la costa occidental de Haití. Las pérdidas españolas se resumen así:

1625	San Cristóbal	Bucaneros
1634	Curaçao	Holanda
1655	Jamaica	Inglaterra
1664	Tortuga	Bucaneros
1672	Bahamas	Inglaterra
1707	Haití occidental	Inglaterra
1786	Honduras británica	Inglaterra
1797	Trinidad	Inglaterra (49)

(49) J. Vicens-Vives, Atlas de Historia Universal, Edit. Teide, Barcelona, 1972, p. 13

La guerra se desarrollaba principalmente en Europa; en las Indias Occidentales los españoles a principios del siglo XVIII, con la ayuda de sus nuevos aliados franceses, pudieron por primera vez en muchos años tomar la ofensiva contra los ingleses, y el comercio y establecimientos de estos últimos sufrieron gravemente a manos de corsarios franceses y españoles. El único intento de represalias fue el ataque inglés contra los galeones frente a Cartagena en 1708, que fue una catástrofe para la Carrera, de la cual fueron en parte responsables los recelos mutuos entre españoles y franceses. Fue la lucha triunfal en Europa la que finalmente permitió a los ingleses, en el Tratado de Utrecht, de 1713, arrancar a Francia y España aquello por lo que habían luchado: una firme seguridad de que los Países Bajos españoles y la América española no caerían bajo la dominación francesa, y la transferencia del Asiento de esclavos junto con otros derechos a comerciar en la América española, a una empresa inglesa, La Compañía del Mar del Sur, creada especialmente para tal propósito.

El agotamiento y la derrota indujeron al gobierno español a consentir todas estas concesiones en favor de las otras potencias; la Corona española proclamaba todavía un dominio general sobre las Américas, excepto en aquellos pocos lugares donde había reconocido expresamente los derechos de otros. Esta pretensión carecía de fundamento en muchas partes del Caribe y en el continente, grandes extensiones de montañas y bosque no habían sido ocupadas y ni siquiera exploradas. Tribus no sometidas y hostiles vivían en el istmo de Panamá, a poca distancia de la principal ruta del tesoro de Perú a España, y de Protobelo, donde se celebraba la mayor feria comercial de América. Pequeñas bandas de colonos ingleses vivían en Belice y en Black River, cortando y vendiendo Palo de Tinte. Aunque se hallaban en territorio español, no pudieron ser desalojados. Las islas de Jamaica, Curacao y Santo Domingo fueron pérdidas irreparables y la mayoría de las pequeñas Antillas habían sido colonizadas por extranjeros pero para los políticos españoles, lo que España no había concedido expresamente era todavía suyo en derecho y siguió luchando por

las islas todo el siglo XVIII. España tampoco pudo impedir a los colonos extranjeros que comerciaran con sus propios súbditos coloniales. Insistía a pesar de la realidad, en su monopolio exclusivo de comercio: así, poco a poco en el siglo XVIII, el poderío de España mermó al igual que su control sobre sus posesiones americanas. (50).

(50) Parry, op. cit., p. 243

CAPITULO III

DESCUBRIMIENTOS Y CONQUISTAS EN AMERICA Y EL PACIFICO.

Es necesario abocarse a la tarea de reseñar la admirable - epopeya española en América y el Pacífico, tarea que no deja de - preocuparnos por su extensión y su complejidad. Ha sido amplia- mente estudiada y hay infinidad de autores que han tratado el - asunto desde todos los ángulos posibles; pero, a pesar del ries- go, es necesario enfrentar de nuevo el tema para ajustarlo dentro del esquema mayor de la idea imperial española cuya ambición era abarcar el mundo entero, que se vió interrumpido por la presencia de los portugueses y posteriormente los holandeses en tierras y - mares del Lejano Oriente.

Nuestra historia menciona los navíos o flotas como parte - instrumental del transporte de hombres, armas y bienes, y del co- mercio, pero es necesario llamar la atención al hecho de que mari- nos y navegantes tuvieron un quehacer importante, tanto para los descubrimientos como para el acarreo de materiales y alimentos ne- cesarios en todo el proceso de conquista y colonización, y más - adelante en el de comercio, así como el transporte de gente entre España y América, y después hacia las islas Filipinas. Desde los descubrimientos estuvieron siempre presentes los marinos: explo- rando costas, constituyendo armadas para estudiar la geografía y transportar huestes militares, ayudando a establecer la comunica- ción de los conocimientos y de los sucesos a que dió origen la -

conquista. Transportaban también órdenes reales, opiniones del Consejo de Indias y la correspondencia de las autoridades con la Metrópoli. Jugaron papel importante en el apoyo de expediciones de exploración primero en el Caribe y luego, desde Panamá, Nueva España y Perú. Cuando la conquista encontró su cauce, éste dependió de los navíos; cuanto sucedió en las costas fue expresión de decisiones y órdenes reales metropolitanas, pero en el continente, de ellas partieron los nuevos funcionarios coloniales, y como ejemplo podemos mencionar el regreso de Cortés de España con orden de explorar la Mar del Sur, causa ésta de los viajes de Saavedra, Hurtado de Mendoza, Becerra, el propio Cortés, y Ulloa, llevados a efecto con naves construídas en tierras americanas con técnica y mano de obra española y ayuda indígena, y con materiales básicamente locales. En la conquista y colonización actuaron tanto hombres de mar como de tierra. (1).

El descubrimiento, la conquista y la colonización del continente americano no hubieran sido posibles sin la presencia y la ayuda de marinos y cosmógrafos. Igualmente imposible hubiera sido el nexo entre las colonias del Caribe y Tierra Firme, y con la Metrópoli, o la exploración de las costas del Pacífico desde California hasta Tierra del Fuego, las expediciones de descubrimiento del Pacífico, la colonización de Filipinas y finalmente, el establecimiento del comercio marítimo entre los virreinos de Nueva España y Perú a través de Panamá, y la importantísima ruta que ligó tierras americanas con las Filipinas y el Lejano Oriente. Fue grande el volumen y la importancia tanto de hombres como de naves que intervinieron en todos estos sucesos, que definitivamente no hubieran acontecido de no mediar este elemento. La historia americana dependió mucho de la existencia de las costas, y la gente de tierra, de la del mar. También se hace patente en estas re

- (1) Carlos Bosch G., México frente al mar. El conflicto histórico entre la novedad marinera y la tradición terrestre, México, I.I.H., U.N.A.M., 1981, p. 81

flexiones el carácter de los hombres que intervinieron en estos hechos: obstinados, para ellos su propia vida era trascendente y destinada a cumplir una misión; los vemos empecinados en descubrir, conquistar, poblar, evangelizar, sin importarles mucho la propia vida y la muerte, preocupados a la vez por obtener a tremendo costo prestigio y riqueza. Hombres de tierra con sentido de la trascendencia y la misión a cumplir, rígidos, disciplinados, e intolerantes, junto a hombres de mar más maleables por su contacto con éste, por la necesidad de plegarse a su carácter imprevisible y por lo tanto menos ligado a costumbres o instituciones: dos mentalidades complementándose para llevar a cabo la tremenda tarea emprendida.

A partir de los viajes de Colón las navegaciones transoceánicas se multiplicaron y para esto España puso especial atención en la formación de hombres de mar, pilotos y capitanes, con amplios conocimientos de náutica y cartografía, lo que hizo posible el realizar las posteriores y más azarosas expediciones marítimas. Ello fue impulsado especialmente por la Casa de Contratación de Sevilla que se convirtió, aparte de sus funciones mercantiles, en un centro científico de primer orden y en escuela de pilotos y cartógrafos, y archivo de las cartas geográficas que habfan de le vantarse de todos los viajes que se hicieran por las islas y costas de Tierra Firme. En este centro de enseñanza náutica explicaban los más famosos cosmógrafos de la época como Américo Vespucci, Díaz de Solís y Sebastián Cabot. Aparecieron en España figuras brillantes en las ciencias matemáticas y geográficas, como Pero Núñez, el primer cosmógrafo de su época, Pedro de Medina y Martín Cortés. También en Nueva España se creó, con motivo de las expediciones que salieron de sus puertos, una población de hombres de mar, carpinteros de ribera, cosmógrafos y pilotos. En 1587 se publicó en la ciudad de México un libro de navegación y de arquitectura naval llamado Instrucción náutica para el buen uso y regimiento de las naos, su traza y gobierno, escrito por el doctor Diego García de Palacio, que habría de ser usado como texto durante muchos años por los marinos mexicanos, españoles y también por

la marina inglesa. (2)

Desde un principio, las implicaciones del viaje de Magallanes hicieron el Océano un teatro de conflictos de poder; a partir de España, Europa extendió su hegemonía en el lado opuesto del globo. Hasta nuestros días, el Pacífico ha sido básicamente una creación euro-americana, aunque construida sobre una infraestructura indígena. Son importantes los estudios de las relaciones marítimas, reconstrucciones de historias de los océanos considerados como entidades reales, personalidades históricas, factores primarios en los esfuerzos colectivos de la humanidad.

El complicado aparato marino que constituyó la base del descubrimiento y conquista del continente Americano era el primer paso para lograr la comunicación con la Especiería; el segundo paso iba a enlazar las colonias americanas de la Corona española con el Lejano Oriente.

El ciclo completo de la navegación imperial aparece en el momento en que se eslabona la navegación del Atlántico con la del Pacífico de manera regular, por medio de las recuas de animales que unieron a Veracruz con Acapulco para dar continuidad al movimiento.

Con ese fin (llegar a la Especiería) se iniciaron las expediciones de descubrimiento que son el tema de este capítulo.

El comercio de Filipinas, junto con el establecimiento de la línea de navegación resultante, de las naos de Filipinas, fue la consecuencia de unir dos ciclos, el atlántico y el pacífico, con lo que el imperio es-

(2) Carlos Prieto, El Océano Pacífico. Navegantes españoles del siglo XVI, Ed. de la Revista de Occidente, Madrid, 1972, pp.

pañol abrió un nuevo ámbito apoyado en las costas mexi-
canas y en la travesía del territorio virreinal, con
la consecuencia de afectar el gusto mexicano y también
el europeo con los productos orientales. (3)

Además el comercio con Oriente y la riqueza en metales de México
y Perú iban a afectar profundamente a la economía del Imperio es-
pañol, y siendo éste el más importante del siglo XVI, a la econo-
mía del resto de Europa.

Es bien sabido que América se descubrió por azar, habiéndose
se interpuesto como un obstáculo en el camino al país de la Espe-
ciería, o sean las Islas Molucas, o del Maluco, como indistinta-
mente se llamaban, al que se suponía se podía llegar por el occi-
dente, dadas las ideas ya aceptadas incluso del dominio común, -
acerca de la esfericidad de la tierra.

España se propuso explorar y poblar el continente descu-
bierto. Sin embargo continuó con su empeño inicial de llegar a -
la Especiería por el occidente, para no tener dificultades con -
Portugal, quien tenía el monopolio del comercio en las tierras -
que producían pimienta, clavo, gengibre, canela, nuez moscada y -
otras especias muy apreciadas en Europa. El monarca español de-
seaba respetar los tratos hechos entre ambas naciones ya que habían
sido consagrados por las muy discutidas bulas pontificas de Ale-
jandro VI. A pesar de su error, Colón no era un visionario igno-
rante; poseía conocimientos prácticos de náutica y de cartografía
y manejaba con pericia el astrolabio, el cuadrante y la ballestina.
Anotó sagazmente en su diario de viaje, datos acerca de co-
rrientes marinas, declinaciones magnéticas y desviaciones de la
aguja a todo lo largo de su trayecto. Estaba muy influido por -
las teorías del cosmógrafo florentino Paolo del Pozzo Toscanelli
que había aceptado las teorías de Posidonio y Tolomeo, que atri-

(3) Bosch, op. cit., p.123

bujan a la esfera terrestre una longitud de un tercio menor que la real. De acuerdo con el mapa de Toscanelli de 1479, la distancia que se calculaba entre el extremo occidental del Mediterráneo hasta Cipango (Japón), yendo por el oeste, era de 1200 leguas y - Colón calculaba que desde la isla Gomera en las Canarias hasta Cipango habría una distancia de 1000 leguas que podría recorrer en cinco semanas. Zarpó de la Gomera el 6 de septiembre y llegó a una de las islas Bahamas el 12 de octubre; creyó, como lo haría - hasta su muerte, que las tierras descubiertas por él pertenecían al extremo oriente de Asia. (4)

Era opinión general en el mundo cristiano de entonces la - de que el Sumo Pontífice tenía dominio temporal absoluto sobre to dos los reinos de los infieles y de que su voluntad debía ser aca tada, aunque otros reyes y otros pueblos no estuvieran de acuerdo con estas disposiciones y procuraran hacer lo necesario para con tradecirlas por vía de hecho. Con la obtención de estas Bulas - pontificias, España pretendía asegurar de jure lo que de facto se había descubierto o se descubriese en lo sucesivo allende el océa no. A raíz del regreso de Colón los Reyes Católicos sintieron la urgencia de tomar disposiciones para asegurar que el rey de Portu gal no fuese a usar el descubrimiento en beneficio propio; había que solicitar al Papa Alejandro VI que asegurase para España el - derecho de conquista de los nuevos territorios y otros que en lo sucesivo se descubriesen allende el Atlántico; además había que - dar la orden a Colón de que emprendiese inmediatamente una nueva expedición para seguir descubriendo tierras y para extender el do minio de España en aquéllas regiones. Lo primero se consiguió rá pidamente mediante las Bulas papales de 1493, que le otorgaban el derecho de navegación a las Indias Occidentales y hacían donación a los soberanos españoles y sus sucesores de todas las Indias, - islas y tierra firme de Mar Océano descubiertas o por descubrir - al occidente, mediodía y septentrión, desde un meridiano trazado

(4) Prieto, op. cit., p. 22

de polo a polo que pasase a cien leguas al occidente de las islas del Cabo Verde, que hasta el día de Navidad de 1492 no fuesen poseídas por otro príncipe cristiano, con la obligación de que con diligencia se cristianizara y se enseñase buenas costumbres a los naturales de ellas.

Portugal no estuvo conforme con las disposiciones papales; protestó ante Roma y la corte preparó seis naves para -- tratar de impedir que una nueva expedición española cruzara el -- océano antes que Portugal enviase la que estaba organizando para participar del descubrimiento. Anticipándose a esta expedición -- portuguesa, Colón salió por segunda vez al nuevo mundo en septiem -- bre de 1494. Las gestiones de Juan II de Portugal acerca de su primo Fernando el Católico se plasmaron en el Tratado de Tordesillas de junio de 1494, en el que se rectificaba de común acuerdo, la anterior línea de demarcación de los dominios españoles y se -- corría hasta 370 leguas al occidente de las islas de Cabo Verde. Así quedaba dividido el mundo en dos mitades pertenecientes a España y Portugal. Una consecuencia del Tratado de Tordesillas fue -- la de que el territorio del Brasil fuese adjudicado a Portugal a pesar de haber sido descubierto por los españoles Vicente Yáñez -- Pinzón y Diego de Lepe. Estos tratados lograron establecer un -- statu quo entre los dos países durante 25 años; pero cuando las -- naves españolas cruzaron el Pacífico para llegar a las Molucas, -- por considerar que pertenecían a España, según la dicha línea de demarcación, comenzaron las dificultades con Portugal sobre la -- exacta situación de estas islas y por lo tanto sobre el derecho a ocuparlas. Los portugueses ya estaban establecidos y obtenían es -- pecias de India, Malaca y Java y parece ser que todavía no llegaban a las islas del Maluco, riquísimas en especias. (5).

(5) Ibidem, op. cit., p. 28

Cuando se supo que América era un continente, gracias a - las exploraciones posteriores, todo el empeño de la Corona fue en contrar un paso que facilitara la llegada a las islas de la Espe- riería; las exploraciones no daban con este paso. Entre 1499 y - 1506 se exploró minuciosamente la costa de Tierra Firme, desde el sur del Ecuador en tierras de Brasil, la desembocadura del Amazo- nas, las Guayanas, las bocas del Orinoco y los litorales de Vene- zuela, Colombia y América Central hasta Honduras, estando las ex- pediciones a cargo de Alonso de Ojeda, Vicente Yáñez Pinzón, Die- go de Lepe, Alonso Vélez de Mendoza y Rodrigo de Bastidas. Sin - embargo los españoles lograron ver el Pacífico desde las colinas del istmo de Panamá. Tocó la gloria de este acontecimiento a Vas- co Núñez de Balboa en 1513. Hacia 1511 era Balboa jefe único de los destacamentos de los Adelantados Alonso de Ojeda y Diego de - Nicuesa, que en 1508 habían obtenido patente real para colonizar la franja continental bañada por el extremo sudoriental del mar - Caribe. Al primero le tocó Nueva Andalucía, la actual Colombia, hasta el Golfo del Darién. Nicuesa recibió la región occidental, las costas caribanas de Panamá y Costa Rica (Castilla del Oro). Cuando Ojeda fracasó y se marchó, se hizo cargo de la guarnición española de Nueva Andalucía Francisco Pizarro. En ayuda de Piza- rro llegó una expedición desde la Española al mando de Enciso; en ella venía Balboa, quien había participado en la expedición de - Bastidas, había residido en la Española y llegado a Nueva Andalu- cía y al istmo de Panamá y parte de Castilla del Oro, que pertene- cía oficialmente a Nicuesa. Comenzó Balboa la conquista del inte- rior de Castilla del Oro; se valió de los indígenas, concertando alianzas con unos para vencer a otros al igual que Cortés haría - en Tenochtitlan. Tuvo noticias por un jefe indígena de que al -- sur del Golfo de Darién y a varios días de camino había un país muy poblado y con mucho oro y que desde las cimas de las montañas cercanas podía verse otro mar. Con varias decenas de hombres en- tre ellos Pizarro, se abrió paso por la selva a hachazos y avistó efectivamente el ancho Golfo de Panamá y la Mar del Sur, tomando posesión de él en nombre de la Corona de Castilla. Cuando tornó a las costas del Golfo del Darién envió a España una relación, co

municando el gran descubrimiento y adjuntando el quinto de su botín: un montón de oro y 200 hermosas perlas. En 1517, debido a intrigas y por órdenes de su suegro Peñrarias Dávila, nuevo gobernador de Castilla del Oro, que lo acusaba de rebelión y del asesinato de Nicuesa, fue sentenciado y decapitado.

El descubrimiento de la Mar del Sur, bautizado con ese nombre porque Balboa lo vió en esa dirección al atravesar el istmo - que corre de oriente a poniente, abrió nuevos horizontes y la posibilidad de ensanchar los dominios españoles y llegar a Cipango y las islas de la Especiería. A partir de entonces los gobernadores españoles del Nuevo Mundo se interesaron en recorrer sus costas para tratar de encontrar el paso, canal o estrecho que lo comunicara con el Atlántico y explorar además las tierras nuevas hacia el norte y el sur. En pocos años ya se habían estudiado cuatro lugares estratégicos para situar la comunicación interoceánica: el río de San Juan, en Colombia; el istmo de Panamá; el gran Lago de Nicaragua y el istmo de Tehuantepec en México. (6)

1.- La geografía de los conquistadores.

Las conquistas fueron previamente descubrimientos, y éstos fueron ante todo grandes aventuras de exploración marítima. Si nos remontamos a los primeros viajes atlánticos hay que recordar a Martín Alonso Pinzón, al lado de Colón. Luego vendrán Vicente Yáñez Pinzón, Juan Díaz de Solís, Juan de la Cosa y Pero Alonso Niño; otros exploradores que no fueron marinos pero pronto fueron prácticos de la navegación como Alonso de Ojeda y Vasco Núñez de Balboa. Martín Fernandez de Enciso, alguacil mayor de Castilla del Oro que fracasó como conquistador pero en cambio publicó

(6) Ibidem, op. cit., pp. 51-2; Maguidóvich, op. cit., pp. 118-

en Sevilla una obra llamada Suma Geographica, compendio de geografía y un arte de la navegación, lo que entonces se llamaba la ciencia de la esfera o de la cosmografía, libro tan útil que acompañó a las navegaciones de Indias por lo menos hasta la mitad del siglo, pues se editó de nuevo en 1530 y 46. En su dedicatoria a Carlos V Enciso dice que como en el pasado se ignoraba lo referente a la navegación, expone en su libro lo concerniente a derrotas, alturas, longitud y latitud del universo, "...E por dar claridad desto a los navegantes...". De ahí en adelante todos los conquistadores se asesoraron de pilotos para las determinaciones de "altura y grados de cada tierra". Así lo dice Bernal Díaz cuando escribe acerca de la expedición de 1518 "...y los dos pilotos que antes habíamos traído, que se decían Antón de Alaminos, de Palos, y Camacho, de Triana, y Juan Alvarez, "el Manquillo", de Huelva, y otro que se decía Sopuesta, natural de Moguer..." (7)

Hernán Cortés, para 508 capitanes y soldados con que llegó a Cozumel, llevaba 100 maestros, pilotos y marineros en once navíos grandes y pequeños: "En cada navío, su piloto, y por piloto mayor, Antón de Alaminos, y las instrucciones por donde se había de regir, y lo que habían de hacer, y de noche las señas de los faroles..." nos dice Bernal Díaz de Castillo.

Esteban Gómez reconocía la costa bajando desde el Labrador; otros pilotos subían desde Florida hasta la Bahía de Chesapeake. La conquista de las tierras centroamericanas y del Perú fueron, ante todo, empresas marítimas. Gaspar de Espinosa y Gil González Dávila iban guiados por sus pilotos; Bartolomé Ruiz, de Moguer, acompañó a Pizarro y Almagro durante 3 años. Los esfuerzos de Balboa, Francisco Becerra y Pascual de Andagoya buscando la ruta al Perú, fueron más de argonautas que de conquistadores. Pedro -

(7) Carlos Pereyra, Obras Completas, México, Libreros Mexicanos Unidos, 1960, 2 Vols., t. II, p. 479

Cieza de León, en su Crónica del Perú, muestra lo que era la geografía de los conquistadores; tiene un capítulo que trata de los puertos que hay desde Lima hasta la provincia de Chile, y los grados en que están, y otras cosas pertenecientes a la navegación. Los conquistadores del Río de la Plata fueron exactos y puntuales en sus observaciones; la instrucción de Domingo Martínez de Irala para los que llegando de España, quisieran ir desde la isla - Martín García hasta la Asunción, es uno de los documentos más preciosos de la geografía colonial. Cuando Alvar Núñez Cabeza de Vaca penetró la costa brasileña, los pilotos iban practicando en la selva las observaciones con que se guiaban en alta mar. (8)

En los documentos relativos a la expedición de Hernando de Soto a la Florida, al querer los expedicionarios regresar a Nueva España navegando por la costa en bajeles improvisados, hay referencia a que se hicieron a la vela sin osar "engolfarse" (meterse mar adentro), "...porque no tenían carta de marear, ni aguja, ni astrolabio para tomar el altura del sol, ni ballestilla para la - del Norte...". Las Indias estaban llenas de pilotos; cuando Cortés volvió a México en 1530, llevaba "hidalgos aventureros, artesanos, menestrales, y más de 400 marineros". Bien conocidos son los esfuerzos de Cortés para descubrir el estrecho: "Las empresas marítimas, decía, son la mayor cosa, y de que más provecho redundará desde que las Indias se han descubierto".

En 1529, Diego Ribero terminaba un célebre mapa, que sin - duda conocieron Cortés y Pizarro antes de embarcarse para América de nuevo en 1530. Esa carta es la primera en que se marcan las - longitudes; las latitudes aparecían ya en los portulanos (mapas - rudimentarios de pequeñas secciones de costa) desde los primeros años del siglo. Cuando Cortés tornó a España por última vez se -

(8) Ibidem, pp. 480-3

* Estrella Polar

reimprimía la Suma... de Enciso y aparecía poco después el Arte de Navegar de Pedro de Medina. López de Gómara se preocupaba en su obra por cuánto bojaba la tierra, en qué estribaba la diferencia de precisión para determinar la longitud y latitud y otras cosas referentes a la geografía y cosmografía. (9)

El contacto de Europa con América se realiza siguiendo tres direcciones fundamentales: la ruta septentrional, que cae fuera del campo óptimo de las posibilidades hispanas, ruta que seguirán en su colonización Francia e Inglaterra; las rutas central y meridional, que fueron los caminos sustanciales de la hispanización del continente americano. El núcleo fundamental de la expansión lo constituye el espacio caribe, el cual facilita el paso hacia la América del Norte por el Golfo de México y hacia América del Sur por Panamá. En este sentido, los descubrimientos españoles en ambas Américas ofrecen rumbos divergentes: en el norte, el punto de partida está situado a oriente y los puntos de apoyo se establecen en la costa atlántica. En el sur, en cambio, las bases de la colonización radican en el oeste y en el Pacífico. Mientras América del Norte y la Central se descubrieron y colonizaron desde el oeste, la marcha hacia el este caracteriza la conquista de Sudamérica. El movimiento de colonización estuvo de terminado por la atracción ejercida por las zonas óptimas americanas (Anáhuac, Panamá, Perú, Tierra Firme) sobre los españoles de las Antillas. En la América del Sur la base de los descubrimientos es el espacio central andino del cual parten rutas costeras hacia el norte (Ecuador) y sur (Chile), o bien continentales hacia la Amazonia y el Plata. En América del Norte el centro de los

- (9) Para conocer la enorme actividad e importancia de los cosmógrafos españoles y portugueses desde mitad del siglo XIV y siglos XV y XVI, véase Carlos Pereyra, La obra de España en América, en la primera parte, "los cosmógrafos"

descubrimientos será la meseta del Anáhuac; la insuficiencia de la Florida como punto de partida y la disposición desfavorable del sistema Missisipi-Ohio como eje de marcha de la colonización, dificultarían toda tentativa de constituir en la América del Norte un bloque hispano análogo al de la meridional.

El núcleo del cual partieron los descubrimientos está en el importante centro caribe, en la Española (Santo Domingo) isla central para la colonización del propio Caribe y de toda América; de ahí partieron las primeras expediciones que convirtieron aquel mar en "Mare Nostrum" hispano. Se actuó sobre Puerto Rico y las pequeñas Antillas, Jamaica y Cuba y también sobre la costa opuesta (Ojeda, 1499; Bastidas, 1550 y Nicuesa, 1509) que se llamaría Tierra Firme y Castilla del Oro. La intensidad de la corriente geopolítica que ya desde los comienzos del establecimiento de España en el Caribe se concentró en la costa del Golfo del Darién (Colón, 1502) condujo al descubrimiento del Mar del Sur (Balboa, 1513) y el reconocimiento del papel importantísimo del Istmo de Panamá en la vida de América. Del núcleo panameño, en efecto, no sólo dependió gran parte de la colonización de América del Sur sino, además, los descubrimientos que se realizaron en la porción sur de la América Central. Arrancando del núcleo cubano, se exploraron las costas del Golfo de México (Grijalva y Pineda) que conducirían a la conquista del imperio azteca. Así quedó establecida la triangulación que fue clave del dominio español en América: Cuba-México-Panamá. Asimismo, la penetración de España en América del Norte se efectuó prácticamente a base del centro mexicano y sus enlaces marítimos (Mendoza, 1532; Carrillo, 1542) o continentales (Nuño de Guzmán). Desde México se conquistó gran parte de América Central (Olid en Honduras, 1523, Alvarado en Guatemala, 1525). (10).

(10) Vincens-Vives, op. cit., p. 10

Las bases de partida para la conquista de América del Norte por los españoles les eran poco favorables. La colonización de la Península de la Florida recabó por sí misma grandes esfuerzos y reiteradas tentativas (Ponce de León, 1512; Pánfilo de Narváez, 1528). La expedición de éste último tuvo un epílogo aventurero en la de Cabeza de Vaca quien después del fracaso de aquella recorrió las costas del Golfo de México y Texas hasta llegar al territorio de Nueva España. Las dos exploraciones más importantes las efectuaron Soto y Coronado: el primero descubrió el curso del Mississippi (1541), que recorrió después de su muerte su lugarteniente Moscoso. Coronado partió de Nueva España en busca de los fabulosos países de Cibola y Quivira; descubrió las montañas Rocallosas, el Colorado y el Kansas.

La colonización española en Nueva España hizo notables progresos hasta 1636: se estableció hasta los confines septentrionales de Arizona, Nuevo México y Texas. Con la decadencia de la monarquía hispánica en la segunda mitad del siglo XVII se interrumpió el progreso de la colonización. Pero en la centuria siguiente se reanudó con gran ímpetu. Entonces se establecieron en California las misiones franciscanas, que introdujeron al país los elementos de la civilización occidental y se ampliaron y robustecieron las zonas de colonización de Nuevo México y Texas. Por otra parte, el siglo XVIII registró sensibles cambios en el reparto territorial de América del Norte. A consecuencia de la paz de París en 1763 quedó eliminada Francia de aquel continente y España -previa cesión de Florida a Inglaterra- pasó a lindar con las colonias inglesas en el Mississippi. Sin embargo, la corte de Madrid no supo sacar ventaja de tal situación. En 1783 renunció a la Luisiana occidental en favor de Francia, después de rescatar Florida de los Ingleses. (11)

(11) Ibidem, pp. 12-3

2.- La consecución del sueño imperial español en el Pacífico. Las expediciones.

Las expediciones españolas del siglo XVI en el Pacífico hicieron que en ese siglo éste fuera un mar español; la concepción del Pacífico como un lago español no fue meramente una idea quijotesca de genta dada a tener visiones grandiosas: la realización de esta idea se había comprobado al principiar el siglo XVII; si no se pudo completar fue porque los marinos y los capitanes y pilotos fueron mucho más grandes en su arrojo que los reyes y consejeros a quienes servían. Hugo Grotius, el gran jurisconsulto holandés escribía a principios del siglo XVII: "¿asumirá el pueblo español, en verdad, el monopolio del mundo?". Sin embargo, después de las magníficas hazañas hechas por sus marinos en el siglo XVI no fue posible mantener el monopolio del gran océano. La población del imperio, su riqueza y la iniciativa de sus gobernantes, no estuvieron a la altura de los logros realizados en el siglo anterior. A la exploración no siguió la colonización y el desarrollo requeridos para la completa realización de ese monopolio: la parálisis de la decadencia había caído sobre la metrópoli. El problema consistía en conservar lo que una casta de hombres más grandes había ganado. España estaba cansada y empobrecida por las guerras intestinas en el continente y no tenía fuerza para otras empresas en gran escala. (12)

Núñez de Balboa, al descubrir en 1513 el Mar del Sur, resolvió el problema del continente americano e indicó la posibilidad de una nueva ruta hacia las Molucas y la India. Magallanes puso en contacto las nuevas colonias de Portugal y de España a través de la inmensidad del Océano Pacífico: España descubrió el Pacífico. Pero sus esfuerzos no se limitaron a tender un surco -

(12) Schurz, op. cit. p. 292

sobre los mares y a señalar un nuevo camino. A pesar de los límites fijados por la línea de demarcación de 1494, según la cual - los países e islas de las Especies se hallaban exclusivamente en poder de Portugal, y del desgaste consiguiente al descubrimiento, conquista y colonización de ambas Américas, los españoles se lanzaron hacia el Pacífico, partiendo de la costa americana. En el siglo XVI la acción española en este océano se desarrolla aproximadamente en el cuadrilátero Perú-Nuevas Hébridas-Filipinas-Nueva España. Los núcleos de expansión fueron los mismos de los grandes descubrimientos americanos: Nueva España y Perú. El centro de atracción, las Molucas y más tarde las Filipinas. En esta zona los navegantes españoles realizaron proezas heroicas, a menudo olvidadas entre tantas otras que llenan aquel siglo; otras veces, perdidas para todo recuerdo y todo estudio. Los archipiélagos de las islas Hawaii, Marquesas, Sociedad, Marshall, Nuevas Hébridas, Salomón, Carolinas, Palaos y Marianas, la isla de Nueva Guinea y el continente australiano fueron descubiertos o avistados por primera vez por exploradores españoles, entre los que cabe recordar a los siguientes: Magallanes; Gil González de Avila que salió de Panamá a principios de 1521, expedición que se frustró; Sebastián Cabot, en otra expedición desde España también frustrada; García Jofre de Loaysa que salió de La Coruña el 24 de julio de 1526 en una expedición compuesta de 5 naves y un patache. De una de las naves iba como capitán el célebre circunnavegante Juan Sebastián Elcano y entre los tripulantes iba Andrés de Urdaneta; Alvaro de Saavedra, quien zarpó desde Nueva España el primero de noviembre de 1527 y estuvo en la Papuasía (Nueva Guinea); la expedición de Simón Alcazaba, frustrada en su comienzo; la de Pedro de Alvarado que se malogró a poco salir de Guatemala; la de Ruy López de Villalobos que salió del puerto de Navidad el primero de noviembre de 1542, expedición que constaba de tres naves, un bergantín y - una galeota, y que descubrió en 1543 las islas del Rey (Hawai); - la vital expedición de Miguel López de Legaspi quien fundó la ciudad de Manila en 1571, y que dió por resultado, de manera definitiva, la anexión de Filipinas a España; la no menos vital de Fray Andrés de Urdaneta, quien halló la "vuelta del poniente", "torna-

Viaje", o sea el sistema para regresar de las Filipinas a América con lo que se pudo establecer la ruta de comercio de los Galeones de Manila o Naos de China; las expediciones de Mendaña y Quirós, que en varias navegaciones, juntos o separados, exploraron el Pacífico austral y descubrieron entre otros, los Archipiélagos de las islas Marquesas, Sociedad, Salomón y Nuevas Hébridas; y por último, la expedición de Váez de Torres, quien en 1607 descubrió el estrecho que lleva su nombre entre Nueva Guinea y Australia. (13).

3.- En busca de un Estrecho: Magallanes - Elcano.

Desde que Colón descubrió la Tierra Firme americana, se dedicaron los españoles con afán a recorrer todas sus costas. La exploración se intensificó a raíz del descubrimiento de Balboa. Se trataba de encontrar el tan buscado estrecho que uniera los dos océanos; la Corona española imponía a todos los barcos que fueran al Nuevo Mundo la obligación de escudriñar las costas del continente con aquel objeto, y la de levantar siempre cartas de esas costas. Se trataba de llegar a la Especiería: sabían los reyes de España, por noticias de los marineros portugueses, que existían unas islas llamadas Molucas, muy al oriente de Europa, quizá al oeste de la línea de demarcación de la división del mundo y por lo tanto correspondientes a España, a las que todavía no llegaban los portugueses. De ahí su prisa y ansiedad por encontrar el Estrecho. Se organizaron una serie de expediciones que ya mencionamos brevemente, la primera de las cuales y en la que puso mucho entusiasmo y muchas esperanzas el rey Carlos V fue la que encomen-

(13) Vincens-Vives, op. cit., p. 11; Antonio de Morga, Sucesos de las Islas Filipinas, Madrid, Librería general de Victoriano Suárez, 1909, Nota 18, p. 373.

dó a Fernando de Magallanes, quien salió de Sanlúcar de Barrameda en septiembre de 1519, (14) y que consiguió el objetivo deseado.

Fernán Magalhaes nació en Portugal, aproximadamente en 1480; como marinero fue a la India, Malaca y Marruecos y ya como oficial, hacia 1516 pidió a Manuel I de Portugal un aumento de sueldo; el rey se lo negó y declinó también su ruego de nombrarlo oficial de uno de los navíos de altura, por lo que hacia 1517 fue a España donde se asoció con el astrónomo portugués Ruy Faleiro, - quien afirmaba que había encontrado un método para calcular exactamente la longitud geográfica. Se presentaron al Consejo de Indias en Sevilla; Faleiro declaró que las Molucas, a la sazón importantísima fuente de riquezas para Portugal, debían pertenecer a España puesto que se encontraban según sus cálculos en el hemisferio occidental, o sea, en el español. Magallanes demostró remitiéndose a cierto mapa, tal vez el de Martín Behaim, que entre el Océano Atlántico y la Mar del Sur debía haber un estrecho hacia el sur de Brasil y que las islas de la Especiería se encontraban en la misma, pero que había que acercarse a ellas desde el oeste para no provocar el recelo y la hostilidad de Portugal. Carlos I sancionó el 22 de marzo de 1518 un tratado según el cual se armarían a expensas del fisco cinco navíos con provisiones para dos años.

Tras largas negociaciones en las que hubo que vencer las intrigas que la diplomacia portuguesa desarrolló para hacer fracasar los intentos de Magallanes, éste consiguió del Rey unas Capitulaciones, firmadas el 22 de marzo de 1518 mediante las cuales se le concedían a Magallanes y a Faleiro los títulos de Adelantados y Gobernadores a perpetuidad de las tierras que descubriesen y el derecho exclusivo por diez años para navegar las rutas que -

(14) Prieto, op. cit., p. 57

iban a emprender. También se comprometía la Corona a armar a sus expensas cinco naves para la expedición, que estaría a las órdenes de ellos dos, reservándose el monarca el derecho de nombrar - los funcionarios que controlaran durante la misma el cumplimiento de sus instrucciones. (15). El rey dió a Magallanes y a Falero amplia jurisdicción sobre las dotaciones de la Armada que habría de organizarse. Al cabo de un año estaban listas las naves de la expedición cuyos nombres y características eran las siguientes: la capitana comandada por Magallanes era la Trinidad de 110 toneladas; la San Antonio, de 120, iría capitaneada por Juan de - Cartagena (familiar de Juan Fonseca, presidente del consejo de Indias); la Concepción de 90 toneladas, mandada por Gaspar de Quesada; la Victoria, de 85, por Luis de Mendoza y la Santiago, de 75 toneladas comandada por Juan Serrano. La dotación de la flota era de 239 personas (otros autores hablan de 257 ó 237), una de - cada seis de las cuales era portuguesa: los demás además de los españoles, eran italianos, franceses, flamencos, alemanes, levantinos y un inglés, el artillero Andrés de Bristol (los pilotos - eran portugueses). Había a bordo 26 hombres sin enrolar, entre - los que figuraban varios portugueses y el italiano Antonio Pigafetta, que posteriormente escribió un libro Relación del primer viaje alrededor del mundo. Ni marino ni geógrafo, pudo dar en su libro suficientes datos para formarse una idea clara de la navegación de Magallanes; tampoco nos han llegado los diarios del propio Magallanes o de los otros destacados participantes de la expedición aunque por suerte se conservó la bitácora de Francisco Albo, segundo piloto de la Trinidad, que llena algunas lagunas.

Los víveres eran para dos años de travesía. Cuando se acercaba la hora de la partida, Ruy Falero declinó el cargo que el emperador le había dado para acompañar a Magallanes y fue sustituido por Juan de Cartagena como capitán de la San Antonio y además

(15) Ibidem, p. 59

como "persona conjunta del Capitán General". (16).

El rey dirigió desde Barcelona unas instrucciones al Capitán General compuestas con 74 reglas que son ejemplo del buen juicio de los objetivos y de los cuidados que el monarca había puesto en la expedición; destacan las que se refieren a que, en modo alguno, habría de llegarse a tierras que estuviesen bajo la jurisdicción de Portugal; que al salir la flota de Sevilla y más tarde de cualquier otro puerto, señalase el Capitán General a los demás capitanes el rumbo exacto que habrían de llevar las naves y el lugar de cita en caso de que se dispersaran; que las tierras descubiertas fuesen siempre descritas señalando grados de latitud y longitud en que se encontrasen y que se levantaran cartas geográficas de las costas que reconocieran; que "con los señores de las tierras e islas donde hubiese especiería hagan paces y tratos que les satisfagan y asimismo, que traten del mejor modo posible a los naturales; que los jefes de las naves no salten a tierra allí donde puedan recibir daño y que en su lugar manden otras personas....".

El 20 de septiembre de 1519 la flotilla zarpó del Guadaluquivir; pronto Magallanes y Juan de Cartagena, capitán de la San Antonio, tuvieron dificultades por el mando de la expedición, pero Magallanes triunfó y puso bajo vigilancia a Cartagena en la Victoria. Alvaro de Mesquita, pariente de Magallanes fue nombrado jefe de la San Antonio. A fines de noviembre la expedición alcanzó el saliente oriental del Brasil y en enero de 1520 llegó a la desembocadura del Río de la Plata: Magallanes exploró ambas orillas y el Río Paraná; el 6 de febrero la expedición siguió bordeando la costa hacia el sur. Aunque iban con gran cautela, al cabo de dos semanas la Victoria estuvo a punto de naufragar; -

(16) Maguidóvich, op. cit., p. 177; Prieto, op. cit., p. 59; Spate, op. cit., p. 41

por ello y por un temporal, Magallanes se apartó de la costa y no volvió a acercarse hasta el 22 de febrero cuando estuvo cerca de los 40° de lat. sur. Prosiguieron hacia el sur explorando bahías para buscar el paso. En marzo se avecinaba el invierno y Magallanes buscó refugio en la ensenada de San Julián (49° 15' lat. sur). Los oficiales españoles se amotinaron y Cartagena fue puesto en libertad. Los sublevados se adueñaron de tres naves: la Victoria, la Concepción y la San Antonio; encañonaron a la Trinidad y exigieron a Magallanes que compareciese ante ellos para negociar. A éste le quedaban dos naves pues las otras tres estaban amotinadas; envió al alguacil Gonzalo Gómez de Espinosa a invitar al capitán Mendoza a la Trinidad para conversar: éste rehusó y el alguacil le clavó un puñal en el cuello. El portugués Duarte Barbosa, adicto a Magallanes, se adueñó de la Victoria y fue designado capitán. Finalmente los marineros de la Concepción y la San Antonio ataron a los oficiales y se entregaron: Magallanes mandó decapitar a Quesada, descuartizar el cadáver de Mendoza y desembarcar a Cartagena y a un sacerdote confabulado; a los otros amotinados, incluido el vasco Juan Sebastian Elcano, subpiloto de la Concepción, los perdonó. En mayo envió Magallanes a Juan Serrano en la Santiago al sur, para hacer un reconocimiento, pero la nave se estrelló cerca del río Santa Cruz a los 50° de lat. sur. La tripulación logró salvarse y Serrano fue nombrado capitán de la Concepción. A la Bahía de San Julián se acercaron indios altos de grandes piés, que fueron llamados patagones. En agosto, los cuatro navíos navegaron hacia la desembocadura del río Santa Cruz donde permanecieron hasta mitad de octubre, aguardando la primavera. El 18 de octubre de 1520 la flotilla zarpó y navegó hacia el sur bordeando la costa entre los 50° y los 52° de lat. sur. Divisaron el estrecho que une los dos océanos el 21 de octubre, pasados los 52° de lat. sur: para entonces Magallanes había descubierto la costa oriental de América del Sur a lo largo de más de 4,000 kilómetros entre los 34° y 52° de lat. sur.

La flotilla dobló el Cabo Vírgenes hacia occidente y durante cinco semanas anduvo explorando los diversos pasajes existen-

tes. Los oficiales de la San Antonio volvieron a sublevarse, hirieron y aherrojaron a Mesquita, eligieron a otro capitán y retornaron a España. Para justificarse acusaron a Magallanes de traición y fueron creídos; Mesquita fue detenido y la familia de Magallanes privada de subsidios; su mujer e hijo murieron poco después en la miseria. Magallanes creía que la San Antonio había naufragado pues Mesquita era buen amigo suyo pero al no encontrar la nave prosiguió la navegación y llamó a esta tierra "Tierra de Fuegos" - por las hogueras que se veían de noche en las acantiladas orillas. Treinta y ocho días después de que encontrara la entrada oriental del estrecho de "Patagonia", dobló el cabo Deseado (Pilar) junto a la salida occidental del mismo, que posteriormente fue conocido como de Magallanes. (17).

Así fue como la expedición salió finalmente el 28 de noviembre de 1520 a un océano sin nombre aun, que no tenía fundamentos para identificar ni con la "Mar del Sur" descubierta por Balboa, ni con el Océano Oriental donde se encuentran las Molucas. Condujo Magallanes sus naves al norte: el 1º de Diciembre divisaron por última vez tierra al este cerca de los 48° de lat. sur, - probablemente alguna isla del archipiélago de Chile (¿Juan Fernández?). Durante la travesía pasaron muchas fatigas y enfermaron de escorbuto, pero el tiempo era excelente todos los días y por eso el océano recibió el nombre de Pacífico, usado por primera vez por Pigafetta. Continuaron el viaje subiendo hasta los 15° lat. norte y yendo al noreste avistaron un islote deshabitado de las islas Marquesas, atravesaron el Ecuador a los 153° long. oeste para tocar en la isla de Guam, de las Marianas, el 7 de marzo de 1511: cien largos y penosos días duró esta primera etapa, en la que pasaron de los 52° lat. sur y 70° long. oeste, a los 14° de lat. norte y 144° long. este, y durante la cual murieron muchos de los tripulantes y enfermaron gravemente otros atacados por el escorbuto, originada por la falta de vegetales y por la sed y el hambre. En Guam pudieron reponerse los enfermos con los frutos de

(17) Maguidóvich, op. cit., p. 181

la tierra, y el 16 de marzo ya estaban en Samar, una de las islas del Archipiélago que ellos llamaron San Lázaro y que más tarde había de ser bautizado de las Filipinas en honor del rey Felipe II. Así terminaba la travesía de ese inmenso mar que España había descubierto en 1513 y que ahora un grupo de españoles con Magallanes como capitán, acababa de recorrer, realizando la más portentosa hazaña marítima de la historia. (18).

De Samar, por entre el dédalo de islas que constituye ese archipiélago se fueron a la isla de Cebú, adonde llegaron el 7 de abril y donde permanecieron varios días, abasteciéndose de víveres y reparando las naves después de una travesía de 13,000 millas. Ahí recibieron mucha ayuda de los habitantes y de su cacique, el cual aceptó ser vasallo de Carlos V. Magallanes, contrariando una de las terminantes instrucciones del emperador, saltó a tierra en la isla de Mactán, con sesenta hombres, para requerir por la fuerza al cacique que se sometiera a la voluntad del que mandaba en la isla de Cebú. Allí, acosado por 1500 nativos fue muerto y con él ocho de sus hombres y heridos muchos más. Por esta lamentable imprudencia terminó sus días el 27 de abril de 1521, sin poder completar el objetivo de la expedición de llegar a las islas Molucas; pero todavía habrían de proseguir las desgracias: al regresar a Cebú los supervivientes del desastre de Mactán, fue elegido como sucesor de Magallanes en la jefatura Duarte Barbosa, que en aquel entonces mandaba la Victoria. Este cometió otra ligereza también contra las instrucciones del emperador, aceptando temerariamente una invitación del cacique de Cebú para asistir, - el primero de mayo, a un banquete acompañado de varios jefes y de cerca de treinta hombres. A la mitad del acto fueron atacados - por numerosos indios que acabaron con todos ellos.

Fueron tantas las pérdidas de vidas que había sufrido la expedición, que los sobrevivientes acordaron quemar la Concepción

(18) Prieto, op. cit., p. 62

por no tener suficiente gente para tripular las tres naves, quedando tan sólo la Trinidad y la Victoria. Fue nombrado Capitán - General de lo que restaba de la flota y capitán de la Victoria el vascongado Juan Sebastián Elcano, que había de ser quien completara el viaje, llevando la Victoria a España por el Cabo de Buena - Esperanza, cubriéndose de gloria por ser el primer hombre en dar la vuelta al mundo. La Trinidad encontrábase en muy mal estado, de manera que se la reparó y se la envió al Darién por no estar - en posibilidades de navegar hasta España. (19); sin embargo fue apresada por los portugueses cerca de las Molucas.

Las dos últimas naves de la expedición habían ido tocando en una serie de islas como la de Negros, Mindanao, donde hicieron alianzas y comercio con los naturales, la punta noroeste de la gran isla de Borneo, algunas islas septentrionales del grupo de las Célebes para llegar, por fin, el 8 de noviembre de 1521, a la isla de Tidore, una de las más importantes de las Molucas, la ansiada meta del rey de España y móvil de la expedición. Ahí recibieron atenciones y la ayuda de su jefe, el Sultán Almanzor, el cual reconoció el vasallaje al monarca español y prometió no hacer comercio de las tan codiciadas especias con ningún otro europeo. Tidore fue un enlace muy valioso para que los reyes de las otras islas cercanas, Ternate (Terenate), Gilolo (Djailolo), Maer, Motil (Moti) y Machian (Makian), riquísimas en especias, aportaran a los españoles las mercancías que necesitaban.

En Tidore las naves se cargaron con clavo: la Trinidad - con 1,500 quintales, y la Victoria alrededor de 700. Al zarpar - la Trinidad a causa del excesivo peso y del mal estado de su casco, comenzó a hacer agua lo que obligó a detenerse para repararla; como esto tomaría mucho tiempo, se convino que Gonzalo Gómez de - Espinosa se quedara con la nave en Tidore y en su momento, intentara el regreso a España por el este, es decir, hacia Panamá y que El-

(19) Spate, op. cit., p. 52

cano al frente de la Victoria y con todos los documentos relativos a la navegación de la expedición, regresara a España por el oeste, doblando el Cabo de Buena Esperanza; así lo hizo, saliendo de Tidore el 21 de diciembre de 1521.

Una vez que Elcano zarpo de la isla de Tidore hacia España al mando de la Victoria, Gonzalo Gómez de Espinosa, capitán de la Trinidad, al mismo tiempo que reparaba su nave, se dedicó a firmar pactos de amistad y sumisión al rey de España según las instrucciones que tenía, sentando así las bases para la colonización española en estas islas. La reparación de la Trinidad duró más de cuatro meses; Gómez de Espinosa había decidido hacer la ruta del este para llegar a España tocando en algunos puntos del Nuevo Mundo, en lugar de ir por el Cabo de Buena Esperanza, como había hecho Elcano con la Victoria. Antes de zarpar de Tidore, Gómez de Espinosa almacenó toda la mercancía que guardaba la Trinidad, así como la artillería y pertrechos que no convenía llevar a bordo durante la larga y difícil travesía que se proponía hacer. Por fin zarpo de Tidore el 6 de abril de 1522 con 52 hombres a bordo, y dejó el mando de la colonia al Factor Real Juan de Campos. Tomó rumbo al noreste hasta el paralelo 40, pasando por las islas Marianas. Siguió al este, precisamente por la ruta que con el tiempo habría de ser la acostumbrada por las naves regulares que harían el comercio entre las Filipinas y Nueva España. Le sobrevinieron borrascas y calamidades que fueron incapacitando la nave; además 32 hombres murieron a causa del escorbuto por lo que Espinosa decidió regresar de nuevo a las Molucas. (20). Este fue el primer intento de los varios que fallaron, para encontrar la derrota del Levante, que no habría de tener éxito sino hasta 1566. Gómez de Espinosa regresó a las Molucas seis meses después de haber salido de ellas y se encontró con que los portugueses habían tomado Tidore y apresado a los hombres que él había dejado en la isla. Cayó prisionero al igual que su tripulación y la Trinidad

(20) Prieto, op. cit., p. 66

fue incautada. Gómez de Espinosa sufrió un largo cautiverio por parte de los portugueses en diversas islas de sus posesiones orientales hasta que, pasados algunos años, lo llevaron a Lisboa, de donde pudo regresar a España, sólo y por tierra.

4.- Elcano circunnavega el globo.

Llegó Elcano primero a la isla de Timor y luego, para evitar el encuentro con los portugueses, celosos de la ruta que conducía a las Indias y a las islas donde ellos comerciaban, Elcano recorrió el Océano Indico lo más lejos posible de la costa africana. Así logró, sin contratiempos, llegar a la isla de Santiago de las del Cabo Verde, el 13 de julio de 1522, en donde para no tener dificultades con los portugueses, fingió venir de regreso del Nuevo Mundo y se abasteció después de una navegación ininterrumpida de 150 días (más larga que la de Magallanes desde el sur de América hasta la isla de Guam). En Cabo Verde se dió cuenta - Elcano de un hecho sorprendente para ellos: sus diarios de navegación estaban atrasados un día con respecto al lugar de llegada, observándose por primera vez el fenómeno de que al dar la vuelta al mundo de este a oeste (es decir en sentido contrario a la rotación de la tierra, o sea a favor del curso aparente del sol) se "pierde" un día. La razón es la de que contándose los días de sol a sol, cada día tiene una duración mayor de 24 horas cuando el observador se mueve en aquella dirección. Esa mayor duración depende del avance de la longitud terrestre que se haya efectuado y cuando se llega al punto de partida, las fracciones acumuladas suman un día entero. Francisco Albo, piloto de la expedición, dice en su diario o Derrotero de Navegación (Archivo de Indias, Sevilla, leg. 1º, papeles del Maluco, Real Patronato, núm. 8): .."A las nueve del dicho mes de julio de 1522 no tomé el sol es decir, la altura del sol y surgimos en la parte del Río Grande de la isla de Santiago y nos recibieron muy bien, y nos dieron mantenimientos, cuantos quisimos; y éste día fué miércoles, y este día tienen ellos por jueves; y así, creo, que nosotros íbamos -

errados un día...". El fenómeno contrario se experimenta cuando - la vuelta al mundo se realiza de oeste a este; por eso se estableció convencionalmente la Línea del Tiempo en el meridiano 180° al pasar la cual de oeste a este se pierde un día y se gana al atravesarla de este a oeste. La carabela Victoria comandada por Juan Sebastián Elcano arribó a la desembocadura del Guadalquivir, y después a Sevilla el 6 de septiembre de 1522, con 18 hombres, habiendo salido de Tidore 47 europeos y 13 malayos. Había recorrido un total de 14,460 leguas en un viaje que duró tres años menos catorce días. De las naves que zarparon sólo una había regresado. La noticia de la hazaña cundió por España entera; la mercancía que - traía a bordo la Victoria fue vendida en Amberes y produjo resultados económicos muy sustanciales; Elcano y los demás sobrevivientes recibieron una buena compensación. Aquél fue recibido con todos - los honores por el ya emperador Carlos V, que lo colmó de atenciones y le otorgó títulos de nobleza, y un escudo de armas en el que figuraba un globo terráqueo con un significativo lema en latín: Primus Circumdedisti me (el primero que me circunnavegaste). Piga fetta fue a Valladolid y le regaló a Carlos V una copia de su narración del viaje, un valioso registro del más grande viaje jamás hecho en la historia. (21).

El resultado político fue muy importante: España obtenía - el "derecho de primer descubrimiento" de las Filipinas, en el mar de China meridional, muy cercanas a las Molucas. Así quedó demostrado en la práctica, que a las "Islas de la Especiería" llevaban dos caminos en direcciones opuestas, ¿a quién debían pertenecer - las Molucas?; la línea de demarcación de 1494 estaba trazada sólo por el Océano Atlántico y no se sabía dónde debía pasar por el lado opuesto del globo, a través del Océano Pacífico. En una tentativa de dirimir pacíficamente el litigio, España y Portugal sometieron la cuestión al dictamen de las Juntas de Badajoz: se sostuvieron infructuosos debates durante cincuenta días. Entre otras cosas, las disensiones de ambas partes en la determinación de la -

(21) Spate, op. cit., p. 52

latitud de las Molucas llegaban a 46°. Los españoles decidieron no respetar abiertamente el monopolio portugués de comercio con aquéllas. Se armaron 6 naves con una tripulación total de 450 -- hombres; para jefe fue designado García Jofre de Loaysa y como piloto en jefe Elcano. (22).

El balance fue positivo por las aportaciones que hizo la expedición al mundo entero: 1.- Haber descubierto al sur del Continente Americano el estrecho que une los dos océanos. 2.- La travesía del Pacífico hasta entonces desconocido, abrió el camino a otros navegantes y exploradores como Loaysa, Urdaneta, Drake, Cook, Bouganville, etc. 3.- La demostración del espíritu descubridor y de las grandes condiciones marineras de las tripulaciones y su capacidad de esfuerzo, disciplina y valor, así como los conocimientos náuticos de los capitanes y pilotos de las naves para llegar a las Molucas, objetivo de la expedición. 4.- El descubrimiento de los archipiélagos de los Ladrones, o islas Marianas, de las Filipinas, y el haber llegado por el oeste a las propias Molucas. 5.- Haber completado por vez primera la vuelta al mundo y comprobado prácticamente la esfericidad de la tierra. 6.- El gran acervo de datos náuticos, cosmográficos y geográficos obtenidos durante el viaje, que en forma de cartas, relaciones y libros de bitácora entregó Elcano a la Casa de Contratación de Sevilla, y que pronto fueron del conocimiento de toda Europa.

Otros resultados menos positivos fueron una nueva crisis diplomática entre España y Portugal. Joao III pedía que las especias traídas en la Victoria se le entregaran, y se castigara a los circunnavegantes porque claramente habían traspasado las fronteras de sus dominios; cada monarca debía mandar una nave con competentes expertos para acordar sobre la verdadera posición de las Molucas: Carlos V estuvo de acuerdo pero agregó que además debía

(22) Maguidóvich, op. cit., p. 184

ir una tercera nave papal como juez. Todo esto eran maniobras para ganar tiempo, como lo fue también la propuesta portuguesa de que entre tanto, ninguno de los dos países debía enviar naves al área en disputa. Esto propiciaba un statu quo en favor de Portugal, pero en realidad, ambos países secretamente preparaban viajes a las islas. Una junta de expertos de ambos lados se reunió en abril-mayo de 1524 en la frontera, con sesiones en Yelves y Bajoz con el propósito de dar tiempo. Los representantes eran tres diplomáticos, tres astrónomos y tres pilotos marineros por cada parte, asesorados por autoridades en la materia. Se escucharon opiniones de Elcano, Hernán Cortés a la sazón en España, Américo Vespucci y otros. Los portugueses estaban a la defensiva: había demasiados mapas obsoletos y amañados para hacer aparecer la distancia más grande y así dificultar el camino de las Indias. Había además muchas dudas entre los mismos expertos; por ello las demandas españolas parecían plausibles, aunque en realidad las posiciones dadas por los portugueses estaban más cercanas a la verdad que las españolas, y la línea del antimeridiano de Tordesillas ($134^{\circ}40'$) está de hecho cerca de 7° al este de las Molucas, aunque esto no se podía conocer entonces. Esta longitud se medía a partir de San Antao, la más occidental de las islas del Cabo Verde y por ello la más favorable al interés de España. La línea que Magallanes había propuesto en un memorial al rey en 1519 pasaba por Malaca pero según sus cálculos esta península quedaría a la mitad de Borneo. El español Enciso calculó 1 grado de longitud correspondiente a 16 dos tercios de legua, en lugar de $17 \frac{1}{2}$ que calculaban los portugueses, acortando así el hemisferio portugués; parece haber falsificado diagramas tomados de fuentes portuguesas. Otros cálculos colocaban al antimeridiano entre los $131^{\circ} 18'$ y los $133^{\circ} 21'$ de longitud este. Los españoles daban largas al asunto aprovechando las menores discrepancias en los cálculos portugueses y proponiendo métodos diversos para fijar longitudes que, según decían, tomarían mucho tiempo (esto es cierto de haber sido posible: la longitud no se calculó correctamente sino hasta el siglo XVIII). Los españoles se burlaban de los mapas oficiales portugueses; a todo esto los delegados portugueses contestaban con

una firme negativa a firmar ningún acuerdo, viendo además las fallas en los argumentos españoles que aun se basaban en Tolomeo y su inadecuada medida del grado ecuatorial. La discusión sobre argumentos tan falsos y divergentes no podía llegar a ningún lado. La carrera por alcanzar la especiería siguió pero los portugueses llevaban la delantera porque tenían bases firmes más cercanas a Ternate y Tidore de lo que eran Sevilla, Panamá o los pequeños puertos nacientes de Nueva España. (23)

La realidad es que ambos puntos de vista, españoles y portugueses, eran equivocados: la longitud del meridiano que se encuentra a 370 leguas al oeste de las islas de la Sal y Buena Vista (del Cabo Verde) base de la medición, refiriéndola al meridiano de Greenwich, es la de 44° 58' 7" al oeste y por lo tanto la del meridiano opuesto en el globo, a la línea de demarcación, tiene una longitud exacta de 135° 1' 3" al este de Greenwich, o sea que pasa aproximadamente por el extremo occidental de Nueva Guinea, por lo que las islas Molucas y también las Filipinas, que están al oeste de dicho meridiano debían pertenecer en justicia a Portugal. (24)

Mientras tanto, ansioso Carlos V de que sus naves surcaran la Mar del Sur y llegaran a las Molucas antes que las portuguesas, y, sin noticia todavía de la expedición de Magallanes, decidió que una armada saliera de Panamá con rumbo al oeste, buscando las islas de la Especiería. Catorce días antes de que Magallanes saliera al Pacífico, el trece de Septiembre de 1520, salieron tres naves de Sevilla de 150 toneladas cada una, más un bergantín, al mando de don Andrés Niño. Debían navegar desde América Central hacia el poniente por espacio de mil leguas y de ahí al sur otras 200 leguas hasta llegar a las Molucas. Después de tocar la isla Española, siguieron hacia el istmo de Panamá. Desde ahí fueron -

(23) Spate, op. cit., p. 53-7

(24) Prieto, op. cit., p. 29

transportadas por tierra y por ríos hasta ser depositadas en la - costa del Pacífico; la armada se completó con cuatro naves más, - construidas en Panamá y las siete embarcaciones zarparon rumbo al - oeste a principios de 1521; nunca más se supo la suerte que co - rrieron, lo que dió lugar a que en España se creyera que dicho - mar era innavegable, creencia que se disipó al llegar a Sevilla - la Victoria al mando de Elcano. (25)

5.- Expedición de García Jofre de Loaysa.

De nuevo Carlos V decidió organizar otra expedición que ha - bría de seguir la ruta de Magallanes, según los valiosos datos de - los libros de bitácora traídos por Elcano; el trece de noviembre - de 1522, apenas dos meses después de la llegada de Elcano a Sevi - lla, firmó el rey Capitulaciones con el Comendador de la Orden de - Santiago, Fray García Jofre de Loaysa, para que organizase una - nueva armada que teniendo a él como capitán, habría de llevar - como piloto mayor a Elcano, considerado el más capacitado para el - puesto. Elcano iba a llevar como asistente a Andrés de Urdaneta - un joven vascongado de 17 años, que con el tiempo llegaría a ser - un navegante y cosmógrafo famoso por las muchas travesías que hi - zo por el Pacífico y por haber descubierto, en el año de 1566, la - ruta de regreso entre las Filipinas y los puertos de Nueva España - que durante dos siglos y medio habría de seguir el Galeón de Mani - la. (26)

La construcción de las naves, en número de siete, creó mu - chos problemas que retrasaron la salida de la armada casi tres - años. Finalmente el emperador dió a García Jofre de Loaysa el tí - tulo de Capitán General de la Armada y Gobernador de las Islas - del Maluco en los siguientes términos:

(25) Ibidem, p. 71

(26) Schurz, op. cit., p. 19

Es nuestra merced y voluntad de vos nombrar, y por el presente vos nombramos por nuestro Capitán General de dicha armada, desde que con la bendición de Nuestro Señor se haga a la vela en la ciudad de la Coruña, - hasta llegar a dichas islas, porque a la vuelta que venga la dicha armada ha de venir por nuestro Capitán General della la persona que nos fuere mandado, e vos habéis de quedar en las dichas islas para tener la gobernanación dellas y asimismo vos nombramos por nuestro Gobernador y Capitán de dichas islas de Maluco.

La nave de Loaysa era la Santa María de la Victoria de 300 toneladas, Elcano se encontraba en la Sancti Spiritus, de 200; - las otras naves eran la San Gabriel, la Santiago, la Anunciada, - la Santa María del Parral y la San Lesmes, dos de 150 toneladas y tres pequeñas de entre 50 y 80 toneladas, las tres últimas también al mando de Juan Sebastián Elcano. A fines de julio de 1525 se hicieron a la vela: Loaysa no tenía experiencia de navegación de altura y Elcano, buen capitán de la pequeña Victoria de la expedición de Magallanes, resultó ser mal jefe de flotilla. Esta - constaba de embarcaciones muy distintas por lo que cruzaba el - océano muy despacio; la ruta que siguió la flota hasta el estrecho de Magallanes fue la siguiente según la relación presentada - al Emperador por Andrés de Urdaneta en Valladolid el 26 de febrero de 1537, que contiene los sucesos de la Armada del Comendador Loaysa desde el 24 de julio de 1525 hasta el año de 1535: tocaron primero la isla de Gomera, de las Canarias. Salieron de ella el 14 de agosto y cerca de mes y medio después pasaron la línea - equinoccial, llegaron a la costa de Brasil y costeano, alcanzaron el Cabo de las 11,000 Vírgenes, en la boca del estrecho, el - 25 de enero de 1526. La navegación hasta ese momento sin incidentes, comenzó a sufrir infortunios y dificultades que la habrían - de acompañar en adelante: una tempestad diseminó las naves y - Loaysa logró reunirse primero con dos de ellas, y en el Cabo, junto al estrecho, encontró a un grupo de hombres del Sancti Spiritus, que se había ido a pique por culpa de Elcano. El 8 de febrero se

desencadenó otra tempestad sobre la flotilla; la San Lesmes, de 80 toneladas comandada por Francisco de Hoces, fue arrastrada por un temporal muy lejos, al sur, hasta los 55° lat. En el parte - rendido Hoces dijo que había visto el "fin de la tierra", es decir, o el cabo sudeste de la isla principal de Tierra de Fuego, o una de las islas meridionales tras la que se extendía el mar. Este - era un descubrimiento importante pues resultaba que se podía pa - sar del Atlántico al Pacífico sin entrar al estrecho de Magallanes, sinuoso y lleno de peligros; Hoces dobló al norte y a media - dos de febrero encontró en la desembocadura del río Santa Cruz, a la nave de Loaysa y dos pequeñas embarcaciones, habiendo las - - otras dos mayores desertado durante el temporal. Repararon las - naves y a fines de marzo de 1526, la flotilla levó anclas, pasan - do Elcano a la nave de Loaysa. El cinco de abril entraron de nue - vo en el estrecho, lo recorrieron describiendo con detalle sus - orillas y después de siete semanas salieron al Pacífico: habían tardado cerca de cuatro meses en poder cruzar el estrecho, y aún así sólo quedaban cuatro naves: la Sancti Spiritus había sido - destrozada por un temporal en los acantilados, pereciendo nueve hombres; la Anunciada y la San Gabriel, las desertoras, corrieron con pésima suerte pues la primera desapareció para siempre y la - otra, después de muchas desgraciadas peripecias en el Brasil, lu - chando con barcos franceses, llegó a España, al puerto de Bayona, el 28 de mayo de 1527. Así pues, las cuatro naves que desemboca - ron del estrecho al Pacífico fueron: la Santa María de la Victo - ria, la capitana; la Santiago; la Santa María del Parral y la San Lesmes. Pusieron proa al norte cerca de los 51° de lat. sur y - una tempestad separó definitivamente las naves; Hoces y toda la - tripulación de la San Lesmes desaparecieron. Sólo una nave llegó a Tidore en las Molucas el primero de enero de 1527, con 127 hom - bres. Durante la travesía sufrieron hambre, averías, pérdida de material, enfermedades y muertes, entre ellas la del capitán gene - ral Jofre de Loaysa, ocurrida el 30 de julio, la de su sucesor en el mando de la flota, Juan Sebastián Elcano, ocurrida cinco días después -el cuatro de agosto- y la del que sustituyó a éste, To - ribio Alonso de Salazar, unas semanas más tarde. En su lugar fue

fue nombrado Martín Iñiguez de Garguizano quien fue el que llegó a las Molucas como Capitán General de la Santa María de la Victoria. Las otras tres naves que cruzaron el Pacífico con ésta se dispersaron por una tempestad ocurrida el 1º de junio: la Santa María del Parral pudo llegar a la isla de Mindanao, pero por diversas circunstancias sólo sobrevivieron tres hombres que fueron encontrados tiempo después por la expedición de Alvaro de Saavedra. La nave quedó destrozada entre las islas del archipiélago filipino. La Santiago, considerándose impotente para llegar a las Molucas, hizo rumbo a las costas de Nueva España precisamente cuando Cortés preparaba la expedición de Alvaro de Saavedra, aprovechando aquél de la nave solamente los pertrechos y parte de la tripulación. La San Lesmes se cree que derivó hacia el sur el mencionado 1º de junio y nunca se supo nada de ella ni de sus hombres. El viaje de la Santiago hasta el istmo de Tehuantepec en Nueva España, travesía de 7,500 kilómetros sin escalas, rumbo al norte por el Pacífico, desde los 51º de lat. sur, hasta los 16º de lat. norte, probó que la parte meridional del continente no tiene grandes salientes al oeste y que su forma es por lo tanto triangular. En el mapa de Diego Ribeiro de 1529 América del Sur está representada teniendo en cuenta la navegación de Guevara, el capitán de la Santiago. (27)

De la capitana Santa María de la Victoria dice la relación de Andrés de Urdaneta; que antes de llegar a Tidore y yendo por los 14º de lat. norte :

... Andábamos muy trabajado é fatigados en busca de Cipango [Japón], é como la gente andaba muy fatigada, - así del mucho trabajar de la bomba como de la mar, é - del poco comer é beber, é muy ruín, muríanse cada día, é por este respecto acordamos de arribar a nuestro camino para Maluco...

- (27) Schurz, op. cit., p. 19; Maguidóvich, op. cit., pp. 184-6; Prieto, op. cit., pp. 73-5

También dice Urdaneta a propósito de su llegada el cuatro de septiembre a las islas de los Ladrones o Marianas que: "... un gallego que se llama Gonzalo de Vigo que quedó en estas islas con otros dos compañeros de la nao de Espinosa /Gonzalo Gómez de Espinosa, capitán de la Trinidad, de la expedición Magallanes-Elcano/. É los otros dos muriendo, quedó él vivo, el cual vino luego a la nao é nos aprovechó mucho porque sabía la lengua de las islas..." (28).

Con respecto a las andanzas de la Santa María de la Victoria diremos que de las islas Marshall fue a Mindanao, en las Célebes. Ya en las Molucas, visitaron algunas islas; en Tidore tuvieron luchas con los portugueses que después de la salida de los hombres de Gómez de Espinosa a Malaca, se apoderaron de todas las islas. Los hombres del Capitán General Martín Iñiguez de Garguizano las recapturaron y se quedaron con ellas, recibiendo auxilios y refuerzos con la llegada a Tidore de la nave Florida desde la Nueva España, comandada por Alvaro de Saavedra (1528).

Los sobrevivientes de esta expedición que quedaron en las Molucas, entre los que se encontraba Urdaneta, se sostuvieron bravamente al mando de Hernando de la Torre durante seis años hasta 1532, esperando vanamente recibir auxilio de España. Al tener noticias de que el emperador había vendido a los portugueses sus derechos a las Molucas, negociaron con éstos su traslado a España. El viaje fue muy dilatado: pasaron por Banda, Java, Malaca y Cochín y llegaron a Lisboa a mediados de 1536.

A Urdaneta le tomaron en Lisboa todos los libros, relaciones y documentos que traía para entregárselos a Su Majestad. El

- (28) "Relación de Andrés de Urdaneta sobre el viaje de Loaysa", Cfr. vid., Prieto, op. cit., p. 73, apud., Martín Fernández de Navarrete, Colección de los Viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles, Tomos I a V, Edit. Guaranía, Buenos, Aires, 1946.

entonces se fue a Evora, donde estaba el rey de Portugal para que jarse, pero Sarmiento, el embajador de España, le aconsejó que se fuera inmediatamente a su país y Urduñeta obedeció. De modo que él fue el segundo hombre que le dió la vuelta al mundo, en un viaje que duró once años. (29)

Mientras tanto, decidido el emperador a llegar a las Molucas antes que los portugueses, envió poco después de la salida de la flota de Loaysa, una nueva expedición, la tercera hacia las islas de la Especiería, la que encomendó al mando de Sebastián Cabot, italiano al servicio de España; la flota salió de la Coruña en abril de 1526 y se componía de tres naves y una carabela. La orden era seguir la ruta de Magallanes pero ya en el océano, Cabot dedicó tres años a explorar el río de la Plata, por lo que el objetivo de la expedición no se cumplió. De regreso a España Cabot fue procesado y declarado culpable de inobediencia; sin embargo, el rey, atento a sus méritos como navegante y piloto le perdonó y le repuso en su cargo de Piloto Mayor. El rey de Inglaterra, Eduardo VI, sabedor de la valía del navegante, le ofreció un puesto en la marina inglesa que éste aceptó.

6.- Expediciones al Pacífico a partir de Nueva España.

En el tratado de Zaragoza de 1529 el emperador Carlos V renunció a sus derechos sobre las Molucas descubiertas por las expediciones de Magallanes-Elcano y Loaysa y los españoles se concentraron en explorar y poblar el continente americano y en recorrer sus costas por ambos mares tanto en el norte como en el sur. El primer virrey de Nueva España, D. Antonio de Mendoza, después de haber patrocinado las expediciones por los litorales del territorio de su jurisdicción, y muy al norte del mismo, consideró de mu

(29) Prieto, op. cit., p. 76

cha importancia la expansión del dominio español por las islas y tierras que se descubrieran en el Pacífico a condición de que estuvieran dentro de la jurisdicción española y no entrar en territorio correspondiente a Portugal, como lo eran las islas Molucas. Sería gran empresa explorar, poblar y evangelizar islas y territorios que correspondieran a España dentro de ese mar que ella había descubierto y dado a conocer al mundo por el esfuerzo y el valor de sus grandes navegantes. (30)

A este respecto hicieron navegaciones por la costa pacífica del territorio y expediciones además hacia Guatemala y Centro-América. Las primeras fueron conformando la fisonomía del litoral en los mapas. Tales descubrimientos y exploraciones se llevaban a cabo en todo el continente americano, desde Nueva España hacia el sur.

Mientras la conquista de México continuaba por tierra, Cortés escuchó por boca de unos pilotos que estuvieron allá, que existían minas en las Hibueras y en Honduras, porque habían visto a unos indios pescando con redes con plumadas de oro y cobre y además, que por aquellas tierras existía un paraje estrecho por el que los indios pasaban de la banda norte a la del sur. El rey había encomendado a Cortés que buscara el "estrecho o puerto o pasaje para la Especiería". (31)

Cortés envió al sudeste de México un destacamento capitaneado por Gonzalo de Sandoval, quien conquistó sin esfuerzo las cuencas de los ríos Tuxtepec y Papaloapan y penetró en la elevación de Oaxaca poblada por los zapotecos; cruzó Oaxaca y llegó -

(30) Ibidem, p. 89

(31) Bernal Díaz del Castillo, Historia Verdadera de la Conquista de la Nueva España, escrita por el Capitán Bernal Díaz del Castillo, uno de sus conquistadores, Fernández Editores, S. A., México, 1961, p. 499

al Océano Pacífico, al oeste del Golfo de Tehuantepec. Sometió la franja del litoral, pero los zapotecos resistían con tenacidad en las montañas donde no podían subir los caballos, y los hombres lo hacían a pie en fila india. Otras dos partidas se adentraron al oeste y sudoeste de México. Cristóbal de Olid penetró en Michoacán y exploró el valle del río Lerma que nace en la meseta central y desagua en el Lago de Chapala. Rodrigo Álvarez Chico atravesó Michoacán, llegó al Océano Pacífico y descubrió Zacatula, delta del río Balsas; intentó someter la zona del litoral entre la Sierra Madre y el macizo volcánico de Colima, pero los tarascos resistieron de tal modo que de no haber sido por Olid que acudió en su ayuda, hubiera sufrido una total derrota. Estas tres acciones hicieron posible el descubrimiento de la franja montañosa del litoral sur de México en una longitud de cerca de 1,000 kilómetros, entre los 96° y 101° de longitud oeste. En los años siguientes se exploraron los valles de los ríos Lerma (Río Grande de Santiago) y Balsas (Mezcala). El istmo de Tehuantepec lo descubrió en 1523 Pedro de Alvarado, "Tonatiuh" (el sol).

Alvarado devastó el istmo, comenzó a construir una fortaleza y distribuyó la tierra entre los soldados; hizo a los indios entregar mucho oro, abandonó a su suerte a la fortaleza sin terminar y a los colonos, que retornaron al centro de México. Los zapotecos también se negaron en este lugar a reconocer el dominio de los españoles, pero Alvarado emprendió una segunda campaña por el istmo, la que convenció a los conquistadores de que no existía un paso entre los océanos Atlántico y Pacífico, por lo menos en el territorio de la Nueva España. (32)

Una vez sometido Tehuantepec, Alvarado emprendió por encargo de Cortés, una marcha hacia el sudeste, hacia Guatemala. Avanzó por el litoral del Pacífico. Al enviarlo, Cortés obedecía órdenes del rey de encontrar el paso hacia la "Mar del Sur". Alva-

(32) Maguidóvich, op. cit., p. 156

rado ansiaba conquistar este país muy rico según los rumores, para sí y no para Cortés. Sometió la depresión marítima sin grandes esfuerzos, al igual que Sandoval anteriormente, pero encontró gran resistencia de los naturales. Usó la táctica de Cortés de aprovecharse de la hostilidad tribal y con ayuda de los habitantes de la depresión guatemalteca derrotó a los montañeses. Así Alvarado descubrió y puso oficialmente bajo el dominio de la Corona española a la provincia de Chiapas enclavada en las altas montañas de las cuencas de los ríos Grijalva y Usumacinta, y la montañosa zona meridional de Guatemala. Exploró otros mil kilómetros de litoral del Pacífico desde el extremo occidental del Golfo de Tehuantepec hasta la Bahía de Fonseca, descubierta uno o dos años antes por Andrés Niño, desde el istmo de Panamá. Después de estas expediciones a fines de 1524 conocían ya los españoles unos 4,000 kilómetros del litoral centroamericano del Pacífico, incluidas las costas del Golfo de Panamá; no encontraron ningún paso marítimo.

Cristóbal de Olid fue enviado por Cortés para encontrar el estrecho o paso hacia la banda sur. Acordó que hiciese el viaje por mar y le dió cinco navíos y un bergantín "muy bien artillados y con mucha pólvora y bien abastecidos, y dióle 300 y 70 soldados, y en ellos cien ballesteros y escopeteros y 22 caballos". Le ordenó que después de desembarcar procurase poblar una villa en algún buen puerto, que atrajese a los naturales, que buscase oro y plata e inquiriese si había estrecho o qué puertos existían en la banda del sur, si a ella pasase. Además le dió dos clérigos para que predicaran la fé a los indios y que en general procediera en todo "a la manera que habéis visto que lo hemos hecho en esta Nueva España, de esa manera lo procurad hacer". (33). Fuese Olid a la Villa Rica (Veracruz) donde estaba lista su armada, y el 11 de enero de 1524 se embarcó y llegó a La Habana donde recogió los caballos y bastimentos y cinco soldados que habían estado con Cor-

(33) Díaz del Castillo, op. cit., p. 500

tés en Pánuco y habían quedado inconformes con los repartimientos recibidos. Estos aconsejaron a Cristóbal de Olid que puesto que llevaba buena armada, bien abastecida y muchos caballos y soldados, que se alzara contra Cortés. Un tal Briones, oriundo de Salamanca, capitán de bergantines, soldado en Italia y enemigo de Cortés, también aconsejaba a Olid traicionarlo. Habiendo concertado ambos la traición, Briones escribió a Diego Velázquez; éste vino a donde estaba la armada y concertó con Olid el tomar la tierra de las Hibueras y Honduras en nombre de Su Majestad: Velázquez proveyó a Olid de todo lo que necesitase y lo haría saber a Su Majestad en Castilla para que le diera a Olid la gobernación de las tierras conquistadas.

Desembarcó Olid a quince leguas de Puerto de Caballos, en una bahía; fundó una villa que nombró Triunfo de la Cruz, nombró alcaldes y regidores a los que Cortés había mandado en México que honrase y diese cargos; tomó posesión de esas tierras por Su Majestad a través de Cortés. Bernal Díaz comenta que todo esto lo hizo para que los amigos de Cortés no se percataran de que "iba - alzado... y tiró a dos tiros; el uno era como dicho tengo, que si había buenas minas y la tierra muy poblada, alzarse con ella; lo otros, que si no acudiese tan buena volverse a México a su mujer y repartimientos....". (34)

Sabedor Cortés de las intrigas de Olid y Diego Velázquez - mandó un primo suyo y hombre de su confianza, Francisco de las Casas, con un ejército que viajó en 5 navíos bien artillados y abastecidos para transportar a 100 soldados; salió la expedición de Veracruz y llegó a la bahía de el Triunfo de la Cruz; Olid preparó dos carabelas bien armadas para defender el puerto y evitar el desembarco y se inició la batalla; las Casas hundió una de las carabelas, Olid pidió paz, pero las Casas permaneció esa noche a la

(34) Bosch, op. cit., p. 56, apud, Bernal Díaz del Castillo

espera en el mar. Quiso la mala suerte que hubiera tan fuerte viento que empujó las naves de las Casas a tierra perdiéndose cuanto traía y ahogándose treinta soldados y los demás, hechos prisioneros. Cristóbal de Olid siguió en su intriga contra Cortés e incluso trató de que las Casas también se levantara con sus soldados; por fin una noche las Casas de acuerdo con los suyos, partidarios de Cortés y junto con don Gil González de Avila que había llegado como gobernador y capitán del Golfo Dulce y había sido hecho prisionero por Olid, acuchillaron a éste, quien trató de escapar pero fue prendido, juzgado y condenado a morir degollado por traidor. Las Casas pobló Trujillo y junto con el capitán Gil González regresó a México a hacer saber a Cortés lo sucedido. (35)

Las instrucciones dadas por Cortés a Olid para la conquista de las Hibueras y la búsqueda del estrecho o paso al mar del Sur son importantes porque indican que la Nueva España se convertiría en punto de partida para el contacto del imperio español con el Lejano Oriente, lo cual fue el motivo inicial de los viajes de descubrimiento de Colón. Estas instrucciones pueden tomarse como base para la política de descubrimiento y navegación que desde Nueva España se siguió; la organización que desde ahí se hizo de expediciones marítimas que exploraron el mar del Sur, el origen de los viajes a California y la costa occidental de Norteamérica y por último, la llegada a Filipinas y la iniciación del comercio con Oriente. "En esa forma la política iniciada en las instrucciones de Olid convirtió a la Nueva España de colonia de España en metrópoli administrativa en lo relacionado con el Oriente. (36).

Codiando las minas que le habían dicho existían en las Hibueras y arrepentido de haber enviado a las Casas en lugar de

(35) Díaz del Castillo, op. cit., p. 527

(36) Bosch, op. cit., p. 55

ir en persona, decidió Cortés emprender el camino en busca de las Casas y de Olid. Dispuso bien las cosas en México e inició el viaje llevando consigo a muchos jefes mexicas, al mismo Cuauhtémoc y a muchos caballeros y capitanes. El viaje duraría poco más de dos años. Llegados a Coatzacoalcos por tierra, Cortés escribió a la Villa Rica pidiendo ayuda naval consistente en dos navios que irían costeando, los cuales por intrigas y pleitos entre los capitanes por cuestiones de autoridad, fueron quemados por los indios que de paso mataron muchos españoles. Continuaron su camino por tierra aconteciendo entonces la muerte de Cuauhtémoc y del señor de Tacuba. Después de muchos trabajos finalmente tuvieron noticia de la existencia de españoles en dos pueblos: Nito, que era San Gil de Buenavista, junto al Golfo Dulce (Lago Izabal en el este de Guatemala) y otro pueblo tierra adentro llamado Naco. Ahí pensaba encontrar Cortés a Cristóbal de Olid. (37). Sin embargo éste ya había muerto. En san Gil de Buenavista se embarcó con sus soldados y los que habían quedado a poblar este lugar y fueron a desembarcar en Puerto de Caballos, el cual pobló y nombró La Natividad pareciéndole la Bahía buena para puerto. De puerto de Caballos siguió la expedición por mar y en seis días llegó a Puerto de Trujillo, en el Golfo de Honduras. Fue muy bien recibido por los españoles dejados ahí por Francisco de las Casas, quienes le enteraron de lo acontecido a Olid. Desde Trujillo envió un navío con cartas a los frailes jerónimos y a la Audiencia Real de La Habana y de Santo Domingo respectivamente, para informar de los acontecimientos de Honduras, de las expediciones, de la muerte de Cristóbal de Olid y la llegada de Las Casas. Envió además presentes de oro y pedía le enviaran soldados y bastimentos para explorar la región en busca de las minas de oro que le habían dicho que existían ahí. Al mando iba su primo el capitán Avalos. En la punta de San Antón un temporal hizo embarrancar el navío ahogándose muchos soldados y frailes y el mismo Avalos. Los sobrevivientes llegaron a La Habana y poco después las noticias se extendieron a toda Cuba y Santo Domingo, alegrando a todos por

(37) Ibidem, p. 59

que creían que Cortés y sus expedicionarios habían muerto. (38)

Los oidores y mercaderes de Santo Domingo enviaron a Cortés dos navíos con caballos, potros y ropa, y se queja Bernal Díaz: "...no trajeron cosa de comer sino una pipa de vino, ni fruta...". Mientras, Cortés en Trujillo supo que a ocho leguas, en las islas Guanajes, había llegado un bajel con soldados que iban a robar y rescatar indios, como sucedía con frecuencia. Fue Cortés a perseguirlos pero se le escaparon; este tipo de "entradas" fue común y en muchos casos eran contrarias a la ley y sin otro fin que hacer cautivos para esclavizarlos. Se hicieron varias expediciones desde Trujillo para castigar a los propios españoles por sus desmanes y en ocasiones los indios se les enfrentaban porque no creían que eran de los de Cortés, sino de otros capitanes que solían ir a robarles su gente.

De la Habana le llegó a Cortés un navío que traía noticias del Lic. Zuazo desde México, en que le comunicaba que al creerlo muerto, sus capitanes se disputaban el poder y la situación en la ciudad de Tenochtitlan era crítica. Diego de Ordaz salió en busca de Cortés, por mar, pero en Xicalango se enteró de la muerte de varios españoles y creyó que Cortés estaba entre ellos; envió noticias a La Habana y en México se hicieron funerales en honor del Capitán General; después de recibir noticias tan terribles se embarcó Cortés hacia México dejando órdenes de pacificar la provincia de Nicaragua; salió de Trujillo pero por mal tiempo en el mar tuvo que regresar. Envío un navío llevado por Martín Dorantes con cartas que encargaban el gobierno de la Nueva España a sus amigos. Dorantes llegó a Pánuco sin contratiempos y en cuatro días, disfrazado, llegó a la capital y se escondió en el convento de los franciscanos. Los alzados en contra de Cortés fueron hechos prisioneros y sustituidas las autoridades; la situación continuaba siendo crítica y los frailes franciscanos enviaron a uno de ellos a Trujillo a pedir a Cortés que regresara; és-

(38) Ibidem, p. 62

te embarcó hacia La Habana mientras su huésped regresaba por tierra. Mientras descansaba llegó un navío de Nueva España con noticias de que la situación se había normalizado; se embarcó luego para Veracruz. Las autoridades lo recibieron con alegría y mandaron mensajeros a la capital con la noticia de su llegada y cartas de Cortés. El camino de regreso fue de festejos. Esto sucedía en 1526. (39)

Enterado el Emperador de que Cortés construía en los puertos del Pacífico barcos destinados a reconocer las costas al norte de ese territorio, le escribió en junio de 1526, ordenándole que esas naves se emplearan en realizar una expedición al Maluco para saber de la suerte de las expediciones de Loaysa y Cabot. Cortés nombró capitán a su primo Alvaro de Saavedra y Cerón y le instó para prepararse cuanto antes para el largo recorrido. Estando en estos trabajos llegó a la costa occidental de la Nueva España un navío de la dispersada armada de Loaysa, el Santiago, en lamentables condiciones. Cortés pensó en aprovecharlo para reforzar su flota, pero era tan poco lo que podía rescatar de la maltrecha nave, que sólo tomó sus aparejos y otros efectos y parte de la tripulación. (40)

En su 5a. Carta de Relación del 3 de septiembre de 1526. Cortés dice al rey:

"... y yo espero en Nuestro Señor que en ventura de V.M. tengo de hacer en este viaje un muy gran servicio, porque ya que no se descubre el estrecho ↳paso a la Mar del Sur⁷, y yo pienso dar por aquí camino a la Especiería, que en cada un año V. M. sepa lo que en toda aquella tierra se hiciera"; "... Y si -

(39) Ibidem, p. 66

(40) Prieto, op. cit., p. 79

V. M. fuere servido de me mandar conceder mercedes que en cierta capitulación envía a suplicar se me hiciesen acerca de este descubrimiento, yo me ofrezco a descubrir por aquí toda la Especiería y otras islas si hubiese cerca de Maluco y Malaca y la China, y aún de dar tal orden, que V. M. no haya la Especiería por vía de rescate, como la ha el rey de Portugal, sino que la tenga por cosa propia, y los naturales de aquellas islas le reconozcan y sirvan como a su rey y señor natural...

Las ofertas y promesas de Cortés son consecuencia de la gran política imperial hacia el Pacífico, apoyada en el instrumental marino creado en el Atlántico. Debemos notar que, desde ahora, Portugal se manejaba por vía de rescate (imperio de comercio) mientras que España estaba pensando en un imperio terrestre (posesión de la Tierra): Portugal tenía ya una actitud más moderna en el sentido del pensamiento económico, mientras que España seguía respondiendo a la idea medieval de riqueza. También es cierto que España poseía 9 ó 10 millones de habitantes mientras que Portugal sólo contaba con 2 ó 3. En 1527 las intrigas siempre presentes entre los conquistadores provocaron dudas y envidias en la corte y Cortés fue desterrado de México; salió de Veracruz acompañado por Gonzalo de Sandoval y Andrés de Tapia. Llegaron a Palos de Moguer en Diciembre de 1527 después de navegar 42 días; supo Cortés actuar con tal habilidad en la corte que sus asuntos se arreglaron. Le nombraron Marqués del Valle, le dieron el hábito de Santiago y le hicieron Capitán General de la Nueva España y Mar del Sur. No consiguió ser nombrado Gobernador de la Nueva España. En la corte hizo nuevas capitulaciones para enviar navíos al Pacífico para descubrir islas y otras tierras y que de lo descubierto le hicieran ciertas mercedes. (41)

(41) Bosch, op. cit., p. 68

7.- Cortés se apresta a cumplir las Capitulaciones para explorar la Mar del Sur.

Después de larga estancia en Castilla y ya casado, Cortés regresó a México para tomar posesión de sus cargos; fue a radicar a Cuernavaca y procuró cumplir lo capitulado con la emperatriz - Isabel y con el Real Consejo de Indias, es decir: enviar armadas por el Pacífico a descubrir tierras e islas. De su propio peculio comenzó a construir naves en una villa que era parte de su marquesado llamada Teguantepeque, y en los dos puertos de Zacatula y Acapulco. Dice Bernal Díaz: "Y las armadas que envió adelante, y nunca tuvo ventura en otra cosa que pusiese a la mano, sino todo se le tornaba espinas; que muy mejor acertó Nuño de Guzmán".

(42)

El rey, temeroso del poder de Cortés nombró una Audiencia para gobernar Nueva España encabezada por Nuño de Guzmán. La Audiencia fue disuelta poco después por mandato del propio rey; Guzmán emprendió una campaña a Jalisco y al norte de Colima para resarcirse de la pérdida de su poder. Conquistó todas las provincias situadas al oeste de la de Pánuco; cruzaron varias veces la Mesa Central, pasaron por los valles del Lerma hacia el océano y al sur de su desembocadura descubrieron el Golfo de Banderas. Después de la conquista de Jalisco, los españoles exploraron unos - 600 kilómetros de litoral del Pacífico al norte de Colima pero no encontraron buenos puertos. Llegaron hasta la entrada del "mar - Bermejo" (mar de Cortés, en Baja California).

8.- La expedición de Alvaro de Saavedra Cerón.

En las instrucciones dadas por Cortés a Saavedra Cerón del 28 de mayo de 1527 se le indica, entre otras muchas órdenes que:

(42) Díaz del Castillo, op. cit., p. 606

"...seguiréis vuestro camino para las dichas islas del Maluco, - donde Fernando de Magallanes fué, conforme a las figuras e cartas que lleváis del viaje qué hizo..." (43). Debía, en la ruta, levantar mapas de cualquier tierra que avistaran pues se sabía que había muchas no descubiertas; buscarían al comendador fray García de Loaysa y a Sebastian Cabot, que por orden del rey habían ido a dichas islas. En caso de encontrarlos les entregarían las cartas que llevaban y se informarían de todo lo que les hubiese sucedido a ellos y a sus navíos; debían buscar a la gente de Magallanes. - que se había quedado con la capitana Trinidad en Tidore: en caso de encontrar alguna de estas personas de ambas expediciones anteriores, inquirir si alguno de ellos había descubierto o avistado otras tierras e islas. En caso de encontrar sobrevivientes en el Maluco, rescatarlos y averiguar todo acerca de los naturales de aquéllas islas. Debía espiar también a los portugueses que habían construído una fortaleza supuestamente situada en los límites territoriales de la Corona, descubrir su fuerza y de ser posible tomarla y artillarla y mandar aviso de todo esto; Cortés prometía ir en ayuda de Saavedra si era necesario. Si no encontraba a García de Loaysa y a Cabot, se asentaría en alguna isla y despacharía navíos cargados con especias y productos de la tierra; trataría de que los naturales se sometieran al rey y de establecer comercio de rescate; si encontraba otros navegantes les haría saber que iba apoyado por Nueva España. Debía averiguar dónde había mayor tráfico de especias y cómo se cultivaban las plantas - que las producían y de regreso tomaría posesión en nombre del emperador de todas las islas que encontrara en su ruta; debía volver al puerto de Aguatán en Colima, o al de Mazatlán, dando noticia inmediata de su llegada y sin descargar los barcos hasta recibir órdenes. Como se vé, el proyecto de expansión del imperio al Pacífico seguía vigente en las mentes españolas, de acuerdo a los

(43) Cf. Vid., "Instrucción dada por Hernán Cortés a Alvaro de Saavedra Cerón para el viaje a las islas del Maluco", México - 28 de mayo de 1527, en Hernán Cortés, Cartas y Documentos.

lineamientos políticos de la Corona, y convertía a la Nueva España en punto de partida de los subsiguientes descubrimientos y conquistas. Cuenta Bernal Díaz que mientras se preparaba Saavedra para el viaje arribó a Tehuantepec un patache de la flota de Loaysa capitaneado según dice, por Ortuño de Lango, que informó a Saavedra ampliamente de todo lo necesario y de la suerte que habían corrido; un piloto y dos marineros del patache se unieron a la flota de Saavedra "y tomó plática de todo el viaje que habían traído y de las derrotas que habían de llevar". Zarparon de Zihuatanejo con rumbo al oeste el 31 de octubre de 1527, con tres navíos y 100 hombres. Llevaba Saavedra cartas de Hernán Cortés a Sebastián Cabot, si lo encontraban; para el rey de Tidore agradeciéndole las atenciones que había tenido para Elcano y sus compañeros de la nao Victoria y para Gómez de Espinosa y los suyos; llevaba también instrucciones con los fines y objetivos de la expedición. La pequeña escuadrilla de Saavedra Cerón, empujada hacia el oeste por los vientos al norte del Ecuador llegó a las Indias Orientales con relativa facilidad; arribó a Mindanao en febrero de 1528, donde recogió a un marinero que perteneció a la expedición de Loaysa, de la nave Santa María del Parral; en la isla Sarangán recogió a otros dos de la misma nave; más adelante, en la isla de Gilolo de las Molucas un grupo de españoles, también sobrevivientes de la expedición de Loaysa le informaron de la guerra que les hacían los portugueses en posesión de varias islas cercanas. El mismo Saavedra luchó a bordo de la Florida con un barco portugués al que rechazó y el 27 de marzo llegó a la isla de Tidore. Los españoles en Tidore lo recibieron con gran alegría y al saber que las instrucciones que traía de Cortés eran de regresar a Nueva España con noticias de ellos, el gobernador de las islas, Hernando de la Torre, le entregó una carta en la que rogaba al conquistador les enviase auxilios para defender contra los portugueses las posesiones españolas en las Molucas. Saavedra se dedicó inmediatamente a reparar su nave y peleó con éxito contra los portugueses que atacaban la isla.

Partió de la isla de Tidore, con un cargamento de 70 quin-

tales de clavo, con la intención de llegar lo más pronto posible a la Nueva España; se encontró con muchas adversidades como vientos contrarios, calmas prolongadas, tempestades y corrientes marinas opuestas. Por ello fue recalando sucesivamente: en una de las islas de las papúas, al norte de Nueva Guinea que hoy se llama Misory (lat. sur $0^{\circ} 50'$, long. este $136^{\circ} 23'$) del grupo de las islas del Almirantazgo, después recaló en alguna otra del archipiélago de Bismarck; tomó luego rumbo noreste y llegó hasta los 14° de lat. norte, pasando por las Carolinas, pero al fin, tuvo que retroceder por las islas Marianas y por Mindanao para llegar de nuevo a Tidore el 19 de noviembre, después de haber descubierto la isla de Nueva Guinea. Su regreso produjo entre los españoles profunda desilusión porque suponían que a esas fechas estaría ya en Nueva España en busca de los auxilios que tanto necesitaban.

Reparó Saavedra la Florida y construyó otra nave; salió de nuevo el 3 de mayo de 1529 en contra de los consejos del gobernador de las Molucas Hernando de la Torre, de que fuese a España por el oeste. De nuevo encontró los elementos en su contra que detuvieron su marcha por largos meses; pasó por las islas de los Pintados (la Ponape, en el 5° de lat. norte y 157° lat. este de las Carolinas Orientales) y logró llegar hasta el grado 26 de lat. norte, quizá en el grupo septentrional de las islas Hawai, donde murió *. La tripulación decidió cumplir las instrucciones de su capitán de llegar hasta Nueva España, pero al arribar al 31° de lat. norte, dadas las malas condiciones de la nao y la dificultad de la navegación, resolvieron regresar a las Molucas de nuevo; llegaron a fines de 1529 y se encontraron con que la situación había empeorado entre españoles y portugueses. Meses más tarde quedó deshecha la Florida que no pudo, a pesar de varios intentos del capitán y la tripulación, encontrar la ruta de regreso al este.

Esta expedición tuvo como resultado iniciar los viajes des

* Otros autores dicen que murió en el Archipiélago Malayo.

de Nueva España hasta las Filipinas y reconocer varias islas del grupo de las Carolinas, algunas de los Papúas, las del Almirantazgo y la Nueva Guinea. Los sobrevivientes de la expedición permanecieron varios años en Gilolo; se supo entonces de la venta de las Molucas por Carlos V a los portugueses, y en 1534 los españoles que quedaban tomaron pasaje en una nave portuguesa hacia la India. Unos cuantos llegaron a Lisboa en 1536 (incluyendo a Urdeneta, de la expedición de Loaysa). La ruta de Saavedra a las Indias Orientales fue aproximadamente igual a la que más tarde seguiría el Galeón de Manila en su derrota Acapulco-Manila.

Cuenta Bernal Díaz que después de tres años vió en México a un marino de los que habían ido con Saavedra, que le narró cosas de aquellas islas y ciudades dejándolo admirado; que los portugueses que eran capitanes en ellas, prendieron a Saavedra y su gente y los llevaron a Castilla, de lo que tuvo noticia el rey - quien se lo comunicó en una carta a Cortés. Sin embargo Bernal no supo que Saavedra nunca regresó a Castilla porque había muerto en algún lugar del Pacífico. Con el detalle y la amenidad que lo caracterizan, Bernal nos refiere la expedición de Saavedra

...y su viaje y derrota fué para las islas de los Malucos y Especiería, o la China, y esto fué por mandato de Su Majestad, que se lo hubo escrito a Cortés, - desde la ciudad de Granada, en veinte y dos de junio de mil quinientos veintiséis años. Y porque Cortés - mostró la misma carta a mí y a otros conquistadores - que le estábamos teniendo compañía... ; ... zarparon del puerto de Zihuatanejo, ... que es en la provincia de Colima o Zacatula, que no lo sé bien, y fué en el mes de diciembre, en el año de 1527 o 28. (44)

- (44) Díaz del Castillo, op. cit., pp. 608-9; Schurz, op. cit., p. 19; Bosch, op. cit., pp. 99-102; Prieto, op. cit., pp. 80-2; Spate, op. cit., pp. 93-4.

Los viajes de Loaysa y Saavedra significaron el aporte de mucha experiencia sobre el conocimiento del Océano Pacífico: Saavedra encontró la ruta correcta de ida hacia las Molucas y Filipinas desde Nueva España; sus fracasados intentos de regresar de bieron haber mostrado la imposibilidad de una derrota de retorno en latitudes bajas, en donde las corrientes y los vientos, cuando los había, eran adversos. La lección no se aprendió rápidamente, pero sin duda estas expediciones de regreso fallidas contribuyeron a las deducciones que más tarde hicieran Urdaneta y otros por medio de las cuales se encontró la derrota correcta para el regreso, mucho más al norte, en la región de los vientos del oeste.

(45)

Lo que Saavedra y Cortés no sabían al emprender la expedición al Maluco es que las discusiones habidas en Yelbes y Badajoz entre España y Portugal habían fracasado y la guerra entre los dos países se había reanudado. Luego de cuatro años se realizó una reunión en Zaragoza en la que se llegó a un acuerdo, fechado el 21 de abril de 1529, según el cual Carlos V, muy necesitado de dinero para los gastos de sus guerras europeas, vendió a Portugal los derechos que pudiera tener sobre las Molucas por el precio de 350,000 ducados de oro (a 375 maravedís por ducado) pagaderos de esta forma: 150,000 en Lisboa dentro de los veinte días siguientes a la llegada de la confirmación del contrato a Portugal; - - 20,000 en Valladolid, y 10,000 en Sevilla el veinte de mayo siguiente; 70,000 en la feria de Medina de Campo, también en mayo y los 100,000 restantes en la feria de octubre, también en Medina de Campo.

Como consecuencia del Tratado de Zaragoza, Portugal adquiría el derecho exclusivo de contratar y comerciar las especias en las islas y de navegar por aquellos mares. España concentró sus esfuerzos en poblar, cristianizar y gobernar las islas y tierras

(45) Spate, op. cit., p. 96

que descubriese al este de las Molucas; sin embargo conquistó y - pobló las islas Filipinas, sin mayor disputa por parte de Portugal, tal vez porque en ellas no había especias. Después del Tratado, las Molucas que habían sido el imán español de la navegación pacífica hacia oriente, perdieron su papel como centro de interés y se incorporaron al comercio del sud-este de Asia. Los portugueses desconfiaban mucho de los españoles que se acercaban a las islas y los perseguían hasta la unión de las coronas de Portugal y España en 1560. Si algún español llegaba era porque había perdido el derrotero como sucedió con los sobrevivientes de las fallidas expediciones de Hernando de Grijalva en 1536 y la de Villalobos en 1542-6. Con la llegada de los holandeses en 1599 - las islas de las especias (Molucas) se integraron al ámbito del Océano Indico, más que al del Pacífico. Las Filipinas y las Marianas, especialmente Guam, se convirtieron en el principal objetivo de los viajes transpacíficos hasta el siglo XVIII. (46).

Entre 1532 y 1542 Hernán Cortés primero, y su sucesor el - virrey de Nueva España, D. Antonio de Mendoza después, auspiciaron una serie de expediciones por las costas de México hacia el - norte que dieron por resultado el conocimiento de todo el litoral desde Acapulco hasta la desembocadura del Río Colorado, en el fondo del Golfo de Cortés y las dos costas de Baja California hasta la isla de Cedros. En estas expediciones participaron Diego Hurtado de Mendoza que reconoció las islas Marias (1532); Diego de - Becerra y Hernando de Grijalva (1533), que fondearon en el puerto de la Paz, que ellos llamaron de Santa Cruz y descubrieron las islas de Revillagigedo, y el propio Cortés en 1535 recorrió parte - del golfo que lleva su nombre. La expedición que llegó más al - norte fue la del famoso navegante Juan Rodríguez Cabrillo que en 1542, salió del puerto de la Navidad en la costa de Jalisco y llegó en la Alta California, a la Bahía de Monterrey y hasta un poco

(46) Idem.

más al norte de la de San Francisco, que no pudo ver desde el mar. Ante un temporal, retrocedió hasta la isla de San Miguel en el Canal de Santa Bárbara, donde murió a principio del año 1543. El piloto mayor de la expedición, Bartolomé Ferrelo, tomó el mando de la flota y siguió de nuevo hacia el norte llegando más allá del Cabo Mendocino al que bautizó así en honor del virrey Mendoza que propició la expedición. Con estos descubrimientos quedaba incorporada a la Corona Española toda la costa de América desde el extremo sur (paralelo 53° de lat. sur) hasta los 42° 30' de latitud norte. Del viaje de Diego de Hurtado comenta sarcásticamente Bernal Díaz: "...corrió siempre la costa, y nunca se oyó decir más de él, ni del navío, ni jamás pareció.. sin ir a buscar islas, ni meterse mucho en la mar, ni hacer otra cosa que de contar sea ..." (47)

9.- Expedición de Hernando de Grijalva.

Insistiendo Hernán Cortés en sus actividades maríneas y exploradoras e insatisfecho del resultado de la expedición de Alvaro de Saavedra a las Molucas, encomendó una nueva a Hernando de Grijalva que ya había navegado en anteriores expediciones por la costa noroeste de la Nueva España y por las islas Revillagigedo. Se trataba de atender un requerimiento de ayuda que le hacía Francisco Pizarro para que le enviara unos navíos con soldados y abastecimientos para ayudarle a sofocar una revuelta de los incas en el año de 1536, y para una empresa que él preparaba en pos de descubrimientos en el Pacífico del Sur. Cortés mandó dos naves que zarparon del puerto de Acapulco rumbo al Perú: la Trinidad al -

(47) Díaz del Castillo, op. cit., p. 608-10; Prieto, op. cit., p. 54

mando de Fernando de Alvarado y la Santiago capitaneada por Hernando de Grijalva. La primera regresó a México y se cree que - avistó las islas de los Galápagos; Grijalva aceptó gustoso el encargo de Pizarro y en abril de 1537 salió del puerto peruano de - Paíta con la Santiago, rumbo al oeste.

Después de un recorrido de 2,700 millas, llegó la expedición a una isla que se supone sea la actual Christmas, a los 2° - lat. norte y 158° long. oeste; continuando al oeste pasaron por - otra isla que llamaron de los Pescadores, mil millas más alla - (una de las Gilbert); la tripulación hambrienta y desalentada y - con el navío en pésimas condiciones, se amotinó y mató al capitán. La nave continuó con el mismo rumbo, muriendo muchos hombres en - la travesía y llegó a una isla de Nueva Guinea, donde los pocos tripulantes que quedaban fueron capturados por los nativos; dos - años después el gobernador portugués de las Molucas, D. Antonio - de Galvaõ, rescató a siete sobrevivientes. (48). Esta expedición es notable porque fue la primera que recorrió el Pacífico de este a oeste por la latitud ecuatorial.

10.- La expedición de Cortés a California. (1535-37).

"Y como Cortés lo supo, Los fracasos de las expediciones de Becerra y Grijalva7 hubo de gran pesar de lo acaecido, y como era hombre de corazón, no reposaba con tales sucesos, acordó de no enviar más capitanes, sino ir él en persona...". Tenía tres - navíos listos en Tehuantepec; gran número de soldados se le unió, siendo por todos con sus mujeres sobre 320. Abasteció bien las - naves, llevó herreros y carpinteros, buenos y expertos pilotos y marineros. Lo acompañaba Andrés de Tapia y otros capitanes, además de clérigos y religiosos, médicos y cirujanos. Cortés llegó

(48) Spate, en The Spanish Lake, dice que eran solamente tres.

con buen tiempo a la isla o bahía de Santa Cruz; los navíos regresaron a Jalisco para llevar más gente: soldados, mujeres y caballos que aguardaban con Andrés de Tapia; se encontraron con un temporal que los arrojó a un gran río que llamaron San Pedro y San Pablo; continuaron viaje de nuevo y otra vez una tormenta los separó: uno llegó al puerto de Santa Cruz (La Paz) donde estaba Cortés, y otro encalló en la costa de Jalisco; el tercer navío llegó a una bahía que llamaron el Guayabal. Cortés esperaba la llegada de los navíos porque se había quedado sin provisiones. Su frieron hambre y congojas porque los nativos no cultivaban maíz sino comían fruta y mariscos. Murieron 23 soldados de hambre o enfermedad y "muchos más -nos cuenta Bernal- estaban dolientes y maldecían a Cortés y a su isla y bahía y descubrimiento". Cortés la nombró Cálida Fornax (horno caliente) de donde derivó California. Hay otra versión sobre el origen del nombre que dice que fue bautizada así por una expedición enviada por el virrey Mendoza en 1541 al mando de Francisco de Bolaños; sin embargo el nombre aparece en la novela de caballería Las Sergas de Esplandián, en donde la reina Calafia reinaba en la isla de California cerca del Paraíso terrenal, habitada por amazonas negras. (49).

Cortés decidió ir en busca de los dos navíos faltantes; encontró uno encallado en la costa de Jalisco, sin soldados; el otro estaba cerca de unos arrecifes. Los enderezaron y calafatearon con grandes trabajos y volvieron todos a Santa Cruz con navíos y bastimentos; los que aguardaban comieron tanta carne después de ayuno tan prolongado que enfermaron y murieron la mitad; siguió viaje Cortés y topó con el Golfo de California. Quería volver pero no lo hizo por temor a aceptar el fracaso de la expedición; su esposa Juana de Zúñiga, preocupada por la falta de noticias, envió en su busca dos navíos al mando de Ulloa; le envió cartas suplicándole que volviese junto con otras al mismo efecto escritas por el virrey Mendoza. Cortés ante estos ruegos, dejó a

Francisco de Ulloa con la gente que tenía, se embarcó y llegó a - Acapulco de donde se dirigió a Cuernavaca. Más tarde regresaron también los soldados y capitanes que habían quedado en California.

11.- La fallida expedición de Pedro de Alvarado.

Carlos V y sus súbditos, insistiendo en el proyecto de las Molucas a pesar de que sus aspiraciones a estas islas habían sido hipotecadas por el Tratado de Zaragoza, pensaban que aún quedaban otras islas donde los portugueses no tenían actividades, por ejemplo las "Islas del Poniente", que Magallanes había bautizado como "San Lázaro". Pedro de Alvarado, el conquistador de Guatemala, - estaba en España cuando los sobrevivientes de las expediciones de Loaysa y Saavedra llegaron a Lisboa, Urdaneta entre ellos, quien presentó un eufórico y muy completo reporte sobre las posibilidades no sólo de las Molucas, sino de estas islas hacia el norte. Alvarado aprovechó la oportunidad y obtuvo una comisión. (50)

Alvarado organizó una armada en Guatemala en el año de - - 1537 para cumplir con las capitulaciones firmadas en Castilla. - Zarparía del puerto de Acajutla, en la costa del mar del Sur; debía pagar por su cuenta todo lo que se necesitara para ir a descubrir la China y Malucos o cualquier otra isla de la Especiería. A cambio, Su Majestad le prometía tierras y mercedes; Alvarado - fletó doce naves "de buen porte" abastecidas con lo necesario. Se hicieron grandes esfuerzos para su construcción, cosa que nos comunica Bernal Díaz con su inigualable estilo:

...para ser tan pujante armada, y estando tan apartados del puerto de Veracruz, que son más de 150 leguas hasta donde se labraron los navíos, porque en

(50) Spate, op. cit., p. 97

aquella sazón de la Veracruz se trajo el hierro para la clavazón y anclas y pipas y lo demás necesario para aquella flota ... gastó Alvarado muchos millares de pesos oro, que con ellos en Sevilla se pudieran labrar más de 80 navíos...

Una vez lista la flota navegó hacia las costas de Jalisco donde se abastecería de agua y embarcaría más soldados además de los 500 que ya llevaban. El virrey Mendoza supo de la llegada de la armada de Alvarado y de la fuerza militar que tenía, quedando sorprendido por la buena organización de semejante fuerza naval, teniendo en cuenta la distancia del puerto de Veracruz a que habían sido construidos los bajeles. Mendoza supo también que el destino de la armada era la China y que pilotos y cosmógrafos, entre ellos Ruy López de Villalobos, pariente del virrey, ya había informado que se podía alcanzar desde las costas occidentales del continente americano. Consideró el virrey que la armada debía ir también en su nombre y a tal efecto se reunió con Alvarado exigiendo parte de las ganancias de la empresa. Después de bastantes discusiones convinieron en que los capitanes fueran Juan de Alvarado, pariente del Adelantado, y Villalobos, pariente político del virrey. Alvarado fue al puerto de la Navidad, donde estaban ancladas las naves para despacharlas, pero ya a punto de hacerse a la vela surgieron dificultades ajenas a la expedición: Cristóbal de Oñate, capitán de Nochistlán pedía socorro porque se habían levantado los indígenas de la región. Alvarado abandonó la expedición para socorrer a Oñate -posiblemente todo fue un subterfugio del virrey para evitar que el capitán tomara parte en la expedición-. Un accidente cuando el caballo le cayó encima, causó la muerte de Alvarado en la Purificación. Finalmente Oñate recibió ayuda de un ejército enviado desde la capital. Al saber se la muerte de Alvarado los soldados se dispersaron y después de un año el virrey ordenó que se tomaran tres de los mejores navíos y envió a su pariente Villalobos a efectuar la expedición planeada. (51)

(51) Bosch, op. cit., pp. 99-100; Spate, op. cit., p. 97

12.- El viaje de Francisco de Ulloa

En otra ocasión envió Cortés tres navíos bien abastecidos, con 60 soldados, buenos marineros y pilotos al mando de Francisco de Ulloa, a quien nombró gobernador de California. La Audiencia Real de México le mandaba expresamente que los enviase para cumplir con lo capitulado con Su Majestad. Salieron del puerto de Navidad por el año de 1539. Encargó Cortés al capitán que corriese la costa y fuera a California y buscara además al capitán Diego de Hurtado que jamás apareció; llegaron hasta el delta del río Colorado en un viaje que duró siete meses, pero no habiendo logrado nada digno de mención regresaron a Jalisco; ahí fue muerto Ulloa por uno de sus soldados. Bernal Díaz comenta: "Y si miramos en ello, en cosa ninguna tuvo ventaja Cortés después que ganamos la Nueva España". Ulloa nombró al Golfo de California Mar de Cortés, pero era denominado más a menudo Mar Bermejo, ya sea por el color de las algas rojas que tiñen las aguas o más bien por las arenas rojioscuras que ribetea sus orillas; Ulloa no encontró por el norte salida alguna de este mar pese a que exploró cerca de 1,000 kilómetros de la costa occidental del golfo. California aparece como una península por primera vez en el mapa de Domingo de Castilla (1541). (52)

13.- El viaje de Rodríguez Cabrillo.

La primera fase de las expediciones desde Nueva España al Mar del Sur tuvo un último viaje importante: el del portugués Juan Rodríguez Cabrillo y Bartolomé Ferrello, que zarparon de la Navidad. Salió Cabrillo a fines de junio de 1542, y a fines de

(52) Maguidóvich, op. cit., p. 164; Díaz del Castillo, op. cit., pp. 620-1

junio de 1542, y a fines de septiembre llegó a un puerto "cerrado y muy bueno" al que llamó San Miguel; era el sitio del moderno - puerto de San Diego, siendo sus hombres los primeros europeos en desembarcar en la costa pacífica de los actuales Estados Unidos, Cabrillo tuvo noticias de hombres blancos hacia el este, posiblemente rumores de encuentros distantes con gente de Francisco de Coronado en su expedición por tierra a Quivira y las siete ciudades de Cibola, comenzada en 1540 y que llegó a través del Gran Cañón del Colorado hasta el centro del actual estado de Kansas. En octubre, Cabrillo descubrió las islas de Santa Bárbara frente a la actual ciudad de Los Angeles. A mitad de noviembre bajaron a tierra a 50 kilómetros al norte de la actual San Francisco. De regreso llegaron a la Bahía de Drake (que todavía no se llamaba así porque el ilustre corsario no llegaría a ella hasta el año de 1579) y de nuevo a las islas de Santa Bárbara donde en el tres de enero de 1543 murió Cabrillo de una herida accidental. Ferrelotomó el mando y en febrero llegó más al norte probablemente en la parte sur del estado de Oregon. Fuertes tempestades le obligaron a regresar llegando al puerto de Navidad en abril de 1543. La tripulación de Cabrillo bautizó una de las islas de Santa Bárbara con el nombre de "Posesión". Cuando murió en ella su capitán, la tripulación la rebautizó con el nombre de "Isla de Juan Rodríguez (la actual San Miguel). Cabrillo fue el verdadero descubridor de Alta California. (53)

Las expediciones de Cortés fueron un gran fracaso desde el punto de vista de los conquistadores porque riqueza alguna se sacó de ellas, pero sí abrieron el camino a la navegación por el Pacífico y descubrieron Baja y Alta California, la primera siendo - muy importante en la navegación española hacia oriente.

Cortés volvió a Castilla en 1540, después de la muerte de la emperatriz Isabel. Jamás regresó a Nueva España ya que lo - arraigaron en un juicio de residencia. Murió en 1547 a los 62 - años de edad.

(53) Spate, op. cit., pp. 66-7

14.- Expedición de Ruy López de Villalobos.

No conforme con los resultados obtenidos hasta entonces y firme en su propósito de alcanzar la Especiería desde las costas de Nueva España, el virrey Mendoza se dió a organizar otra expedición que saliese de algún puerto de México en donde ya existían, desde la conquista, elementos para la construcción y dotación de naves capaces de grandes travesías. En 1542 estaba lista una armada compuesta por dos naos, una galera y dos pataches que zarpó del puerto de Navidad en Jalisco el día primero de noviembre. Esta expedición iba al mando de Ruy López de Villalobos, malagueño, pariente del virrey y llevaba una tripulación de 370 hombres, entre ellos Ginés de Mafra, sobreviviente del viaje de Magallanes, Juan Gaitán o Gaetano, y varios agustinos encabezados por Jerónimo de Santiesteban, que dejó una relación del viaje. El propósito de la expedición era "descubrir, conquistar y colonizar islas y provincias de la Mar del Sur hacia el oeste" -más específicamente las Filipinas-, e investigar los productos de ellas. Estas "islas del oeste" fueron bautizadas Filipinas por el propio Villalobos en honor del futuro rey Felipe II.

Navegó Villalobos hacia el oeste 250 leguas y descubrió - las islas de Revillagigedo, otras que llamó del Coral (Hawai?), - otra más que llamó de los Jardines, en las Marshall o Carolinas - Orientales; de los Matalotes en las Carolinas occidentales, y el 21 de febrero de 1543 recaló en Mindanao en las Filipinas, desembarcando y tomando formal posesión de ellas. Pasó luego a la isla de Luzón que se encontraba, según los libros de bitácora del capitán, a 1,500 leguas del puerto de la Navidad. Continuó navegando por las costas orientales de las restantes islas del archipiélago filipino hasta llegar a la isla de Sarangán, descubierta años antes por Gonzalo Gómez de Espinosa, después de la muerte de Magallanes. En ella intentó Villalobos formar una colonia y cultivar maíz y otros cereales, pero fracasó por las malas condicio-

nes de la tierra. (54). Siguió Villalobos recorriendo otras islas, pero desde Sarangán envió el 26 de agosto a Bernardo de la Torre a bordo del navío San Juan a llevar noticias al virrey de México. Este cuarto intento de encontrar la ruta de regreso a Nueva España llegó hasta los 24° lat. norte y 143° long. este, en el archipiélago japonés de las Kazan Retto, pero una borrasca le hizo regresar, fracasando así en su intento de llegar a Nueva España. Sin embargo, de la Torre llegó a Samar y Leyte en las Filipinas y probablemente descubrió algunas islas en el norte de las Marianas y la isla de Marcus; fue también el primer europeo en circunnavegar Mindanao. Entretanto, López de Villalobos, impulsado por la falta de hombres y por el hambre llegó a Tidore en las Molucas, ocupada por los portugueses, contrariando así las instrucciones del virrey y del emperador de no penetrar en dominios portugueses. Estos le ayudaron a reparar la nave San Juan y con ella salió Iñigo Ortiz de Retes en mayo de 1545 para tratar de volver a México. Visitó diversas islas al norte de Nueva Guinea, y también esta isla, a la que bautizó con ese nombre por la semejanza de sus pobladores con los de Guinea en Africa, y de ella tomó posesión en nombre de España. A pesar de los grandes esfuerzos desarrollados para continuar su viaje de regreso el 19 de agosto, a causa de los temporales y el descontento de la tripulación, tuvo que regresar a la isla de Tidore, donde fondeó el 3 de octubre de 1545, fracasando así por quinta vez el intento de atravesar el Pacífico de oeste a este. (55).

Ruy López pactó con los portugueses la repatriación a España de él y sus hombres, cediéndoles las naves que le quedaban. Accedieron a ello aquéllos, iniciándose el retorno en enero de 1546. Al llegar a Amboina, en las Molucas, falleció el capitán López de Villalobos auxiliado espiritualmente por San Francisco Xavier, que por entonces evangelizaba por aquellas regiones. Este

(54) Prieto, *op. cit.*, p. 90; Schurz, *op. cit.*, p. 21

(55) Spate, *op. cit.*, p. 98

fue el fin de la actividad descubridora española en las Molucas, que fue prohibida a los virreyes. Dos años después llegaban a España los sobrevivientes de esta expedición, entre ellos Ortiz de Retes y García de Escalante Alvarado, autor de una interesante relación de este viaje. Aunque esta expedición, la segunda en llegar desde Nueva España, no pudo regresar tampoco a su punto de origen, logró la exploración de diversas islas de las Carolinas y las Palaos, así como haber desembarcado y conocido mejor la Nueva Guinea, descubierta quince años antes por Alvaro de Saavedra.

(56)

La expedición de Villalobos agregó datos al conocimiento del Océano Pacífico, especialmente con la navegación de De la Torre. Villalobos bautizó a Mindanao, debido a su gran tamaño, como Caesarea Karoli en honor del emperador, y a las islas más pequeñas hacia el norte, las llamó Filipinas como ya referimos. Estas islas estaban libres de la influencia portuguesa -no poseían especias- pero se encontraban en ellas alimentos y madera, por lo que podían servir como base de apoyo para la navegación lo cual era vital, ya que el fracasado viaje de Villalobos había mostrado, más claramente que otro, la razón de la dificultad para encontrar la ruta de regreso: los navíos salían del archipiélago en malas condiciones para un largo y peligroso viaje. Los españoles necesitaban una buena base en la cual equipar sus naves para el regreso. Después de tantos fracasos para encontrar éste San Francisco Javier, en carta del año de 1552, pidió a un correspondiente en Lisboa rogar al rey de Portugal que le pidiera al de Castilla que cesara de enviar naves que se perderían en la Mar del Sur. En la carta fechada en Goa el 8 de abril enviada al P. Simón Rodríguez, al P. Javier decía:

Los japoneses tienen para sí, que no hay otros hombres en el mundo sino ellos. Esto causa porque nun

(56) Schurz, op. cit., p. 21; Prieto op. cit., pp. 91-2

ca conversaron otras gentes hasta que los portugueses nuevamente descubrieron aquellas islas, que ha ce ahora ocho o nueve años..." "...esta cuenta os doy, hermano mío, Maestro Simón, para que digáis - al Rey nuestro señor y a la Reina, que por descargo de sus conciencias deberán dar aviso al Emperador, o a los reyes de Castilla, que no mandasen - más armadas por la vía de la Nueva España a descubrir islas Plateras, porque tantos cuantos fueren, todos se han de perder; porque, aunque en la mar - no se perdiesen, si tomasen las islas, es la gente del Japón tan belicosa y codiciosa, que, muchos navíos que viniesen de la Nueva España, a todos los tomarían..." (57)

La petición del P. Javier no debe haber desagradado al rey de Portugal.

Todas las expediciones llevadas a cabo hasta el momento habían logrado disipar el temor de lo completamente desconocido; - el problema se aclaraba y el próximo intento era el de ganar una provincia para la cristiandad y una extensión gigantesca para el sistema mercantil español que abarcaría un continente y dos océanos.

Pasaron años, después de la expedición de Ruy López de Villalobos, sin que se efectuaran nuevas navegaciones a través del Pacífico, ya que en cinco ocasiones se había fracasado en los intentos de encontrar la derrota de regreso, la "ruta de Levante": el primero fue el intento de Gonzalo Gómez de Espinosa a bordo de la Trinidad de la expedición de Magallanes-Elcano; a continuación,

(57) Mariano Cuevas, Monje y Marino, La Vida y los Tiempos de Fray Andrés de Urdaneta, México, Ed. Galatea, 1943, p. 366-7

los dos intentos de Alvaro de Saavedra Cerón de 1528 y 29 a bordo de la Florida y por último, los otros dos de Bernardo de la Torre y Ortiz de Retes, en la nave San Juan de la expedición de Villalobos en 1543 y 1545, todas ellas debiendo regresar al Maluco. Estos fracasos indudablemente retrajeron el ánimo de los españoles por casi tres lustros para emprender nuevas aventuras por el Pacífico -lejos del litoral americano- ante la creencia de que era casi imposible el regreso por vía del este. (58)

15.- Descubrimientos de los países centroamericanos del litoral del Pacífico.

Mientras todo lo anterior acontecía en lo referente a la navegación, en el continente americano los conquistadores no cejaban en su empeño de ir cada vez más allá, en busca de nuevas tierras para la Corona, y de riquezas, fama y prebendas para sí mismos.

Las primeras expediciones hacia el norte de Panamá se hicieron desde el Golfo de San Miguel, a cargo de Balboa y de Pedrías Dávila gobernador del Darién o Castilla del Oro. Fue necesario habilitar los puertos del Atlántico, Santa María la Antigua y Acla, como centros de obtención de la madera para construir las naves que se transportarían por tierra a la Mar del Sur; después, Gil González de Avila y Andrés Niño, entre 1522 y 1525, reconocían toda la costa pacífica hasta el Golfo de Tehuantepec, incluyendo el Lago de Nicaragua.

En 1515, con el permiso de Pedro Arfías Dávila, gobernador de Castilla del Oro, partió del Golfo de Darién hacia el oeste la expedición de Gonzalo de Badajoz con 130 hombres en dos naves. Cruzó el istmo desde el Golfo de Mosquitos y vino a salir a tra-

(58) Prieto, op. cit., p. 95

vés de una zona poblada, a la costa occidental del golfo de Panamá junto a la bahía de Parita. Robando oro y saqueando, fueron a descubrir también la Península de Azuero, que es el límite oeste del Golfo de Panamá; después de encarnizadas luchas contra los indígenas, Badajoz perdió setenta hombres y todo el botín, y huyó con los hombres restantes hacia el norte, pasando en canoas por el Golfo de Panamá de isla en isla y exigiendo con violencia oro y perlas, lo que le costó veinte o treinta hombres más. Cuando regresaba en 1516 con los restos de su banda hacia el Golfo del Darién, Badajoz encontró una numerosa partida española mandada por el licenciado Gaspar de Espinosa, quien un año después, como Justicia Mayor, condenó a muerte a Balboa; era compañero de Pedrarias Dávila y acababa de saquear la parte oriental del istmo de Panamá. Al enterarse de los tesoros que Badajoz había reunido y luego perdido, Espinosa se puso en camino a la península de Azuero. El cacique de la región le entregó todo el oro de Badajoz y Espinosa lo repartió con Pedrarias. (59)

En 1520 llegó con 200 hombres al istmo de Panamá Gil González de Avila, apoyado por el Obispo Fonseca, presidente del Consejo de Indias. Pese a la patente real, Pedrarias Dávila se negó a entregarle la flotilla concedida a Espinosa. Los soldados de González de Avila, dirigidos por el experto piloto Andrés Niño, conquistaron cuatro navíos en el Golfo de Panamá que en enero de 1522 zarparon con rumbo oeste. Para obtener el permiso del gobernador, González lo hizo socio de la empresa: debían explorar todas las bahías y buscar un acceso del Mar del Sur hacia el Atlántico. Reconociendo toda la costa, a fines de 1522 entraron en el Golfo de Nicoya donde vivían los indios chorotegas (los lingüistas opinan que su lengua es de la familia del otomí). El cacique se hizo cristiano, les entregó pequeños ídolos de oro y les dio noticias de una tierra más al norte, posesión del rico cacique Nicarao.

(59) Maguidóvich, op. cit., p. 156-7

Allá fue Gil González con 100 soldados de a pie y cuatro a caballo y arqueros indios. Descubrió el mayor lago de América Central: el de Nicaragua, de 8,430 kilómetros cuadrados y detrás de éste, el Lago de Managua de más o menos 1,500 kilómetros cuadrados; tardó casi un año en explorar más de mil kilómetros de costa entre la península de Azuero y Nicoya y varias semanas de marcha por tierra (200 km.), desde el extremo meridional de Nicoya hasta la margen suroeste del lago de Nicaragua, donde residía Nicao. Es te les dió mucho oro a los españoles y se hizo cristiano; siguió Gil González costeano el lago, saqueando y cristianizando hasta que varios miles de guerreros indios llegaron del norte y obligaron a los españoles a replegarse hacia el sur. Entretanto, Andrés Niño exploró 600 km. más de costa hacia el noroeste descubriendo la bahía de Fonseca que llamó así en honor del obispo. - Volvió al golfo de Nicoya a tiempo para auxiliar a la mermada partida de Gil González de Avila. Hacia mediados de 1523 estaban de nuevo en Panamá; sabemos por Bernal Díaz que a principios de 1524, "según pareció, el Gil González había venido por Gobernador y capitán del Golfo Dulce [Lago Izabal, al este de Guatemala] y había poblado una villa que nombraron San Gil de Buenavista". Honduras y Guatemala eran por aquellos años territorio de nadie. Por él peleaban varios grupos de conquistadores, partidarios unos de Cortés, los otros de Diego Velázquez y tal vez también de Pedrarias Dávila y algunos capitanes independientes. Los indios eran belicosos y Gil González a duras penas se defendía. Al enterarse de ello Cristóbal de Olid quiso aniquilar la guarnición de González pero el plan fracasó, la guarnición se defendió y Olid perdió ocho hombres; no tomó la ciudad pero se llevó prisioneros, entre ellos al propio Gil González, prendimiento que más tarde le costó la vida a Olid. (60)

16.- Descubrimientos y colonización de América del Sur.

La colonización del continente sudamericano corrió a cargo, en su mayor parte, de España (Portugal descubrió y colonizó Brasil). La conquista de América del Sur por los españoles se inició por la región que fue centro del imperio de los Incas y lo mismo la colonización de lo que fue luego virreinato del Perú. Desde este núcleo, centro de la expansión colonial sudamericana, los grandes -aventureros españoles se desparramaron por el continente y aún sin contar con los focos de Tierra Firme y de la Plata, ellos solos hubieran completado, sin duda alguna, la exploración de las tierras sudamericanas. A ambos lados del Perú aparecen núcleos secundarios de gran valor: Chile, y la región de Quito, cada uno de ellos con sus actividades colonizadoras propias. Chile, descubierto por Diego de Almagro y conquistado por Valdivia en 1539, permitió la colonización de la costa meridional del Pacífico y la región transandina de las pampas. De Quito, adonde llegó Benalcázar en 1533, los españoles pasaron a la cuenca del Amazonas (Orellana, 1541) y la -costa del mar Caribe (Benalcázar, 1537). En Bogotá confluyen tres caminos y tres tendencias; por eso pocos sucesos históricos encierran tanto interés como la coincidencia en las mesetas de aquella región de las expediciones de Quesada, Federman y Benalcázar.

La colonización del Plata fue un proceso de dominios de un sistema hidrográfico partiendo de su desembocadura. Se distinguieron en ella Solís, que murió en el curso de su empresa (1515); Cabot, que la reiteró en 1527; Mendoza, primer fundador de Buenos Aires (1536), y Cabeza de Vaca, que supo aprovechar las ventajas de la situación geográfica de Asunción y exploró las cuencas del Paraná y del Paraguay (1541). Varias tentativas para enlazar los centros de Perú, Chile, Paraguay y el Plata acabaron con pleno éxito. Rojas en 1542 e Irala en 1547 lograron establecer el primer enlace directo entre el Atlántico y el Pacífico por el Alto Perú. (61).

(61) Vicens-Vives, op. cit., pp. 10-11

En América del Sur la obra colonizadora española fue especialmente ingente. Los españoles difundieron la cultura europea y cristiana y la ahincaron profundamente a pesar de la variedad - morfológica y climática de las regiones. El gobierno y la administración de tan vastos territorios se centralizó en el Perú. A Lima, capital del virreinato, aflujan los tesoros de las ricas minas del Alto Perú y las rutas marítimas que, con la Armada del - Mar del Sur, enlazaba el continente con la metrópoli en el istmo de Panamá. La centralización colonial tuvo malas consecuencias - para otras provincias americanas: el Plata especialmente, sufrió a causa de la orientación mercantilista del virreinato peruano. La inmensidad del territorio provocó la temprana aparición de núcleos regionales diversificados, en los que germinarían los futuros Estados de la independencia: Nueva Granada, Quito, Chile, Alto Perú, Paraguay y el Plata, además de la Capitanía General de - Venezuela, que muy pronto recabó su autonomía administrativa. (62)

Después de la ejecución de Vasco Núñez de Balboa los españoles cesaron temporalmente en sus tentativas de avanzar al sur de Panamá, pero no las abandonaron del todo. Pascual de Andagoya estaba al servicio de Pedrarias Dávila; hombre instruido y observador escribiría luego Relación de los sucesos ocurridos durante la gobernación de Pedrarias d'Avila. Andagoya participó en una - serie de travesías terrestres y marítimas organizadas por Pedrarias y lucrativas para él; Andagoya fué al oeste y al norte de Panamá, llegó hasta Nicaragua acopiando muchos datos de las costumbres y usos de los indios de Centroamérica. Fue también al sur - del istmo, probablemente en 1515 cuando Gaspar Morales descubrió el Archipiélago de las Perlas en el Golfo de Panamá. Recorrió la franja de Sudamérica desde Panamá hasta más o menos los 4° de latitud norte, pero no encontró nada interesante. Los indígenas de esa franja ya desértica, ya pantanosa o poblada de selva le dieron a Andagoya noticia de un vasto y populoso país montañoso, ri-

co en oro y plata, situado al sur del río Virú (delta del Patía), denominación que Andagoya entendió por "Perú". La noticia del gran imperio más allá del Ecuador la trajo Andagoya en 1522 a Panamá y produjo honda impresión entre los conquistadores. Andagoya enfermó y murió. La empresa de una expedición la asumieron otros. (63)

Pedrarias Dávila impulsó las expediciones al sur de Panamá; Pascual de Andagoya había recorrido la costa occidental de la actual Colombia y remontó el río San Juan a través de la provincia de Cochamá, trayendo noticias, como ya dijimos, de las riquezas de los incas. El descubrimiento de la costa más al sur en busca de este imperio, pasando el Golfo de Guayaquil hasta Túmbez en el comienzo del actual Perú, lo hicieron entre los años 1524 y 1532 Francisco Pizarro, Diego de Almagro y Fernando de Luque, vecinos de Panamá, y desde Túmbez ellos mismos conquistaron por tierra el imperio Inca.

Pizarro estaba en las Indias desde 1507 (La Española, Cuba, Panamá) con o en contra de Balboa; la suerte le fue aciaga y no poseía riqueza; Almagro llegó a Panamá en 1514; era un fracasado, sin instrucción ni recursos. Ambos se interesaron por la noticia del imperio del Perú pero no poseían medios para la aventura. Se formó en Panamá una especie de sociedad en comandita en la que entre otros entró el rico clérigo Hernán de Luque y los dos conquistadores, y por supuesto Pedrarias Dávila que como siempre, participaría sólo en las ganancias sin hacer gasto alguno en la expedición. La compañía enroló sólo a 100 soldados y armó dos navíos. En 1524 Pizarro y Almagro llegaron, como Andagoya, al delta del río San Juan; lo exploraron y no encontraron nada de valor. Por escasez de provisiones tuvieron que volver a Panamá. En 1526 volvieron a desembarcar cerca de la desembocadura del San Juan; enviaron a explorar al sur una nave capitaneada por el piloto Bartolomé Ruiz, quien descendió aproximadamente otros 800 kilómetros -

(63) Maguidóvich, op. cit., p. 187

hacia el sur, descubrió el delta del Patía (Virú) y la rada Tuma-co, cruzando luego el Ecuador. Los marineros vieron a lo lejos - la cima del volcán Chimborazo; Ruiz apresó a varios indios en una balsa los cuales le confirmaron las noticias de un país al sur de inmensas proporciones y riqueza, y del poderío de los incas. Ruiz llevó a Pizarro varios valiosos artículos peruanos. (64)

Por tercera vez emprendieron el viaje, pero tampoco llegaron al Ecuador; debido a la escasez de víveres, decidieron dividirse. Pizarro se quedó en un islote costero para estar a salvo de los indígenas enfurecidos por los robos que los españoles perpetraban en la Bahía de Buenaventura y al norte de ella. Almagro retornó a Panamá en busca de refuerzos y provisiones; Pedrarias había sido destituido y el nuevo gobernador decidió poner fin a las tentativas de Pizarro: le envió una nave con orden de embarcar el destacamento rumbo a Panamá. Muchos de los compañeros de Pizarro regresaron, pero unos cuantos se quedaron con él, entre ellos Ruiz y Francisco Jerez quien luego escribiría la historia de la conquista del Perú. El capitán de la nave zarpó dejando a los "rebeldes" a su suerte, sin provisiones. Quince españoles - construyeron una balsa grande y pasaron a la orilla de la isla - Gorgona (3° lat. norte, 78° long. oeste). Quedaron ahí más de - dos años alimentándose de aves y moluscos. Los compañeros de Pizarro aparejaron una nave en Panamá pero el gobernador les prohibió que le enviaran soldados y pertrechos a aquél. Debía limitar se la tripulación a traer a Panamá a los tercios conquistadores. Pizarro usó la nave para explorar hacia el sur de la costa: pas dos los 2° de lat. sur entraron en el Golfo de Guayaquil y vieron en tierra campos cultivados y la rica ciudad de Tumbez; Pizarro - continuó viaje hacia el sur mientras la naturaleza de la costa - cambiaba; en lugar de la selva había al sur del golfo terreno de poca vegetación o tierras totalmente yermas. Divisaron las altas montañas de la cordillera occidental de los Andes peruanos que -

llegaban casi a la costa; la nave avanzó aproximadamente hasta los 8° de lat. sur. En la franja relativamente árida resaltaban oasis de agricultura en pequeños valles, campos de regadío escalonados y aldeas unidas por calzadas pavimentadas, y por los alrededores pastaban llamas. Los españoles capturaron dos de ellas, tejidos finos de lana de vicuña, vasijas de oro y plata, y varios indios. Con estos trofeos, Pizarro pudo volver honrosamente a España; nadie podía poner ya en duda la existencia del Perú, país de oro, que él, Pizarro, había descubierto y se proponía conquistar. El rey Carlos V le concedió la patente de la conquista, nombrándolo gobernador del país. En 1531 él y sus hermanos zarparon de Panamá y en 1532 entraría en Cajamarca para la lucha final contra Atahualpa, a quien juzgó y condenó a la hoguera en 1533. Dos años después Pizarro fundó la "Ciudad de los Reyes" (Lima) (65)

Mientras Pizarro obtenía el título de marqués y gobernador del Perú, Diego Almagro fué designado gobernador del Chile meridional que los españoles aún tenían que conquistar; en julio de 1535 partió de Cuzco hacia el sudeste y cruzó la cordillera, recorrió la orilla occidental del Lago Titicaca, de 6,900 kilómetros cuadrados, y continuó su camino al sur a través de altas regiones. Atravesó la desértica meseta hacia el valle de Chicoana situado en las fuentes del Río Salado; siguió avanzando hacia el sur a lo largo de la ladera oriental de los Andes. Luego dobló al oeste hacia los Andes argentino-chilenos buscando pasos que llevaran a los valles de Chile. Al fin encontró uno a más de cuatro mil metros de altura, mientras pasaba muchos trabajos, hambre y frío: en lo que duró la marcha perecieron cien españoles y diez mil carneros indios además de numerosos caballos. Llegaron a descansar al Valle de Copiapó (27° lat. sur) y continuaron hacia el sur costeando, hasta Coquimbo (30° lat. sur). Almagro envió un destacamento a explorar hacia el sur, mandado por Gómez Alvarado quien recorrió las orillas del océano, según dijo, "casi hasta el fin -

(65) Ibidem, p. 190

del mundo" hasta un país selvático de continuas lluvias poblado por gente que se cubría con pieles de foca. El propio Almagro siguió al destacamento, pero no más allá del río Maule (35° lat. - sur) o sea, que exploró sólo el centro de Chile y no encontrando tesoro alguno, tornó al Perú. Para volver al norte optó por la ruta costera a través del desierto de Atacama.

El país hacia el norte iba siendo cada vez más árido y cruzando el río Copiapó se convirtió en un desierto; una hilera de pequeños oasis se prolongaba mil kilómetros desde Copiapó hacia el norte hasta la latitud del Lago Poopó (19° sur) donde la costa torcía al noreste y además, unos 300 kilómetros hacia Arequipa - (16° 25' lat. sur). En cada oasis había fuentes de agua, pero no suficiente para la caballería; Almagro perdió muchos caballos más. Desde Arequipa se elevó a la meseta y llegó a Cuzco en 1535, luego de haber recorrido en total más de cinco mil kilómetros. Había descubierto la extensa meseta de los Andes centrales con los lagos Titicaca y Poopó, las cordilleras de los Andes argentino-Chilenos y los fértiles valles de los ríos que desembocan en el Pacífico y la costa del continente más o menos desde los 17° hasta los 35° de lat. sur, no hallando riquezas, ni densa población, ni ciudades. El destacamento de Almagro tornó a Perú cuando parte del país estaba sublevado por Manco Cápac; los indios asediaban a Cuzco donde estaban Hernando y Gonzalo Pizarro derrotando Almagro a los sublevados y liberando al destacamento español. Detuvo y puso guardia a los Pizarro pero Gonzalo se evadió y Hernando fue liberado luego que Francisco juró ceder a Almagro la ciudad. Tan pronto como quedaron libres los hermanos, inflingieron una total derrota a Almagro y lo hicieron ejecutar en julio de 1538.

Pedro de Valdivia participó en la campaña Chilena de Almagro, y luego se pasó al bando de Pizarro y fue enviado a conquistar Chile. A comienzos de 1540 salió del Perú con 150 hombres y, combatiendo contra los indios araucanos, avanzó al sur a lo largo de las cordilleras de la costa por la ruta que Almagro había explorado ya, hasta los 33.5° lat. sur, luego subió al valle del -

río Maipo, en cuyo curso medio fundó la ciudad de Santiago en 1541. Entre 1544 y 1545 exploró el litoral chileno y llegó hasta el río Bío-Bío (37° lat. sur), pero el gobernador del Perú lo llamó para sofocar una rebelión de los conquistadores capitaneada por Gonzalo Pizarro. En 1547, volvió a Chile y prosiguió la guerra contra los indómitos araucanos, que ofrecieron a los españoles mayor resistencia que cualquier otra tribu de América. Fundó, en 1550 la ciudad de Concepción junto a la desembocadura del Bío-Bío. Durante la guerra contra los araucanos fundó varias ciudades más, entre ellas Valdivia, cerca de los 40° lat. sur, en el año de 1552..

Agobiado por la dependencia en que se encontraban las autoridades del Perú que mantenían comunicación con España a través de Panamá, Valdivia se esforzó en hacer practicable la ruta del estrecho de Magallanes; creyó erróneamente que la salida más septentrional de éste se encontraba a los 42° de lat. sur. Para explorar la costa del sur de Chile hasta la ficticia salida del estrecho, utilizó la flotilla que le habían enviado del Perú al mando de Juan Bautista Pastene quien halló realmente cerca de la mencionada latitud, el angosto canal de Chacao y entró en él. (66) Pastene exploró los islotes que poblaban el canal hacia el sur, los golfos de Ancud y Carcovado y pasando este último al oeste, a los 44° lat. sur, el golfo de Guafo, que lo condujo de nuevo al océano Pacífico. Estos golfos y el Canal de Chacao separaban del continente la isla grande de Chiloé; así se inició el descubrimiento del Archipiélago de Chile, que incluye al norte esta isla descubierta y navegada por Pastene.

En 1553 los araucanos bajo la jefatura de Lautaro, derrotaron, uno tras otro, a varios destacamentos españoles, hicieron prisionero al propio Valdivia y lo atormentaron hasta matarlo. Mucho del país al sur de Concepción, excepto Valdivia, permaneció -

(66) Ibidem, p. 199

siendo territorio de nadie por generaciones; algunos sitios se perdieron en el siglo XVI y no se recuperaron hasta el XIX; Osorno, saqueado por los araucanos en 1600 no se reconstruyó hasta 1796.

En palabras de Pierre Chaunu, "Chile se salvó por amputación" y "Araucanía permaneció por tres siglos, y para su desgracia, en las manos de los araucanos". Chile permaneció aislado de la marcha de las colonias novohispanas y cortado del Perú por el desierto de Atacama, la pared de los Andes, y el Pacífico del sur. Mientras éste no se abrió al comercio mundial, no floreció el puerto de Valparaíso: hasta entonces, Chile fué provinciano y rústico: su primera universidad se fecha en 1756, la primera imprenta en 1812. (67)

Mientras los españoles recorrían por tierra los territorios de Sudamérica a lo largo del litoral del Pacífico aún más al sur del paralelo 40°, en los primeros años de la conquista, el reconocimiento por mar de estas costas hasta el estrecho de Magallanes no se hizo sino en la segunda mitad del siglo XVI. Durante algún tiempo las navegaciones desde el Callao a Valparaíso fueron difíciles y dilatadas porque los barcos navegaban muy cerca de la costa, donde dominaban los vientos del sur y sureste y había que enfrentarse con la entonces desconocida corriente de Humboldt. De Valparaíso al Callao se tardaba menos de un mes, y en sentido contrario la navegación duraba más de tres meses. El primero en descubrir la derrota más fácil fue el famoso marino Juan Fernández, quien tuvo bajo su dirección la línea de tráfico entre Perú y Chile; después de muchos viajes entre el Callao y Valparaíso, distanciándose de la costa, logró a mediados de 1574 acortar a un mes el viaje de norte a sur. Descubrió las islas de San Félix y San Ambrosio, en el paralelo 25°, y en otro viaje de Valparaíso a Concepción, yendo también lejos de la costa, descubrió en los 34° -

(67) Spate, op. cit., p. 77

las islas después llamadas en su honor, de Juan Fernández. Es en una de ellas, la "Más a Tierra" donde vivió el marinero escocés - Alexander Selkirk que Daniel Defoe tomó como modelo para su Robinson Crusoe. A Juan Fernández se le atribuye el descubrimiento de la Isla de Pascua.

En 1579 se llevó a cabo una importante expedición al estrecho de Magallanes, a cargo del famoso marino y cosmógrafo Pedro Sarmiento de Gamboa, que fue promovida por D. Francisco de Toledo, virrey del Perú, a raíz de la llegada de Francis Drake al Callao y Valparaíso, después de cruzar el estrecho de Magallanes en 1578 (68). Para evitar que se repitieran los desmanes cometidos por - Drake, el virrey ordenó que se reconociera detenidamente el estrecho así como todos los canales y bocas del mismo y se le rindiera un informe sobre la manera de fortificarlo; más adelante hablaremos con detenimiento de esta expedición; por el momento sólo mencionaremos que el resultado fue que se reconociera muy bien la - costa meridional de Chile y que se hiciese un levantamiento cartográfico muy minucioso del estrecho y sus derivaciones.

Por disposición de las autoridades peruanas, Juan Ladrillero hizo la primera descripción, muy incompleta e inexacta, de la costa occidental de Patagonia, es decir del litoral del sur de - Chile. Descubrió de paso varias islas, mas no es posible especificar cuáles, porque su configuración y sus nombres cambiaban con - tinuamente en los mapas levantados posteriormente por marinos de distintas naciones. En todo caso, Ladrillero comenzó el descubrimiento del Archipiélago de los Chonos y de las penínsulas de Taitao y Tres Montes, el golfo de Penas y la parte meridional del Archipiélago de Chile. Buscaba un estrecho al norte del de Magallanes pero por supuesto no lo encontró. Más tarde se demostró que no hay sino ramales noroccidentales del estrecho, mucho menos cómodos para la navegación. Ladrillero cruzó, por primera vez en - la historia de la navegación, el estrecho de oeste a este y se -

(68) Prieto, op. cit., p. 53

convenció de que allí no hay ninguna corriente atlántica permanente, como afirmaban los compañeros de Magallanes y Loaysa que sobrevivieron. Investigadores posteriores dieron el nombre de Ladrillero al canal que separa las islas meridionales del archipiélago de Chile y a la montaña de 1,665 m. de altura, de la isla de Riesco, en la parte occidental del estrecho de Magallanes. (69)

17.- Se reanuda el proyecto oriental del imperio.

Los conquistadores de la Nueva España nunca soñaron limitar sus ambiciones a la costa del Pacífico. El proyecto oriental estaba presente desde 1523; en tanto que móvil de exploración de la costa, sostuvo los esfuerzos de Cortés de 1527 a 1530 y no fue jamás abandonado. Después de este primer paroxismo, un segundo - culminó con la expedición victoriosa de Legazpi y Urdaneta en 1564-65. A partir de entonces las Filipinas se ligaron con Nueva España. Existía ya una vida poderosa en el Pacífico, animada por México, al igual que lo fue en el Atlántico español por Sevilla.

El motor de intercambios Nueva España-Extremo Oriente, fue la plata de México. Esta riqueza comandó también una parte de la navegación en la costa del Pacífico, primero desde la Navidad y luego desde Acapulco hasta Chile. La Nueva España abrió, a través del espesor del Pacífico, una nueva frontera. (70)

Alfonso Trueba en su libro La conquista de Filipinas (ed. Jus, México, 1959), dice lo siguiente:

La conquista de las Filipinas fue empresa de la vieja y de la nueva España. De un puerto mexicano se des-

(69) Maguidóvich, op. cit., p. 200

(70) Chaunu, op. cit., p. 155-6

prendieron las naves de la aventura y la cruzada. De seda joyante de Oaxaca eran los pendones; en las herrerías de la calle de Tlacopan forjaronse las espadas que reflejarían la luz de países remotos; plata de Zacatecas y Guanajuato rodará en monedas por el mundo oriental; caballos de México, criollos caballos domados por jinetes mexicanos, irán a extender la conquista; por siglos, el dinero de la Nueva España mantendrá flotando más allá del Pacífico las banderas del imperio español, y la fe se propagará bajo el amparo de la Virgen mestiza de Guadalupe. Las crónicas de los navegantes acusan el matiz criollo de la empresa. El viejo idioma castellano reverdece en vocablos de origen indio. Alonso de Arellano, capitán del "desderrotado" patache San Lucas, que formó parte de la famosa armada, emplea en la narración de su viaje voces tan mexicanas como petate, jacal, chiquihuite, tamal, metate. Es idioma que expresa mestizaje cultural y denuncia el carácter novohispánico de la hazaña. (71)

El Océano Pacífico, desde el naufragio de la expedición de Ruy López de Villalobos, se daba por cerrado a las naves de Castilla. Pero la idea de la posibilidad de encontrar la ruta de regreso que en varias expediciones fracasadas había costado muchas vidas, aparentemente seguía inquietando a los novohispanos. A Fray Andrés de Urdaneta, con sus sorprendentes relaciones y a su proverbial "carreta trasatlántica", debe dársele parte del mérito que le corresponde por la reapertura de aquellos viejos horizontes que traerían gloria y riqueza a la Nueva España. (72)

(71) Prieto, op. cit., p. 97

(72) Cuevas, op. cit., p. 184

El virrey Velasco, entusiasmado en dilatar la conquista y evangelización de las lejanas islas del Maluco envió a Felipe II una carta cuyo texto original se desconoce pero que vemos refleja en la contestación que al virrey dió al monarca en carta de - septiembre de 1559:

... Os mando que para hacer los dichos descubrimientos, enviéis dos naos del porte y manera y con la gente que allá pareciere, los cuales, enviéis al descubrimiento de las islas del Poniente hacia los Malucos, que procuren traer alguna especiería para hacer el ensayo de ella y se vuelvan a esa Nueva España para que se entienda si es cierta la vuelta ... Daréis por instrucciones a la gente que así enviáredes que en ninguna manera entren en las islas de los Malucos porque no se contravengan al asiento que tenemos tomado con el Sereníssimo Rey de Portugal...

Había pedido el virrey al monarca, que al frente de esa expedición fuese Fray Andrés de Urdaneta, "...por la experiencia y noticia que tiene de las islas, e porque la navegación que se ha de hacer, ninguna persona en estos reinos ni en esos lo entiende tan bien como él..." (73)

El rey Felipe II, deseoso de ensanchar los dominios de España, aceptó la sugestión de D. Luis de Velasco de organizar la armada que cruzara el Pacífico en busca de nuevas tierras. El virrey había informado al monarca que en un convento agustino de la Nueva España se encontraba como religioso desde 1553, fray Andrés de Urdaneta, que era el mismo que había salido de España como asistente de Juan Sebastián de Elcano en la expedición de Loaysa y que había regresado a España en 1536 por el Cabo de Buena Esperanza. Había ido luego a Nueva España, ocupado varios cargos pú-

(73) Ibidem, p. 185

blicos: estuvo en la pacificación de Nueva Galicia con Pedro de Alvarado y fue corregidor en esa provincia; además en 1547 fue nombrado almirante de la flota que D. Antonio de Mendoza enviaba a petición del licenciado D. Pedro de la Gasca a la pacificación del Perú por la corona de España, y en contra de Gonzalo Pizarro. Esta expedición no se llevó a cabo porque se recibieron a tiempo noticias de la derrota del ejército rebelde en Perú, y de la muerte de Gonzalo Pizarro; decía también el virrey Velasco, que una crisis espiritual había llevado a Urdaneta a la vida monástica y que, por sus grandes conocimientos náuticos podía ser un magnífico elemento para dirigir la expedición que se organizase. Sugirió al soberano la conveniencia de escribir directamente al ahora padre agustino en ese sentido. (74)

Felipe II escribió en septiembre de 1559 dos cartas: una al virrey Velasco ordenándole la construcción de las naves que fuesen necesarias para los nuevos descubrimientos, y "para que se vea si es cierta la vuelta y qué tanto se gastará en ella", y la otra a Fray Andrés de Urdaneta, rogándole que en servicio de la Corona aceptase el encargo que le hacía de dirigir y aconsejar con su experiencia esta nueva expedición que el virrey había de organizar. Urdaneta aceptó el encargo y se puso a las órdenes del virrey a pesar de que dice en su respuesta al rey "...de que según mi edad, que pasa de los 52 años y de la falta de salud que de presente tengo, y de los muchos trabajos que desde mi mocedad he pasado, estaba necesitado de pasar lo poco que me resta de vivir en quietud". El virrey encomendó a Urdaneta ocuparse de la construcción de la armada y dirigirla a través del Pacífico, aunque por consejo del mismo Urdaneta y del virrey, debía mandarla como Capitán General D. Miguel López de Legazpi, nacido en Guipúzcoa, y que había sido escribano y alcalde ordinario de la ciudad de México. Por enfermedad y muerte del virrey, se atrasó la cons

(74) Prieto, op. cit., p. 96; Cuevas, op. cit., pp. 137-8

trucción de la armada durante cinco años y por fin, la Audiencia de México se encargó de la empresa y redactó las instrucciones - con fecha 1° de septiembre de 1564.

En la carta del virrey Velasco a Felipe II de mayo de 1560, le informa que está preparando las naves -ostensiblemente para - viajes al Perú y defensa costera- pero con grandes dudas acerca de la cuestión de la demarcación de las Molucas: Urdaneta y otros pensaban que las Filipinas estaban al oeste de las Molucas (como - en efecto lo están) y por lo tanto en la región prohibida por ser territorio de la Corona de Portugal. Urdaneta mismo encontró la solución para justificar el motivo de la expedición: "se necesita una razón legítima o piadosa", y ésta podía ser el rescate de españoles cautivos de viajes anteriores, "cuyas almas estarían en peligro". Sin embargo los geógrafos académicos y los abogados en España todavía se aferraban a la creencia de que las Filipinas eran - blanco legítimo por estar en aguas propias de la Corona Española. Se hablaba de, en el viaje de ida, ocupar San Bartolomé (Taongi) descubierta por Salazar en 1526, y usarla como base intermedia; - también se habló de llegar a Nueva Guinea, todo esto dependiendo de los vientos en la época en que zarparan. La ruta de regreso se trató con más vaguedad, aunque las islas de Los Ladrones se mencionaron. Es posible que Urdaneta se estaba reservando para sí la idea de tomar una ruta más al norte. (75).

El fraile conversaba a menudo sobre sus experiencias de varios lustros atrás, cuando fue integrante de la expedición de Fray García Jofre de Loaysa, referentes a las islas de la Especiería. A sus conversaciones tan atractivas con los señores novohispanos seguían "tristes silencios y suspiros de los oyentes" según dice el P. Cuevas. La opinión general era de que nadie podía ir por la razón de la imposibilidad del viaje de vuelta, a lo que Urdaneta respondió en una ocasión: "No con una nao, sino hasta con una carre-

(75) Spate, op. cit., p. 101

ta podría yo regresar de las islas del Poniente". Evidentemente - el valiente fraile, experto en las cosas del mar iba acumulando datos, consideraciones, y razonamientos sobre la posible solución al problema del tornaviaje. (76)

Urdaneta envió al rey un memorial: Memorias de las cosas que me parece será bien que el Rey nuestro Señor, tenga noticias dellas para que mande proveer lo que más fuere servido. Comienza oponiéndose a la salida de la flota desde Barra de Navidad porque "es tierra malsana", porque en él había muy pocos indios, porque - era mucho más lejano que Acapulco de la ciudad de México y Veracruz. Señala como el mejor puerto sobre el Pacífico, al de Acapulco, por ser propio para un astillero, para carga y descarga de navíos, "y por ser uno de los buenos puertos que hay en lo descubier^{to} de las Indias, grande y seguro y muy sano y de buenas aguas y - mucha pesquería y mucha madera para la ligazón de los navíos y pinos para mástiles y entenas...". Hay bastantes poblaciones en los alrededores y entre él y la ciudad de México no hay arriba de sesenta y tantas leguas de camino frecuentadas por recuas de mulas. Dice que de Veracruz a Acapulco hay hasta ciento diez leguas y se pasa por la ciudad de Puebla de los Angeles. En este particular - se siguió el consejo de Urdaneta y el tiempo le dió la razón, como que Acapulco y Puebla, camino de Veracruz, fueron la vena aérea de aquél histórico tráfico y ricas mercaderías de Oriente. Habla en el memorial de la construcción de armas pesadas y herraje marino - en el mismo puerto de Acapulco y sobre el personal que había de - tripular la armada, aconsejando que se enviara en ella "a muchos - mancebos que andan hechos bagamundos /sic/" y pide se le faciliten instrumentos de navegación y un cartógrafo. (77)

El memorial enviado a Felipe II por Urdaneta contenía la - derrota de la expedición con tres itinerarios, según fuera el ---

(76) Cuevas, op. cit., p. 183

(77) Ibidem, p. 188

tiempo de la partida: 1.- Si los galeones zarparan entre octubre y noviembre de 1561, la navegación debía hacerse directamente a Filipinas, pasando por las islas de San Bartolomé y las de los Ladrones, hipótesis que ya sabía que no se verificaría por lo atrasado que estaban en los preparativos. 2.- Si la navegación se emprendiese más tarde, entre noviembre y enero, se había de tomar la ruta del sur y navegar hasta el grado 25 debajo de la Equinoccial. Desde ahí irían a varias islas, principalmente a Nueva Guinea, y esto es lo que realmente suponía Urdaneta que iba a suceder. 3.- Si el viaje se retrasaba hasta marzo, había que ir al Japón y desde ahí a Filipinas, punto señalado por Felipe II. Esto último, la conquista y posesión de las Filipinas, era una decisión moralmente difícil para Urdaneta y el virrey Velasco. A juicio de aquél, España no podía conquistarlas porque caían dentro del área que se había comprometido a no navegar ni conquistar. La opinión de Urdaneta no era sólo eso: la fundaba en mediciones y datos muy concretos, y así lo expuso al Rey en mayo de 1560.

Además de encontrar la ruta de retorno, que era el fin principal de la expedición, se pensaba hacer una gran conquista, mas no de las Filipinas, que Urdaneta y el virrey consideraban terreno vedado, sino de Nueva Guinea y Australia; pero un tal Juan Pablo Carreón, que había sido timonel de la expedición de Villalobos y no lo sería de ésta, enojado con Urdaneta, escribió a Felipe II para que no se aceptaran las derrotas de aquél. En otra carta, el resentido Carreón nos da el secreto del grandioso descubrimiento que Urdaneta quería realizar: "dice el P. Fray Andrés de Urdaneta que la salida de la Armada del dicho puerto Navidad gobierne se dirija al suroeste hasta ponerse a la altura del 20° de la dicha banda del sur y que si en aquel paraje no topare con tierra, que vuelva a gobernar al noroeste hasta bajar a 5°. En estas líneas de Carreón está el rumbo preciso para ir a Australia y Nueva Guinea, idea que estaba en la mente de Urdaneta, quien sabía de la rica vegetación y apreciadísimos productos de la Nueva Guinea -isla muy disputada por su riqueza a fines de siglo por Holanda e In-

glaterra. (78)

Aunque el virrey Velasco deseaba que la expedición hubiese zarpado en 1562 hubo dilaciones y se fue posponiendo la salida. En julio de 1564 murió el virrey y a su entierro asistieron "todos - los soldados que estaban para ir a las Filipinas y el General Legazpi... con banderas negras e insignias de luto...". El gobierno de la Nueva España y todos los negocios de él dependientes pasaron a manos de la Real Audiencia. Esta, dominada por la opinión de un visitador real, el licenciado Valderrama, prohió la oposición - que el piloto Carreón estaba haciendo a Urdaneta. La influencia - de Valderrama hizo que los planes de Urdaneta se deshicieran en el momento mismo en que éste comenzaba a realizarlos. Las opciones - que él había propuesto en su memorial al rey (N. Guinea, Australia) se hicieron a un lado y las órdenes que llevaba la expedición, que se debían abrir una vez estando en alta mar, eran de ir a Filipinas. (79).

El mando lo llevaría el capitán D. Miguel López de Legazpi, a la sazón de alrededor de 58 años de edad, de los cuales cerca de 34 los había pasado en Nueva España, en la que había tenido muchos cargos de confianza. Tal vez fue escogido para capitanear esta expedición porque Urdaneta, a fuer de religioso, no podía tener mando militar ni político. Era hombre probo, honrado y de muchos méritos, y amigo y pariente de Urdaneta. Este, en una carta al rey escrita al comenzar la expedición dice: "Irán en estas velas, de 380 hombres arriba. Llevamos por general a Miguel López de Legazpi, natural de la provincia de Guipúzcoa, persona de muy buen juicio y cuerdo, con quien todos los de la Armada llevamos muy gran contento. Va sólo por servir a Dios y a V. M. a su propia costa." (80).

(78) Cuevas, op. cit., p. 193-4; Schurz, op. cit., p. 22

(79) Cuevas, op. cit., p. 195-6

(80) Ibidem, pp. 196-202

En enero de 1561 había escrito el virrey Velasco a S. M.:

E señalado /para jefe/ a Miguel López de Legazpi, natural de la provincia de Guipúzcoa, hijodalgo notorio de la casa de Lezcano, de edad de cinquenta años y más de veynte y nueve que está en esta Nueva España, y de los cargos que ha tenido y negocios de importancia que se le han cometido a dado buena quenta y a lo que de su cristiandad y bondad hasta agora se entiende, no se ha podido elegir persona mas conbeniente y mas á contento de Fray Andres de Hurdaneta, que es el que ha de gobernar y guiar la jornada, porque son de una tierra y deudos y amigos y conformarse han.

Palabras de las cuales se desprende que no fue Urdaneta quien eligió a Legazpi, sino el virrey, con el "contento" de Urdaneta. (81)

18.- ¿De qué puerto zarpó la expedición Legazpi-Urdaneta?

Es necesario destinar unas cuantas líneas a este tema porque aparentemente los autores no se ponen de acuerdo y hay mucha discrepancia en sus opiniones: Carlos Prieto, El Océano Pacífico p. 97, dice que la expedición zarpó del puerto de la Navidad en Jalisco; O.K.H.Spate en The Spanish Lake se contradice, porque en la p. 66 afirma: "...la Navidad, que se estableció cerca de 1536 y durante su tiempo fue una base notable: Villalobos y Legazpi zarparon desde ahí hacia las Filipinas...", basándose en "El puerto de Navidad y la expedición de Legazpi", de C. Pisano y Saucedo, (en Historia Mexicana, #4, 1964-5). Después, en la p. 101

(81) Morga, op. cit., nota 19, pp. 373-4; Carlos Prieto afirma lo contrario: que Urdaneta eligió a Legazpi: op. cit., - pp. 96-7

afirma otra cosa:

No fue sino hasta el 21 de noviembre de 1564 que cuatro naves bajo el mando de M. López de Legazpi zarparon de Acapulco; la decisión de usar ese puerto se debió a Urdaneta, quien argumentó su superioridad - por sobre el de la Navidad, y su insistencia en dejar de lado éste en el viaje de regreso puede decirse que influyó en que, Acapulco fuera la terminal mexicana de la ruta del Galeón de Manila.

Su afirmación se basa en otras fuentes sajonas (Cf. vid. Emma H. Blair, y James A. Robertson, The Philippine Islands. 1493-1803. Cleveland, 1903). El P. Cuevas dice que: "Esta visita al puerto de Navidad, fué de mucha utilidad a Urdaneta, como luego veremos y por eso después habló tan resueltamente sobre los inconvenientes que este puerto ofrecía y las conveniencias de fijarse de preferencia en el de Acapulco". (82) Esto es cierto porque ya mencionamos previamente que en el memorial que Urdaneta envió al rey sobre la proyectada expedición asienta explícitamente que no está conforme con que el puerto de Navidad sea, como había sido costumbre, el puerto de salida.

Ya hemos mencionado que en una de las cartas de Juan Pablo Carreón, el resentido enemigo de Urdaneta, se encuentra este dato: "dice el P. Fray Andrés que la salida de la Armada del dicho puerto /Navidad/," y el propio Urdaneta, ya embarcado, en vísperas de zarpar escribió al rey: "Estoy embarcado ... Nuestra partida, placiendo a Dios, para las partes del Poniente, serán mañana...", pero aunque no menciona explícitamente el puerto de salida, sin lugar a dudas sabemos que fue la Navidad porque otra carta existente nos lo certifica: se trata de Copia de una carta ve

(82) Cuevas, op. cit., p. 134

nida de Sevilla a Miguel Salvador de Valencia, la cual narra el "venturoso descubrimiento que los mexicanos han hecho navegando con la armada que su Magestad mandó hacer en México. Con otras cosas maravillosas y de gran provecho para toda la cristiandad - que son dignas de ser vistas y leídas:"

Desto de la China hay dos relaciones y es, que a los 17 de noviembre del año de 1564, por mandado de su Magestad se hizo una armada en el puerto de la Navidad en la Mar del Sur, cien leguas de México, de dos naves y dos patayos, para descubrir las islas de la Especiería, que las llaman Philippinas, por nuestro Rey. Costaron más de seyscientos mil pesos de tipuz que plata de aleación mexicana, hechas a la vela. Partieron el dicho día del puerto y navegaron seis días, juntas..."

y continúa la larga narración de uno de los cuarenta hombres del patache San Lucas comandado por Alonso de Arellano, que se separó de la flota por el mal tiempo y fue y regresó de Filipinas solo. D. Francisco Javier Salas, anotador de los documentos de Ultramar, inculpa a Arellano de haberse separado voluntariamente de la flota, lo cual es absurdo, pero admira las condiciones extraordinarias del viaje de regreso del San Lucas. El también afirma que zarparon del puerto de Navidad. (83)

Aunque la expedición de Legazpi zarpó de la Navidad, es cierto que pronto Acapulco tomó su lugar por ser mejor puerto, de hecho la mejor bahía de la costa oeste americana después de la de San Francisco, y más accesible desde Veracruz y la ciudad de México para el transporte de mercancías.

(83) Cuevas, op. cit., pp. 377 y 234; cf. vid. Emma H. Blair y James A. Robertson, The Philippine Islands. 1943-1803, Cleveland, 1903.

19.- La expedición Legazpi - Urdaneta.

Por fin después de tantas contingencias quedó lista la expedición; la flota estaba formada por la capitana, la San Pedro - de 500 toneladas, al mando de Legazpi y como piloto mayor Esteban Rodríguez; la almiranta, San Pablo de 300 toneladas, capitaneada por Mateo de Saz y como pilotos Jaime Fortun y Diego Martín, de Triana; el patache San Juan de 80 toneladas, comandado por Juan de la Isla y pilotado por su hermano Rodrigo; el patache San Lucas de 40 toneladas, capitaneado por Don Alonso de Arellano y pilotado por Lope Martín de Ayamonte. Urdaneta iba al frente de ellos como Mayoral, título que le daba Legazpi cuando, en su carta al rey decía que iban con él "150 hombres de mar y 200 soldados y seis religiosos de la orden de San Agustín y por Mayoral de ellos el P. Fray Andrés de Urdaneta...". Este recibió de sus superiores los títulos de prelado y protector de los indios de las regiones que descubriesen y poblasen. La flota zarpó el 21 de noviembre de 1564. (84)

Las notas de la relación de Urdaneta y otras dos de los pilotos nos dicen que la armada "corrió" al sudoeste conforme a las instrucciones que llevaba del virrey. Cuatro días después, el 25 de noviembre, Legazpi abrió las instrucciones selladas que traía de la Audiencia Real de la Nueva España que había dado órdenes de que fuesen abiertas 100 leguas mar adentro. Se le mandaba que hiciera su viaje directamente a las islas Filipinas para conquistarlas y poblarlas. Convocó a religiosos, capitanes y oficiales de S. M., autoridades y pilotos a la nave capitana y les comunicó estas instrucciones. Legazpi cumplía con su deber, pero para Urdaneta esto era una mala pasada por parte de la Real Audiencia; su gran empresa se derrumbaba, o sea el descubrimiento de Australia

(84) Prieto, op. cit., p. 97; Cuevas, op. cit., pp. 202-3

y Nueva Guinea, que le quitaban de las manos con engaños y en un momento en que no podía ya defenderse ni apelar a nadie. Las intrigas de Carreón habían influido en la decisión de la Real Audiencia para seguir la misma derrota que la expedición de Ruy López de Villalobos. Urdaneta y sus monjes protestaron pero sin resultado. Las órdenes indicaban comerciar, colonizar de ser posible y evangelizar; la exploración se debía extender a las islas japonesas y sobre todo, la ruta de retorno debía encontrarse lo más rápidamente posible y Urdaneta debía regresar en el primer navío. Aunque se permitía a todos la correspondencia usual al Rey y la Audiencia, las cartas no se enviarían hasta que ésta tuviera un reporte completo y debían tomarse precauciones para que las instrucciones permanecieran secretas. Por esto es claro que el objetivo principal era un serio intento de colonizar y además, que las autoridades novo-hispanas no estaban tan seguras como decían de la legalidad del intento. (85).

La narración de lo acontecido al patache San Lucas está sacada por el P. Cuevas de una, muy larga, escrita por el capitán D. Alonso de Arellano y sus compañeros para la Audiencia de México. Supone nuestro autor que D. Alonso era criollo por los muchos giros mexicanos que emplea en su lenguaje -palabras provenientes de voces indígenas, que un peninsular no hubiese empleado con tal facilidad y frecuencia. Asegura Arellano que la noche del 1° de diciembre hubo tal temporal que aunque puso una farola en la nave para que el resto de la flota supiera las dificultades en que se encontraba, aparentemente ésta se había ya adelantado y no lo vio (Spate duda de esta afirmación y cree que fue simplemente una llana deserción). Duró el mal tiempo 20 días, en los que navegaron a la lat. de 9°. Prosigue la narración en términos de náutica anticuada describiendo las peripecias por las que pasaron:

(85) Spate, op. cit., pp. 102-3; Schurz, op. cit., pp. 22-3; Cuevas, op. cit., pp. 203-4

arrecifes, riscos, corrientes marinas, ciclones. Menciona diversas islas por las que pasaron: el 6 de enero de 1565 llegaron a un grupo de "36 islitas puestas en triángulo", en la lat. de 10° 1/4. En muchas de ellas tuvieron efímero contacto con los nativos que se acercaban en pequeñas embarcaciones. Les faltaban ya alimentos, que se les habían dañado, y estaban desprovistos de todo lo necesario que "no lo llevábamos, porque confiados que íbamos con el Armada, íbamos desapercibidos y a la misericordia de Dios". En la latitud de 7° tres cuartos encontraron tres islas - en triángulo con nativos muy hábiles en el manejo de la honda. Llegaron a Mindanao en las Filipinas el 30 de enero; los nativos les dieron provisiones y agua y un domingo 4 de marzo por la mañana "salimos de este puerto y de Mindanao ... dejamos muchas cruces y una botija con cartas al pie de una cruz, porque si la Armada viniese, supiese lo que nos había sucedido y el derrotero que llevábamos en su busca". (86)

Cuenta Arellano que hubiese sido un viaje muy entretenido por tantas maravillas de la naturaleza que veían pero que no se podía prolongar porque mucho había esperado y buscado a la Armada de Legazpi durante cuatro meses. Convinieron en que lo mejor era dar vuelta y poner proa hacia la Nueva España, y en lugar de acabar sus días a manos de los isleños o portugueses "como las demás Armadas que a este tierra han venido", mejor harían en observar - "el intento de Su Majestad que era descubrir esta vuelta..." ya que no habiendo podido encontrar a la Armada, la determinación de Arellano era acabar el viaje o morir. Aunque la tripulación no estaba muy de acuerdo porque el viaje de regreso era muy largo, Arellano prevaleció. Dejaron la isla de Cobos (la última al norte del Archipiélago) el 22 de abril de 1565. Fueron al este y noreste para buscar la isla de Pago "isla grande que está a 30° lat.... y de la banda del norte tiene la tierra firme de China muy cerca según la carta lo demostraba...". Llegaron hasta los -

(86) Cuevas, op. cit., p. 213; Schurz, op. cit., p. 219

43° lat. norte sufriendo mucho frío a pesar de ser junio y julio, y "grandes cerrazones, tanto que en treinta días no vimos ni sol ni estrella..." y el día del solsticio de verano (11 de junio, a esa latitud) aún siendo el más largo del año, estaba toda la cubierta nevada, y el aceite que llevaban se heló y salía a pedazos, como manteca. (87)

En este momento Arellano tenía la convicción siguiente: - "Hallándose el piloto avante del Isla del Pago mayor, 500 leguas, vimos muchos palos y aves, las cuales creo son de la tierra firme de China, la cual viene a fenecerse muy cerca de la Nueva España... y así viniendo por los 40° entendiéndose estar cerca la China de la costa de la Nueva España hasta 530 leguas, poco más o menos, conforme a el punto que el piloto traía por la carta". Un día que salió el sol, después de un mes de no verlo, midieron la latitud y estaban a 43° y aunque quisieron anotarlo en la carta "...no había más mar y así mandó correr al este por no subir más altura... y así iba el navío por los 43° y el punto de la carta por los 40° por la falta dicha". El 16 de julio avistaron tierra de la Nueva España; estaban en los 27° tres cuartos de lat. (California). Sufrieron tormentas y marejadas que los puso muy maltrechos, anegó el mar el navío, se llevó la bitácora, la aguja, apagó el fuego y se tragó al timonel. La gente estaba toda enferma de escorbuto que aunque hubiese de comer no podían hacerlo porque "... a todos se les andaban movían los dientes y les creció mucha carne en la boca, tanto que les tapaba las encías y en tocando cualquier cosa se les caían los dientes". Con el navío maltrecho y destrozado llegaron al puerto de Navidad el 9 de agosto de 1565. Aunque Spate duda de la veracidad del relato, y piensa que fue deserción el asunto del San Lucas, aplaude el viaje de regreso: "en un patache de cuarenta toneladas con veinte hombres, fue un gran viaje".

D. Francisco Javier de Salas, anotador de los documentos - de Ultramar, inculpa a Arellano y a su piloto de haberse separado deliberadamente de la flota de Legazpi, aunque admira las condiciones extraordinarias del viaje de regreso: "...hay que conceder que el viaje del San Lucas es de los más atrevidos que registra la historia de la navegación". Gabriel Díaz, tesorero de la Casa de la Moneda de México y apoderado de López de Legazpi presentó el 7 de noviembre de 1565 con los primeros papeles que envió Legazpi, en el viaje de Urdaneta, una acusación a la Real Audiencia en contra de Arellano por haber desertado voluntariamente de la flota. En otra acusación hecha al piloto Lope Martín se aludía a que se había separado maliciosamente de la flota para regresar sólo a Nueva España y usurpar la gloria ajena. La Real Audiencia de México no creyó que Arellano hubiera obrado por cálculo y no procedieron en su contra. El P. Cuevas se inclina a pensar lo mismo, o sea que lo sucedido a Arellano, tal como éste afirmó, había sido accidental. (88) El relato es ingenuo, creíble, y fue firmado por varios testigos de vista y es muy poco probable que con una embarcación tan pequeña y desprovista se hubieran enfrentado voluntariamente a semejante incógnita de un viaje tan inseguro y lleno de peligros.

De esta osada travesía por un mar desconocido dice Fernández Duro, el historiador naval español: "Estamos asombrados de la resolución de estos hombres quienes en un loco barquichuelo de 40 toneladas escasamente aprovisionado, sin velamen de repuesto, con carencia de todo tipo de provisiones y con una pequeña tripulación descontenta, se lanzaran temerariamente a una de las más arriesgadas travesías de la historia de la navegación". (89)

(88) Ibidem, pp. 231-36

(89) Schurtz, op. cit., p. 219, Apud, Cesareo Fernández Duro, La Armada Española desde la unión de los reinos de Castilla y Aragón, 9 vol. Madrid, 1895-1903.

Volviendo atrás al resto de la flota de Legazpi, diremos que en conformidad con las órdenes, mandó éste que la Armada se dirigiese al oeste cuarta sudoeste hasta ponerse en altura de 9° y de allí corriesen derechamente al oeste. A principios de enero de 1565, cerca de los 10° lat. norte avistaron cinco pequeñas islas de las Marshall. El día 17 los pilotos pensaron que estaban al oeste de las islas de los Matelotes y por lo tanto cerca de Mindanao. Urdaneta no estuvo de acuerdo y ordenó subir a los 13° lat. norte; cinco días después llegaron a Guam, en las islas Marianas o de los Ladrones donde Urdaneta pudo hablar en su lengua a los nativos, por serle ésta conocida. El 26 de enero Legazpi tomó formal posesión de ellas y el 13 de febrero llegaron a las Filipinas tomando posesión de Samar, Bohol y Cebú, adonde llegaron el 27 de abril, exactamente 44 años después del día en que Magallanes fue muerto en Mactan. (90)

En Cebú, después de una lucha, capturaron una embarcación musulmana mercante procedente de Borneo; Legazpi les regresó su carga y obtuvo valiosa información acerca de que los nativos sistemáticamente los evitaban debido a devastadores ataques que les habían hecho los portugueses haciéndose pasar como españoles. Reconocimientos de la isla les hicieron ver que era populosa y bien provisionada; a los ojos de los españoles, sus habitantes eran vasallos de la Corona desde los días de Magallanes. Sus intentos de negociar en Cebú fallaron; obviamente los habitantes estaban en rebelión. Bombardearon la población dejándola en ruinas; en una cabaña encontraron algo que consideraron milagroso: un niño Jesús en su cuna, que 44 años atrás Pigaffeta, o posiblemente el mismo Magallanes, habían obsequiado a la reina. Esto les pareció una buena señal; el 8 de mayo Legazpi llegó al pueblo y fuerte de San Miguel, tomando posesión formal, la cual había de durar 333 años. Este niño Jesús encontrado existe aún en la iglesia del Santo Niño de Cebú.

(90) Spate, *op. cit.*, p. 102

Legazpi estableció relación con los habitantes porque las rivalidades internas de los isleños le ayudaron y gradualmente - los españoles asentaron su dominio en las islas entre Mindanao y Luzón. Tuvieron dificultades con la propia Mindanao y con los - "moros" de Joló en el archipiélago Sulú hacia el sur. Hubo muchas escaramuzas y esta región nunca llegó a estar completamente en paz. Sin embargo, más al norte, la hispanización de las Filipinas fue poderosamente influida por los agustinos y después por los franciscanos y otras órdenes y aunque los frailes mismos fueron en ocasiones explotadores, los excesos de las "entradas" y - "encomiendas" fueron atenuados en las Filipinas. Siempre estaba presente el fantasma del hambre; la agricultura de subsistencia, local, difícilmente podía soportar el arribo de tanta gente nueva e improductiva. El hambre causó muchas disensiones y levantamientos y existía también la amenaza de parte de los portugueses; los primeros contactos con ellos se hicieron en noviembre de 1566. De Nueva España llegaron en agosto de 1567 dos naves con 200 hombres y provisiones: la San Juan se envió de regreso en julio de 1568 con cerca de 400 quintales de canela. Naufragó cerca de Guam salvándose la tripulación, pero perdiéndose la carga. El 2 de octubre cuatro galeones portugueses y otras cuatro embarcaciones menores llegaron a las Molucas al mando de Gonzalo Pereira. Españoles y portugueses sostuvieron intercambios diplomáticos, escaramuzas e insultos durante cuatro meses y en enero de 1569 los portugueses se fueron y Legazpi se movió a Panay, donde había más provisiones y estaba más lejos de la presencia portuguesa. (91)

En junio de 1569 Juan de la Isla trajo refuerzos, incluyen do cincuenta parejas que se establecieron en Cebú, permisos para conceder encomiendas, y el nombramiento de Legazpi como gobernador y Capitán General. Se obtuvo información de la región de la Bahía de Manila en la isla mayor: puerto apropiado, densamente -

(91) Ibidem, p. 102-3

poblada, con abundante comida. El comercio con las Molucas estaba vedado pero la situación de Luzón prometía posibilidades de comercio con China. En mayo de 1571 Legazpi se apersonó en Manila y negoció un tratado de vasallaje y estableció el cabildo para la nueva ciudad española. Al año de esto, las pobladas áreas costeras de Luzón habían sido visitadas, se había explorado algo del interior, y lo más importante, una pequeña colonia de comerciantes chinos se estableció en Manila. Cuando Legazpi murió en agosto de 1572, había puesto las bases firmes de fundación de la colonia, a su vez colonia de Nueva España. Las islas producían poca cera, gengibre, canela, un poco de oro, y el establecimiento administrativo y militar tenía que ser permanentemente subsidiado por Nueva España; Manila era un arsenal para el ejército y un asiento para la iglesia, pero serviría como canal a través del cual la plata de Nueva España pagaba las riquezas de Oriente que irían hacia América y Sevilla. Legazpi reportó: "estamos a la puerta y en la vecindad de los más ricos países del mundo, y los más remotos ... la gran China, Borneo, Siam, Japón, y otras grandes y ricas provincias". Sin embargo España no estaba sola en aquellas regiones: Portugal aún poseía la Especiería, y desde 1557 se había establecido en Macao.

Durante estos primeros años los españoles se ocuparon de extender y organizar su dominio sobre las islas. El proceso se realizó con una notable combinación de valor y tacto y con un mínimo derramamiento de sangre. Legazpi era hombre de gran habilidad y la relativa facilidad con que se llevó a cabo la conquista de las islas se debió en mucho a la confianza de los nativos en su moderación y humanidad. Prefería métodos pacíficos, siempre que esto fuera posible; cuando era necesaria la fuerza, utilizaba pequeños destacamentos de infantería altamente eficientes bajo el mando de su maestro de campo, el veterano Martín de Goiti, o de su brillante nieto, el joven Juan de Salcedo. Cuando murió en 1572 la conquista estaba virtualmente terminada: casi todos los jefes nativos de las Visayas y Luzón habían reconocido la autoridad de España y pronto los misioneros siguieron a los soldados pa

ra establecer las bases de la conquista espiritual. Las islas de los "moros", Mindanao y el Archipiélago Sulú, al sudoeste, permanecieron rebeldes a los españoles hasta el mismo fin de su dominio en las Filipinas. Los musulmanes y piratas asolaron siempre las Visayas y Luzón, en el sur, y los españoles nunca lograron so juzgar a esta gente predatoria y fanática. (92).

Al principio Legazpi había tenido grandes esperanzas sobre la producción de especias de Mindanao, e inclusive propuso desarrollarla para rivalizar con las Molucas, para proveer de especias "a toda la Cristiandad". Pero el clavo, riqueza de las Molucas, no crecía en Filipinas y en Mindanao únicamente se producía canela. Pronto se desilusionó respecto a la posibilidad del comercio de especias. En 1568 escribió al rey: "Esta tierra no puede sostenerse a base de comercio" y al año siguiente reportaba al virrey de Nueva España: "Las Filipinas deben ser consideradas como de poca importancia, porque al presente el único artículo que puede reportar ganancias que podemos obtener de ellas es la canela". La pequeña producción de canela sin embargo, no podía ser la base de un comercio fuerte. Se encontró que los nativos poseían pequeñas cantidades de oro, pero su procedencia era desconocida y la seda con que se vestían los jefes obviamente procedía de fuera de las islas. La cultura que encontraron era muy primitiva y muy pobre pero los españoles se percataron de que las embarcaciones de los "moros" que llegaban a las islas traían variedad y riqueza de productos y que ahí estaba la posibilidad de un comercio productivo. Estos "moros" llevaban mucho tiempo practicando una combinación de comercio y piratería en lugares tan lejanos como Borneo, las Molucas, Java y Malaca.

Para una amena y detallada narración de la llegada de la expedición de Legazpi a las islas de los Ladrones y las Filipinas,

(92) Schurz, op. cit., p. 25-6

es necesario leer la biografía de Fray Andrés de Urdaneta, hecha por el P. Cuevas, aunque sus aseveraciones a veces se ven fuertemente matizadas por sus puntos de vista religiosos. Refiere que al llegar a Samar se tomó posesión dos veces de una isla cercana llamada Ibabao; en la primera sirvió de testigo Urdaneta y en la segunda ya no, y dice el P. Cuevas que tal vez el ilustre prior - dándose cuenta de que ya estaba en el archipiélago filipino, el - que según su leal sentir era terreno vedado a los conquistadores españoles en base al pacto con Portugal, se resistió a firmar y - por esta razón se hizo la segunda toma de posesión con nuevos testigos. El argumento es débil porque Urdaneta, con sus conocimientos y su seguridad de las cosas del mar debió saber desde un principio a dónde había llegado. Subraya además el P. Cuevas que los jefes de la expedición dieron "una lección cristiana" de cómo hacer una conquista: sin derramamiento de sangre y "con el fin principal de dar a esos pueblos religión, paz, orden y progreso, sacándolos así de vida tan mísera y abyecta como la que llevaban". Este argumento en cuanto a lo cristiano de una conquista puede - ser muy discutible. En el incidente con el junco procedente de Borneo tripulado por moros, Urdaneta hizo gala de conocimiento y dominio en la lengua malaya y Legazpi no perdía de vista la finalidad de la expedición y sus órdenes, y se enteró, a través de Urdaneta, de las mercancías que traían y de dónde, y a qué precios compraban y vendían; la calidad y cantidad de las islas con las - que los moros tenían tratos, sus productos, contrataciones, costumbres y religión. Dice el P. Cuevas. "Estas conversaciones - con los moros fueron todo un torrente de luz para nuestros navegantes y primeros mexicanos comerciantes trasatlánticos...debieron ver los inmensos horizontes que en el orden temporal tuvieron la Nueva y la Antigua España en aquellos mares; que tal fue por - tres siglos el comercio de mercancía exótica, rica y curiosísima de la China y de la India oriental, y por nuestra parte las toneladas de plata en barra, amonedada y labrada que de aquí les enviábamos". Añade candorosamente que cuando el piloto borneés - preguntaba si Legazpi y su flota pensaban quedarse en aquellas islas "Legazpi le sacó todas las vueltas y nada dijo en claro sobre

el porvenir". Sin embargo cuando Legazpi aclaró al moro la diferencia entre portugueses (a los que se temía por sus crueldades y depredaciones) y castellanos, sí aclara y acepta Cuevas que "Legazpi olvidaba ciertos rasgos de la propia conquista de México y la matanza de Cholula, las promesas de Cortés a Cuauthémoc, de Pizarro a Atahualpa, etc...." En la larga estadía de la Armada en la caleta de Bohol se empezó a apreciar grandemente la moneda mexicana. Apreciábanla los malayos más que el oro y "esa fue la entrada de nuestra moneda en China y la ventajosa exportación de nuestra plata acuñada casi hasta nuestros días". (93)

Hay un comentario del P. Cuevas tan subjetivo que es digno de transcribirse literalmente, para mostrar lo que debe procurar no hacer un historiador al investigar y escribir sobre un tema. - Nos dice el apasionado jesuita que:

...tratándose además de la conquista de todas las Filipinas y aún después de haberse dado cuenta de los inevitables rigores de toda conquista, los filipinos aceptaron la española con mansedumbre y hasta con razonada resignación. Como razas inferiores y que de hecho debían de estar sojuzgadas por unos y por otros, preferían el yugo español, dulcificado con el Evangelio, que no las tiranías musulmanas inmensamente más duras que los esfuerzos castellanos".

Podemos tratar de entender las mentalidades de los hombres del siglo XVI que hicieron estas conquistas y colonizaciones; situadas dentro de su contexto histórico nos son comprensibles. Lo que no podemos hacer es juzgar, y aplaudir o condenar sus actos desde el nuestro, tan diferente. En nuestro siglo el concepto de "razas inferiores" es totalmente inadmisibles aunque desgraciadamente persista en algunos individuos o grupos humanos. Entendemos, por -

(93) Cuevas, op. cit., pp. 242-51

supuesto, que el P. Cuevas vivió en los últimos años del siglo - XIX y primeros del XX.

Poco después de llegar a Filipinas, en junta de notables - Legazpi planteó tres cuestiones: si era cosa acertada poblar una de las islas o no; en caso afirmativo, cuál se preferiría; y en - torno al asunto del regreso, qué navíos debían volver a México. La primera pregunta se resolvió afirmativamente; la isla escogida fue Leyte por ser más fértil y bien provista. En cuanto a la ter - cera cuestión, convinieron a enviar un solo navío, la capitana, - que era el mejor y más ligero. Legazpi hizo firmar a todos lo - que habían aprobado. Respecto al tercer punto ya mediaban órdenes de la Real Audiencia

...que el dicho Fray Andrés de Urdaneta vuelva en uno de los navíos que despacháredes, para el descubrimien - to de la vuelta, porque después de Dios se tiene con - fianza que por las experiencias y práctica que tiene de los tiempos de aquellas partes y otras calidades - que hay en él, será causa principal para que acierte con la navegación de la vuelta para Nueva España, por lo cual conviene que en cualquiera de los navíos que para acá enviáredes, venga el dicho Fray Andrés de Ur - daneta y será en el navío y con el capitán que él os señalare y pidiere... (94)

López de Legazpi ordenó a Urdaneta que iniciara el regreso. Entretanto, él proseguiría la conquista de las demás islas entre ellas la gran isla de Luzón, en donde cuatro años después fundó - la ciudad de Manila, que fue desde entonces capital del Archipié - lago. Estableció con bases firmes la colonia española que él go - bernó hasta su muerte en 1572, y que en adelante dependería del - virreinato de la Nueva España. Cuando México logró su independen - cia en 1821, la corona de España reasumió la gobernación de las

(94) Ibidem, pp. 251-3

islas hasta que pasaron a la soberanía de los Estados Unidos por el Tratado de París de 1898. (95)

20.- El tornaviaje.

El 1° de junio de 1565 puede considerarse una fecha clave en los anales de la navegación transoceánica porque en ese día Urdaneta inició, en Cebú, el viaje en que pensaba encontrar la ruta de regreso a la Nueva España atravesando el Pacífico de oeste a este. Tenía en su contra los precedentes de los cinco intentos fracasados con anterioridad, y sabía la gran responsabilidad que había contraído con el monarca español y con los hombres que lo habían de acompañar en la aventura. Pero tenía fe en los conocimientos náuticos y en las observaciones que había acumulado en sus viajes por mar: cuando a los 17 años acompañó a Elcano en la expedición a las Molucas de García Jofre de Loaysa; los episodios vividos en las Molucas durante los once años de su estancia allí, luchando unas veces contra los naturales y otras contra los portugueses; sus nombramientos y cargos importantes en las naves y en las islas por sus méritos y su capacidad en la reparación y construcción de naves; el regreso a España por el Cabo de Buena Esperanza en 1536 completando así la segunda circunnavegación; la aceptación de la invitación que le hizo Pedro de Alvarado en 1538 para pilotear una expedición por el Pacífico que él preparaba desde México y cómo viajó con él a Santo Domingo y Nueva España; como el virrey D. Antonio de Mendoza le distinguió confiándole puestos en la administración de justicia y como corregidor de varios pueblos, y por último, el impulso religioso que lo llevó a ingresar en la O. de San Agustín en un convento de México de donde lo sacó el honroso cargo a ruegos de Su Magestad para colaborar en esta expedición.

El mismo Urdaneta se ocupó del reajuste y calafateo de la capitana San Pedro y de proveerla de los bastimentos necesarios para más de ocho meses. Como intérprete en lugar suyo dejó a un indio mexicano del barrio de Santiago Tlaltelolco que había ido con la expedición de Ruy López de Villalobos hacia 23 años y se había quedado perdido en aquel archipiélago, en la isla de Tamba-ya donde aprendió el lenguaje de los isleños. El número de personas a bordo era de 200 y como capitán venía D. Felipe de Salcedo, nieto de Legazpi, a la sazón de 18 años, cuerdo y prudente y bajo la guía náutica de Urdaneta. En las manos de Salcedo puso Legazpi una carta para S. M. En ella ensalzaba a Urdaneta: "El gran servicio que a Dios N. S. ya V. M. a fecho el Venerable P. F. A. de Urdaneta, es digno de gran mérito y crecida moral, por haber -alumbrado, así en lo espiritual como en lo temporal, en todo lo que en este viaje se ha ofrecido, por no venir en la Armada persona que nos diese lumbre, sino fué la suya....". Pide al rey que le reconozcan y premien sus méritos y se le encargue que siga en "este negocio...como persona que tan bien entendido tiene lo que en todas estas partes se ofrece y para que en ellas haga el fruto deseado por V. M. en todo...". También encarece al rey que lo socorra en lo necesario a la mayor brevedad posible. (96)

Los bastimentos de la nave San Pedro fueron arroz, millo, haba, garbanzo, aceite, vinagre, pan y vino, y como piloto mayor iba el propio Urdaneta. Del éxito del viaje dependía la posesión permanente de las islas Filipinas ya que sin un contacto seguro y constante con la Nueva España, los establecimientos en el archipié- lago estaban condenados a desaparecer. Zarparon de Cebú y el se- gundo piloto, Rodrigo de Espinosa, escribió una relación muy deta- llada como solía hacerse para guiar a los que en el futuro hicie- ran la travesía. La navegación fue hecha con todo método y siste- ma para cada día, consultando el piloto una carta que minuciosa- mente había dibujado Urdaneta. Navegaron por el laberinto del ar-

chipiélago filipino hasta salir al Pacífico; se sucedieron singladuras monótonas e inacabables, anotando cada día rumbos, distancias estimadas y las latitudes observadas del sol y la estrella polar. Urdaneta dirigió su nave al noreste en lugar de navegar al oriente como habían hecho las expediciones anteriores. A los 30° de lat. norte, cerca de las costas del Japón hallaron una corriente que se dirigía hacia el noreste y después al oriente describiendo un enorme arco en la región septentrional del Pacífico, llamada Kuroshio (Corriente negra). Alcanzaron los 39 ó 40° de lat. norte poniéndose fuera de la zona de los alisios, siguiendo luego hacia el noroeste de Hawai, dejándose llevar por la mencionada corriente; a los 118 días de navegación la nave avistó la costa americana a la altura de California, probablemente cerca de la actual ciudad de Los Angeles, donde Cabrillo había muerto. Refiere Espinosa que:

El domingo 30 de septiembre [1565], cuando amaneció - vimos la costa e no conocía la tierra por no haber estado nunca en ella, mas halle que estaba entre el - puerto de la Navidad y el cabo de Corrientes. Toda - esta costa de la mar es arenal blanco, e sobre Chama - la están dos o tres farallones cerca de la tierra, e allí dizque están las pesquerías. Lunes cuando amaneció a 1° de octubre, amanecimos sobre el puerto de - la Navidad, e a esta hora miré mi carta e vide que habíamos andado 1.892 leguas desde el puerto de Cebú... y a esta hora me fuí al capitán e le dixé que a donde mandaba que llevase el navío, e me mandó que lo lleva se al puerto de Acapulco e obedecí su mando aunque en la nave no había más de 18 hombres que pudiesen trabajar porque los demás estaban enfermos e otros 16 se - nos murieron... Llegamos a este puerto de Acapulco lu - nes 8 de este presente mes de octubre de años 1565, -

con harto trabajo que traía toda la gente. (97)

Pereyra cita a Manuel Orozco y Berra en su Historia de la Geografía en México:

La navegación fué próspera y acertada, aunque de muy gran trabajo, por ser tan larga e ir la nao tan pobre de gente y de regalo. El P. Urdaneta tomó a su cargo el gobernarla, así por ser tan necesaria su inteligencia, como porque el piloto y maestre murieron a la salida del puerto. Luego murieron otras 14 personas de las pocas que venían, y las que quedaron estaban tan enfermas, que cuando llegaron a Acapulco no había un hombre que pudiese echar anclas. Porque con el trabajo de las islas, el poco regalo de la nao y la inclemencia del norte, todos se rindieron, de que quedó casi todo el gobierno y las faenas sobre los hombros de aquel famoso argonauta. El buque entró a Acapulco el 8 de octubre de 1565; estaba encontrada la "vuelta del poniente", y formada la ruta para el comercio de Filipinas, que por tanto tiempo, por medio del Galeón, fué exclusivo de España. (98)

El P. Cuevas añade que: "...con harto trabajo que traía toda la gente. Tanto fué ese trabajo que el propio Urdaneta tuvo que andar personalmente haciendo las maniobras de anclaje y amarre para atracar".

(97) Marco A. Almazán, "El Galeón de Manila", Artes de México, No. 143, pp. 4-19, México, 1971, pp. 10-1; Prieto, op. cit., p. 103; Spate, op. cit., p. 104; Cuevas, op. cit., pp. 269-70.

(98) Pereyra, op. cit., T. II, p. 748

Habían navegado cerca de 20,000 kilómetros en 180 días, pero el triunfo se ensombreció un tanto porque el perdido patache - San Lucas había llegado al puerto de Navidad dos meses antes, el 9 de agosto. Urdaneta, con un gran rodeo, había descubierto el camino más rápido de regreso, y el más seguro desde Asia a América por el Pacífico del Norte, siguiendo la mencionada corriente de Kuroshio a lo largo del paralelo 42° lat. norte, ruta que en adelante sería seguida por el Galeón de Manila, durante 250 años impulsando el comercio entre China, Filipinas y la Nueva y la vieja España.

Una carta contemporánea venida de Sevilla dice que "los mexicanos están muy orgullosos de su descubrimiento, el que les hace creer que serán el corazón del mundo"; esta carta del año de 1566 contiene por primera vez el uso de la palabra "mexicanos" para designar a todos los habitantes de Nueva España y no solamente a los indígenas. Destinada a un tal Miguel Salvador de Valencia es una relación del viaje de Legazpi-Urdaneta hecha por uno de sus participantes. El P. Cuevas afirma que después de haber manejado millares de documentos del siglo XVI, puede asegurar que es el primero donde encontró la palabra "mexicano" en relación con el conjunto de tripulantes que fueron en dicha navegación, constituido por mezizos, criollos y españoles, unidos bajo esa designación. (99)

Hubo una polémica respecto a los méritos de Urdaneta al descubrir el tornaviaje: Enrique R. Wagner, historiógrafo norteamericano autor de Viajes españoles a la costa occidental de América en el S. XVI, es impugnado por Cuevas en varias de sus afirmaciones con respecto al viaje de Urdaneta: Wagner afirma que es erróneo atribuirle a aquél la idea de que podía hacerse el viaje de vuelta a Nueva España navegando desde las Filipinas hacia el noreste hasta la costa americana para luego bajar a Acapulco. Pien-
sa que no fue de Urdaneta este plan de navegación y sus argumentos son los siguientes: que la idea posiblemente la recibió Urdaneta de los oficiales de la fracasada expedición de Villalobos, como el

(99) Spate, op. cit., p. 104; Prieto, op. cit., p. 103

piloto Alonso Hernández y el capitán Bernardo de la Torre, que a-lardeaban en 1545 de poder hacer el viaje de regreso por haberlo - descubiertos ellos. Cuevas respondió que la ignorancia de ellos - respecto a los vientos hizo que se embarcaran fuera de tiempo y tu vieran que regresar a las Molucas. Otra razón que dá Wagner es - que Urdaneta pudo haber tratado con el piloto Escalante Alvarado, de la expedición de Villalobos y que éste tenía por segura la posi-bilidad de la navegación, cosa que es sólo una opinión. La tercera razón que expone el historiador norteamericano es que Urdaneta conoció a Fray Jerónimo de Santiesteban y al capitán Ortiz de Retes y éstos sabían del viaje de vuelta y ciertamente así fue, pe-ro fracasaron en su intento del tornaviaje y en la relación de - Fray Jerónimo, él mismo dice que regresaban por el sur, así que no fracasaron por culpa de los vientos, sino que por desconocer las - corrientes marinas, desconocían también el verdadero camino de re-greso.

Concluye el P. Cuevas que por última razón podía alegarse que la masa de oficiales y marineros que exigían a Villalobos la vuelta a la Nueva España, la tenían por factible, pero el propio - Villalobos les respondió: "En lo que vuestras mercedes dicen que el Rey de Tidore hará unas naos en que se pueda volver a la Nue-va España ... Digo que e aunque fuera así que se hiciesen las na-ves es cosa tan clara ser imposible que no hay que responder a - ello". Después de la muerte de Villalobos el rey de Tidore les o-freció construir una nave de hasta 300 toneladas para volver a Es-paña. Los portugueses no lo impedían; por lo tanto no volvieron - porque no conocían el camino de vuelta, ni por el sureste, ni me-nos por el noreste que fue el que siguió Urdaneta. Cuando contes-taron al ofrecimiento del rey de Tidore dijeron expresamente que - ese ofrecimiento era una nao bien pertrechada para descubrir su - viaje y esto prueba que no lo habían descubierto. Algunos regresa-ron a Nueva España, pero fue yendo primero a Europa por el Cabo de Buena Esperanza. Concluye Cuevas que Urdaneta supo escarmentar en cabeza ajena y tomar lección de lo sucedido a Saavedra, a Villalo-bos, Bernardo de la Torre y Ortiz de Retes. Sus fracasos contribu

yeron a los éxitos de Urdaneta. Este supo aprovechar fracasos - ajenos, y con su experiencia en la navegación, en conversaciones en las Molucas y las propias reflexiones, dió cuerpo, certidumbre y realización al proyecto con un derrotero previamente establecido, que ni Arellano tuvo. (100)

La opinión de O. K. H. Spate respecto al tornaviaje es la siguiente: es un error darle a un solo hombre la gloria del logro; las expediciones anteriores fallidas debieron haberle dado ideas y puntos de referencia para la solución del problema. Tenía buenas relaciones que sabían del asunto, como Legazpi, el virrey, y los monjes agustinos; tenía además experiencia de navegación anterior y una gran instrucción como navegante según lo muestra su justificado desacuerdo con los pilotos de la expedición - cuando estaban cerca de su destino filipino. Subrayó siempre la importancia de zarpar de regreso en la temporada de los vientos favorables a su navegación. Dejó Cebú en el momento más acertado, casi en junio, con monzones del oeste, y tomó la ruta más corta - para encontrar los vientos del oeste. En general, tal parece que Urdaneta tenía una idea más claramente formulada del problema que los otros que hicieron el intento y sólo él parece haber apreciado completamente el inmenso ancho del Pacífico. El autor concluye que el descubridor intelectual del tornaviaje efectivamente - fue Urdaneta. (101)

El descubrimiento hecho por Urdaneta tuvo gran repercusión tanto en la Nueva como en la vieja España pues fue reconocida inmediatamente la importancia que había de tener para la gobernación de aquel archipiélago y para el comercio con el oriente. Al regreso de su viaje el monje-navegante fue recibido con grandes honores por la Real Audiencia de México. Esta envió a Urdaneta a España a dar cuenta al monarca del buen comienzo de la conquista de las Filipinas y del trascendente descubrimiento de la ruta de retorno, y para entregar personalmente las cartas de que era por-

(100) Cuevas, op. cit., p. 275

(101) Spate, op. cit., p. 105

tador y que le dirigían el Adelantado López de Legazpi y la propia Audiencia. El viaje de Veracruz a Sanlúcar de Barrameda duró tres meses y debió parecer a Urdaneta, según dice el P. Cuevas - "un descanso y una vacación", que aprovechó para redondear sus relatos y poner en orden su famoso mapa de que nos dá noticia el cronista Grijalva en 1592: "Llegando al puerto de Acapulco, pintó el P. Urdaneta la carta con todos los vientos y derroteros, - puntos y cabos, tan cumplidamente, que es su carta la que hoy se sigue, sin haberse añadido cosa alguna".

Urdaneta llegó a Madrid en abril de 1566. Felipe II lo recibió en Valladolid y lo puso en contacto con una junta de cosmógrafos a quienes mostró las cartas geográficas, las relaciones y los libros de bitácora de los viajes hacia el oeste y hacia el levante. En esta junta sostuvo Urdaneta "con gran valor y ciencia su antigua opinión de que las Filipinas y el Maluco sí estaban - dentro del empeño o compromiso hecho por el Emperador Carlos V al Rey de Portugal en 1529". Esto no debió gustar en la corte donde ya se habían hecho a la idea contraria.

En 1567 ya estaba Urdaneta de regreso en México, en su convento de San Agustín. Falleció en junio de 1568 a los 60 años. El resultado de sus trabajos fue el establecimiento de una línea de navegación que desde entonces hasta 1815 ligaría a México con Filipinas, comunicación indispensable para la colonización de esas islas y para acudir a las necesidades de su gobierno. Durante dos siglos y medio, el virreinato de Nueva España tuvo a su cargo el enviar a aquel archipiélago los llamados "situados" o sean barras de plata y moneda acuñada para cubrir los gastos del gobierno y permitir el desarrollo del comercio. (102)

La primera nave que salió de Acapulco para iniciar esta línea de navegación fue la San Jerónimo el 1° de mayo de 1566. Mien

(102) Prieto, op. cit., p. 107; Cuevas, op. cit., p. 279

tras que la travesía de Acapulco a Manila duraba entre 50 y 60 días y era relativamente agradable haciendo escala en la isla de Guam, en donde dejaban al gobernador los "situados" y la correspondencia, la travesía de Manila a Acapulco duraba de 5 a 6 meses y en ocasiones era bastante penosa. La ruta en el viaje al poniente fue siempre la misma que siguieron más o menos las expediciones iniciales: alcanzar el 12° lat. norte y seguir sin variación hasta la isla de Guam y luego ligeramente al norte para recalar en Manila. Para el regreso se utilizó por mucho tiempo la de Urdaneta, llegando hasta el paralelo 42° de lat. norte, de ahí al este hasta el Cabo Mendocino en Alta California y continuar costeando hasta Acapulco. A veces se hacía la primera parte en zigzag hasta el paralelo 20° para evitar encuentros con piratas.

"Desde el siglo XVIII se utilizó otra ruta para el regreso, yendo desde las Filipinas hacia el sur, pasando la línea equinoccial y alcanzando el paralelo 10° desde donde se tomaba un rumbo directo a Acapulco": esta aseveración de Carlos Prieto en El Océano Pacífico la ponemos seriamente en duda porque las corrientes en los océanos Atlántico y Pacífico, al norte y al sur del Ecuador, efectúan giros completos como las manecillas de un reloj, pero en sentido opuesto. Es decir, en el Pacífico del norte, giran en el sentido de las manecillas (de oeste a este), cosa que permitió a Urdaneta efectuar el regreso con vientos favorables a la altura del paralelo 40° lat. norte. Cerca del Ecuador los vientos giran de este a oeste, empujando las naves desde América hacia Filipinas, pero oponiéndose a la misma ruta en sentido contrario. (103)

Hacia fines del siglo XVII hubo un infortunado intento de variar la ruta de Urdaneta para la navegación de los galeones que iban de Filipinas hacia Nueva España. Se suponía que era una ruta más segura, entre las latitudes de 32 y 37° norte, porque se evitaban los fríos y las tormentas de latitudes más boreales. Sin embargo ahí los vientos son menos favorables así que el viaje se prolongaba con el consiguiente aumento de privaciones y enfermedad.

(103) Prieto, op. cit., pp. 109-10

des. Lo que sí sucedió es que el apearse fielmente a la ruta en ambos extremos de la línea, causó dificultades: había riesgo excesivo de naufragios en el laberinto de islas entre Manila y el Embocadero (el estrecho de San Bernardino, en la salida al Pacífico). Hubiera sido más simple salir hacia el norte por la costa oeste de Luzón, ruta que no fue adoptada a pesar de serios esfuerzos hechos en el siglo XVIII. En la orilla americana, aún después de la colonización de Alta California en 1770, sus puertos no se usaron para refrescar a las cansadas y enfermas tripulaciones antes de continuar su derrota hacia Acapulco. Esto podía haber estimulado el desarrollo de California, pero los intereses mercantiles de Nueva España no permitieron esta corta escala. (104)

Las naves españolas habían recorrido en cinco diferentes expediciones el Océano Pacífico a todo lo ancho, de este a oeste: dos de ellas venidas de España, atravesándolo en diagonal desde el estrecho de Magallanes hasta las islas Molucas. Las otras tres habían salido de la Nueva España. Se habían descubierto los archipiélagos de las Carolinas, las Palau, las Marianas o de los Ladrones y las Filipinas, las islas Revillagigedo, las Hawai, y en el Hemisferio Sur, Nueva Guinea, Islas del Almirantazgo y Archipiélago de Bismarck. La última expedición había encontrado la derrota de regreso de Filipinas a Nueva España. Quedaban por descubrir y explorar otras islas y tierras al sur del Ecuador y a ello se dedicó la Corona Española desde el virreinato del Perú.

Conforme las fronteras de tierras y mares desconocidos se iban ampliando, la búsqueda de regiones de fabulosas riquezas se continuaba "más allá": los portugueses pensaron que el Ofir bíblico del cual el rey Salomón extraía oro, posiblemente estaría al este de África, tierra adentro; Magallanes optó por el Lequeo; Colón creyó que lo había encontrado en la isla Española; en Perú corrían historias de una flota de veinte mil hombres del inca Tupac Yupanqui que había encontrado gente negra y mucho oro en is-

(104) Spate, op. cit., p. 105

las hacia el oeste. Estas inquietudes siempre presentes se tradujeron en viajes de exploración tales como los de Mendaña en 1567-9, Mendaña y Quiroz en 1595-6, Quiroz y Váez de Torres en 1605-6, que exploraron ampliamente el Pacífico del Sur, de América hasta Australia y Nueva Guinea. Hacia 1565 la Especiería estaba oficialmente prohibida y las Filipinas se estaban convirtiendo en un anexo de Nueva España. El sudeste del Pacífico estaba abierto: en 1565 hubo un proyecto definido para encontrar algunas islas, llamadas Salomón, frente a la costa de Chile. El proyecto no se realizó pero en 1567 el gobernador interino de Perú, García de Castro, comisionó a su joven e inexperto sobrino Alvaro de Mendaña para que fuera en dos naves a encontrar las ricas islas "entre esta costa y Nueva Guinea". El objetivo eran tales islas en algún lugar entre los 14 y los 23° de lat. sur, no lejos del Perú y luego, la propia Terra Australis que se pensaba iba desde Nueva Guinea hacia el sur. Se prepararon las naves Los Reyes y Todos Santos que dejaron el Callao el 19 de noviembre de 1567. Los Reyes era la capitana y llevaba a Mendaña, Pedro Sarmiento de Gamboa y como piloto a Hernán Gallego que había estado en aguas magallánicas con Ulloa y Ladrillero. (105)

21.- Primera expedición de Alvaro de Mendaña.

La dotación de los dos navíos era de cien hombres y como capitán iba Pedro Sarmiento de Gamboa el famoso cosmógrafo y navegante. Salieron de El Callao en Perú y reconocieron la isla Nui, del grupo Ellice (Nombre de Jesús), isla Stewart (la Candelaria), el grupo de las Salomón que visitaron con detenimiento, sobre todo la isla Santa Isabel y Guadalcanal; después de explorarlas varios meses decidieron regresar y a su paso avistaron la isla de Nueva Irlanda; pasaron el Ecuador y anduvieron en las Marshall. A los 19° 20' lat. norte recalaron para aprovisionarse en la isla -

de Wake (San Francisco). Siguieron al norte hasta los 30° 20" en donde un temporal separó las dos naves. Tuvieron que capear varias tempestades pero el 19 de diciembre avistaron Baja California y fue el 23 de enero de 1569 cuando Mendaña llegó al puerto de Santiago, cercano al actual Manzanillo en México, donde a los tres días se le unió la otra nave bastante maltrecha, comandada por Sarmiento. En toda la costa hacia el sur fueron vistos con sospecha, confundiéndolos con corsarios luteranos. (John Hawkins había estado en la costa atlántica dos años antes). Las sospechas terminaron cuando Gallego fue reconocido por otros pilotos. Al fin pudieron reparar sus maltrechas naves en Realejo y llegaron al Callao el 11 de septiembre de 1569, después de más de 22 meses de viaje. (106)

El resultado de esta primera expedición fue que la gran masa austral de tierra no había sido hallada y la posición de las islas descubiertas era incierta. Gallego subestimó la distancia entre El Callao y los Bajos de la Candelaria (Onton Java, Cabo Roncador o isla Stewart). Pensaba que era de 1638 leguas en lugar de las 2284 que hay en realidad. Dedujo correctamente que estas islas estaban hacia el sudeste de Nueva Guinea y no lejos de ellas. Pensaba que la existencia de islas grandes indicaba la cercanía de algún continente o gran masa de tierra. Tampoco encontraron riqueza alguna en su viaje pero para Mendaña, estas islas se convirtieron en una obsesión: fue a España en 1569 con su tío el gobernador y presentó en la corte una entusiasta narración de su viaje. Debe haberle ayudado el hecho de que su tío de Castro pertenecía ahora al Consejo de Indias y en 1574 obtuvo autodiad para hacer otra expedición y fundar una colonia de la que sería Adelantado y gobernador.

Regresó Alvaro de Mendaña a Perú en 1577 y comenzó a gestionar arreglos para hacer una segunda expedición que ampliara los descubrimientos en el Pacífico Austral. El nuevo virrey del Perú

D. Francisco de Toledo no sentía simpatía por los proyectos de Mendaña y éste hubo de esperar al siguiente virrey, D. García Hurtado de Mendoza, segundo marqués de Cañete, para encontrar apoyo. Por fin la expedición por tantos años esperada, pudo zarpar del Callao el 9 de abril de 1595.

22.- Segunda expedición de Alvaro de Mendaña.

La armada estaba constituida por la nave capitana San Jerónimo, mandada por Mendaña; la Santa Isabel, la galeota San Felipe y la fragata Santa Catalina. El piloto era el prestigiado marino portugués Pedro Fernández de Quiroz cuyo secretario Luis de Belmonte escribió una vívida narración de la desastrosa expedición que costara la vida al Adelantado D. Alvaro de Mendaña. Iban en ella 378 personas: 280 soldados y -caso único en la historia de los descubrimientos- muchas mujeres, pues se pensaba fundar una colonia en las Islas Salomón. Entre las mujeres iba D. Isabel Barreto, esposa del Capitán General y tres hermanos de ésta.

La flota fue bordeando la costa del Perú hacia el norte, para completar la dotación y los abastecimientos y no salió a alta mar hasta el 16 de junio, desde el puerto de Paita. Tomó rumbo sudoeste para alcanzar los 9° 30' de lat. sur; de ahí fue directamente al oeste para llegar el 21 de julio al archipiélago que denominaron Islas Marquesas de Mendoza -nombre que conservando en recuerdo de la esposa del virrey que había hecho posible la expedición. Mendaña exploró detenidamente algunas islas entre el 21 de julio y el 5 de agosto: La Magdalena (Fatu-Hiva); la San Pedro (Mohotani o Motave); Dominica (Hiva Oa) y Santa Cristina (Tahuata). A 400 leguas al oeste se encontraron otro grupo en los 10° 56' lat. sur y 165°50' longitud oeste que se identifica con Pukapuka o Danger Island (en las islas Cook). Fueron ligeramente al norte y el 27 de agosto vieron una isla del grupo Tokelau, la Solitaria, que se puede identificar con la Olosenga, en -

los 10° 40' lat. sur. El 8 de septiembre tocaron la isla de Santa Cruz (Ndeni) a los 10° 50' lat. sur, 166° long. este, y fondearon al norte de la isla donde permanecieron hasta el 18 de noviembre. Exploraron los alrededores; la Santa Isabel se separó de la armada y no fue encontrada jamás. En 1970-1, en excavaciones en Pamna en la costa norte de San Cristóbal, se encontraron muchas piezas de cerámica colonial española que indican una larga estancia de un grupo grande de personas, y hay pocas dudas de que se trata de la gente de la Santa Isabel que encalló en la isla.

En la isla de Ndeni se inició la fundación de una colonia en Bahía Graciosa, nombre que aún perdura; poco después, se inició una extraña epidemia de la que enfermaron y fallecieron muchos. Entre los muertos figuró el Capitán General Alvaro de Mendaña y Neira que murió el 18 de octubre de 1595. (107)

Por disposición póstuma del Adelantado quedaron como capitán general de la escuadra su cuñado D. Lorenzo Barreto y como gobernadora de la colonia que había de fundarse, su viuda D. Isabel Barreto. A los pocos días de la muerte de Mendaña falleció también D. Lorenzo pasando toda la autoridad de mar y tierra a D. Isabel con título de Gobernadora y Adelantada, caso único en la historia de las navegaciones. Como seguían muriendo por la epidemia, cundió entre la gente la desmoralización y se tomó la resolución de abandonar la isla e intentar la búsqueda de otras cercanas de las Salomón donde llevar a cabo el proyecto de colonización o, en último caso, volver a América pasando por las Filipinas. D. Isabel decidió ir en busca de la isla de San Cristóbal y la nave almiranta Santa Isabel y al llegar a los 11° lat. sur, al no encontrarla, prosiguió hacia Manila. La dirección de la navegación fue encomendada al piloto mayor Fernández de Quiróz y zarparon el 18 de noviembre, pasaron por la isla Ponapé de las Carolinas, a los 6° 45' lat. norte y 158° 20' long. este, que ellos -

(107) Spate, op. cit., pp. 127-9; Prieto, op. cit., pp. 116-7

llamaron de San Bartolomé, y por la isla de Guam en las Marianas. Tardaron casi tres meses para llegar a Manila, donde D. Isabel fue recibida por el gobernador Dr. Antonio de Morga, el 11 de febrero de 1596, con los honores que correspondían a su alto rango. En Manila permanecieron los expedicionarios varios meses, muchas mujeres que venían a bordo celebraron matrimonio, entre ellas D. Isabel, quien casó con un capitán del Galeón de Manila, D. Fernando de Castro. El 10 de agosto de 1596 bajo el mando de la Gobernadora, se inició la travesía de regreso. Fondearon el 11 de diciembre en Acapulco y con esto terminaron las dos expediciones de descubrimiento de las islas Salomón, Marquesas y de Santa Cruz que no habrían de ser vistas por otros europeos hasta el siglo XVIII: Carteret, en 1767; Bougainville en 1768; Surville, en 1769; La Perouse y el capitán Shortland en 1788 y D'Entrecasteaux, en 1792.

Esta segunda expedición fue una de las más terribles que jamás se hayan hecho: de cerca de 400 personas que eran al zarpas de Paita, llegaron al puerto de Cavite en Manila solamente 100. Las crueldades cometidas por los españoles en contra de los habitantes de las islas fueron enormes. Mendaña y Quiroz no las sancionaron pero sucedieron por la falta de consenso general en la expedición entre jefes y subordinados. Se perdieron naves y muchas vidas humanas, entre ellas la del propio Mendaña. Al entrar en Manila la capitana San Jerónimo la gente quedó horrorizada al ver el estado en que venía la nave y sus ocupantes, medio muertos de hambre, sed y enfermedad. La conducta de D. Isabel y sus hermanos había sido egoísta y tiránica y probablemente sólo la prudencia y la experiencia de Quiroz hicieron que pudieran llegar con vida a Manila. El cuerpo de Mendaña había sido enterrado en la isla de Santa Cruz y vuelto a desenterrar para que no fuera desecrado por los nativos; se le colocó en la fragata Santa Catalina que desapareció en la travesía hacia Manila, al igual que la galeota San Felipe. (108)

(108) Spate, op. cit., p. 131

El Dr. Antonio de Morga, gobernador de Manila, nos dá noticias de la segunda expedición de Mendaña en estos términos:

Por abril, del año de 1595, salió del Callao de Lima, en el Pirú, el Adelantado Alvaro de Mendaña de Neira, a la poblazón de las islas de Salomón; que muchos años antes, avía descubierto en la mar del Sur, y puestole por nombre á la más principal, la isla de San Christoval. Llevó quatro navíos, dos grandes Capitana y Almiranta, y una fragata y una galeota, con quatrocientos hombres en todos, y a su muger doña Ysa bel Barreto y tres cuñados.

Continúa Morga narrando cómo Mendaña descubrió otras islas pero no encontró la que había descubierto anteriormente, y llegó a "una isla de negros" junto a Nueva Guinea, que bautizó Santa Cruz. Ahí murió el Adelantado y D. Isabel tomó el mando de las naves y llegó a Manila" con mucha necesidad y trabajo". (109)

23.- Expedición de Pedro Fernández de Quiroz y Luis Vázquez de Torres.

Con esta expedición se completó, a fines del siglo XVI y principios del XVII el descubrimiento del Pacífico del Sur por los españoles, poniendo fin a la serie de expediciones que con ese objetivo se habían hecho. Pedro Fernández de Quiroz fue piloto mayor de la segunda expedición de Mendaña; era marino muy experimentado en la navegación de la Nao de Acapulco o Galeón de Manila, entre Nueva España y Filipinas. Zarpó el 21 de diciembre de 1605 del puerto del Callao con tres naves y 300 hombres. Pusieron rumbo al sudoeste y por no encontrar lugar propicio para abastecerse,

cambiaron de rumbo. Descubrieron numerosas islas y por fin llegaron a las actuales Nuevas Hébridas; recorrieron algunas y el 1º de mayo de 1606 atracaron en la más grande de ellas, que Quiróz llamó Australia del Espíritu Santo, combinando el nombre de la casa de - Austria, que reinaba en España, con la posición austral en que se encontraba. Hoy continúa llamándose isla del Espíritu Santo (la - más grande las Nuevas Hébridas) y su cabo nororiental, Cabo Quiroz; la bahía en que desembarcaron los hombres de las tres naves el 1º de mayo, conserva también el nombre que él le puso, de bahía de - San Felipe y Santiago. Regresaron a Manila y después de descansar varias semanas, Quiróz retornó a Acapulco a donde llegó el 23 de noviembre de 1606, en la nave capitana porque las otras dos se que daron en la isla del Espíritu Santo por estar en malas condiciones. Estas dos naves salieron días después al mando del almirante Luis Váez de Torres, poniendo rumbo al suroeste, hasta los 21° lat. sur; fueron luego hacia el noroeste encontrando tierra a los 11° 30', - que puede identificarse con la parte norte de la Península de York en Australia, la que recorrió hasta su extremo en el Cabo de York. Yendo hacia el oeste reconoció 400 leguas de costa de la punta sur de la Nueva Guinea que él menciona por su nombre; por largo tiempo exploró la región y describió a sus habitantes como "gente negra, muy corpulenta y desnuda". Regresó por las Molucas después de innumerables aventuras y remató en Manila su fructífero viaje descubridor el 22 de mayo de 1607. Actualmente el estrecho entre Australia y Nueva Guinea lleva su nombre, así como una isla al norte de las Nuevas Hébridas. (110)

Recientes investigaciones hechas por un experimentado marino australiano llamado Brett Hilder que conoce perfectamente las - aguas entre Nueva Guinea y Australia borran toda duda que se tuvo anteriormente y muestran que Váez de Torres realmente recorrió el estrecho que lleva su nombre y llegó al cabo York en la punta - más al norte de Australia, en el golfo de Carpentaria. El estrecho es tan peligroso, por estar tan lleno de riscos y otros acci-

(110) Prieto, op. cit., p. 129

dentes, que el pasaje a través suyo no fue repetido hasta el viaje de Cook en 1770. Por supuesto, Torres no imaginó que lo que había visto era tierra firme; Australia había sido vista por un marino - holandés, William Janszoon, en la nave Duyfken, cinco o seis meses antes de que Torres entrara al estrecho en septiembre de 1606. Pero lo importante de esta exploración de Torres fue que se determinó la insularidad de Nueva Guinea y se delimitó la parte norte de la posible Terra Australis, y además la apertura de otro paso occidental hacia, y desde el Pacífico. La importancia de este descubrimiento no se reconoció de inmediato y sin embargo algún concepto relativo a él se puede encontrar en la cartografía del siglo - XVII y principios del XVIII. Un memorial impreso en Pamplona en 1610 se publicó en alemán, latín y holandés, y se incorporó en las narraciones de viajes hechas por de Bry en 1613. Nueva Guinea como isla aparece en el Atlas de la Duquesa de Berry (1615-23), en el mapamundi de Antonio Sánchez de 1623 y en otros. (111)

El poder de España declinaba y le convenía a la Corona - ocultar descubrimientos tan peligrosos en manos de las otras potencias europeas enemigas. Sin embargo, algunos de los memoriales de Quiróz fueron impresos y circularon; tal vez no mencionaban explícitamente el descubrimiento de Torres, pero hablaban de muchas cosas que para la Corona era mejor que no se hicieran públicas y el Consejo de Indias obtuvo una orden real para que Quiróz mantuviera los detalles en silencio pero ya era tarde, porque a partir del memorial de Pamplona, la Nueva Guinea apareció como isla en muchos mapas y cartas marinas. Tal vez España sabía que había extendido demasiado sus territorios y no estaba en condiciones de conservar y mantener lo que eran ya tan vastos dominios. Sus rivales conocían y transitaban otras rutas transpacíficas como la gran diagonal desde el Estrecho de Magallanes y la del Galeón de Manila y tenían refugios para tan largos viajes, por ejemplo en la isla de Guam, en la de los Ladrones y en la de Juan Fernández frente a la costa de Chile. Al usar estas rutas y refugios obtenían suficien-

(111) Spate, op. cit., pp. 139-40

te botín en sus viajes y no era necesario aventurarse hacia lo des conocido: las costas sudamericanas, el comercio de las Indias y - los tesoros del Galeón de Manila les provefan de amplias ganancias.

24.- Termina un siglo de descubrimientos.

Con Quiroz murió la edad heroica de España. Las peticiones hechas por él ante las autoridades, a efecto de continuar con más expediciones y descubrimientos en el Pacífico del Sur no obtuvieron buena acogida y se ahogaron en un mar de papeleo burocrático. Sus peticiones eran fantásticas y el Consejo de Indias pensó que era preferible emplear sus medios económicos en mejores causas. Desde 1607 Quiroz siguió insistiendo sin lograr obtener nada, hasta su muerte acaecida probablemente en Panamá en el año de 1615 - cuando iba camino al Perú con el nuevo virrey de aquel país. Sin embargo su sueño no murió con él: los franciscanos continuaron pi diendo a las autoridades en América del Sur que se hiciera un gran esfuerzo misionero en las regiones australes. Las últimas peticio nes a la Corona se hicieron en 1630-3 pero ya era muy tarde y el - caudal de energía nacional se estaba agotando. La decadencia eco nómica de España avanzaba y cada vez era más difícil defender y - mantener las colonias. El último viaje de Quiroz fue el fin de la empresa española durante siglo y medio que se reanudó en la época de los Borbones en que se hicieron otros intentos de exploración - hacia el norte de la costa de California, y viajes a Tahití (en la década de 1770). Sin embargo el Pacífico siguió siendo un mar es pañol cuyos ejes eran Manila y Acapulco, aunque los corsarios ingl eses y holandeses continuaron amenazando su comercio. Mucho después vendrían otros viajes de descubrimiento y colonización hechos por Holanda y Francia, pero Quiroz y Mendaña habían abierto las rutas.

Así terminó un fecundo siglo de navegación española por el Océano Pacífico. España lo descubrió en 1513, luego lo exploró en sus litorales, lo atravesó en varios sentidos y descubrió la mayor

parte de los archipiélagos comprendida entre los trópicos a ambos lados de la línea equinoccial; circunnavegó la Nueva Guinea y llegó a las Filipinas y Molucas; descubrió la ruta de retorno a América, que ligó para siempre las costas orientales de Asia y las occidentales de América. En 1606 reconoció las costas oriental y nor-oriental de Australia. En el siglo XVII otros navegantes, en navés más modernas y con menos riesgos navegaron el enorme océano - con finalidades científicas: Cook, Bougainville, Gilbert, Marshall, La Perouse, Bering, etc. Algunos de ellos redescubrirían estas - mismas islas y olvidando a los pioneros las bautizarían de nuevo a veces con sus propios nombres. Vendría también una pléyade de historiadores muchos de los cuales ignorarían o desdeñarían los descubrimientos de los audaces navegantes españoles. André Reussner de la Academia de Marina de París en su obra "La exploración oceánica" en Los descubrimientos célebres (Gustavo Gili, Barcelona, 1964), omite completamente las expediciones de Magallanes y Loaysa, así - como otras navegaciones españolas del siglo XVI; desconoce que desde 1566 y durante 250 años, hubo una línea regular de navegación - mexicana entre China, Filipinas y Acapulco. Tan sólo menciona muy de pasada los nombres de Mendaña, Quiroz y Torres. (112)

Francesco Carletti, viajero y comerciante de fines del siglo XVI escribió las memorias de su viaje alrededor del mundo y en ellas nos dice:

...y baste esto para la inteligencia de tal accidente /se refiere a la pérdida o ganancia de un día al dar la vuelta al mundo en uno u otro sentido/ acaso nunca antes conocido por no haberse jamás en los tiempos antiguos dado la vuelta al mundo, como ahora se da por el valor y la virtud de estas dos Coronas de Castilla y Portugal, que han mostrado el camino: Ésta navegan do hacia oriente ha llegado hasta la China y Japón, -

(112) Prieto, op. cit., pp. 135-6

la otra hacia occidente ha llegado a estas islas Filipinas, junto a la isla de Macao en China, residencia de los portugueses, a cerca de 1000 millas. Juntamente estas dos Coronas han venido a hacer un cerco a todo el mundo, lo que es ciertamente cosa digna de ser exaltada y muy alabada en estas dos naciones... (113).

Carlos Prieto nos refiere a la obra The Pacific Basin. A historical of the geographical explorations, N. York, American Geographical Society, 1967., en donde aparece un capítulo referente a las actividades marinas de España. El autor es Donald D. Brand, profesor de Geografía de la Universidad de Texas. Ahí se lee lo siguiente: "... una impresionante lista de prioridades en los descubrimientos en el Pacífico debe ser acreditada a los españoles". Continúa Brand diciendo que a ellos se deben los descubrimientos de los archipiélagos de Polinesia y Melanesia (aunque por supuesto estos términos no se conocían entonces), Molucas, Nueva Guinea, Marianas, Gilbert, Marshall, Carolinas (Micronesia), Filipinas, etc.:

La magnitud de los descubrimientos de los españoles, sin embargo, se ha minimizado por falta de publicidad del contenido de los libros de bitácora y de los mapas levantados.... No obstante, bastantes mapas y relatos fueron publicados, de tal modo que sólo puede atribuirse al cambio de nombres de muchas islas y de las costas de tierra firme a la estudiada ignorancia e imprudencia de los británicos y otros hidrógrafos. De todo lo anterior podemos concluir que España fue la más grande nación exploradora y científica en la región del Pacífico durante los siglos XVI y XVII....

En una carta, el profesor Brand dice a Carlos Prieto: "Yo solamente quise escribir una historia objetiva de las exploracio-

(113) Francesco Carletti, Razonamientos de mi viaje alrededor del mundo. (1594-1606), México, U.N.A.M., 1976., p. 108

nes en el Pacífico, dando crédito al que lo merece. Ciertamente - los españoles y los hispanoamericanos han sido grandemente agravados por los historiadores noreuropeos (alemanes, holandeses, ingleses, etc.) y por los norteamericanos (Canadá y Estados Unidos). (114).

Otra autoridad en cuestiones hispánicas, además de arqueológicas fue el Dr. Pedro Bosch-Gimpera quien escribió:

...Y muchas creaciones españolas que han tenido enorme repercusión o positiva trascendencia en el mundo, se olvida que a los españoles se deben y, cuando se recoge su herencia y se convierten en factores de progreso, llevan otros nombres y se olvida su procedencia española. España es el país de los precursores, de las continuas reivindicaciones de valores suplantados o usurpados, que descubre en poder de otros, fragmentos dispersos de su antiguo patrimonio y que siente irritación de que no se reconoce su procedencia, del olvido injusto, de la necesidad de defender sus creaciones - más genuinas de la detracción y de la injusticia... (115)

Y para terminar con este breve reconocimiento de varios autores sobre los méritos descubridores de España mencionamos las palabras del Barón de Humboldt en su Ensayo Político sobre el Reino de la Nueva España:

...No se puede negar que bajo los reinados de Carlos V, Felipe II y Felipe III, los virreyes de Méjico y del Perú promovieron un gran número de empresas capaces de ilustrar el nombre español.

(114) Prieto, op. cit., pp. 145-8

(115) Pedro Bosch-Gimpera, El problema de las Españas, México, Fac. de Fil. y Letras, U.N.A.M., (Opúsculos: Fuentes y documentos), 1981, p. 296

A continuación enumera algunos de los descubrimientos españoles reñados más arriba, hechos en el Pacífico en el siglo XVI y termina diciendo:

¿Será, pues, justo decir que los españoles han atravesado el grande océano sin reconocer ninguna tierra, si tenemos presentes la grande masa de descubrimientos que acabamos de citar y que fueron hechos en una época en que el arte de la navegación y astronomía - náutica estaban muy distantes del grado de perfección que han adquirido en nuestros días? Vizcaíno, Mendaña, Quiroz y Sarmiento merecen sin duda ser colocados al lado de los más ilustres navegantes del siglo decimotavo. (116)

(116) Alejandro de Humboldt, Ensayo político sobre el Reino de la Nueva España, Col. "Sepan Cuántos...", N° 39, México, Edit. Porrúa, 1966, p. 492

CAPITULO IV

LA COMUNICACION EN LA COSTA PACIFICA AMERICANA Y EL
COMERCIO MEXICO - PERU.

La comunicación y el comercio marítimo y terrestre entre las diversas colonias del Nuevo Mundo se inició casi de inmediato después de la conquista. En el Caribe los barcos distribuían las mercancías llegadas en los galeones de la Metrópoli y también los productos locales de una posesión a otra, antes de que la Corona española prohibiera el comercio entre sus colonias. Cuando esto sucedió, "...entre las colonias no había comercio alguno, y el - mantenido con la Metrópoli no era muy floreciente". Esto es de suma importancia porque fue una de las causas de que el filibusterismo se fortaleciera en el Caribe en el siglo XVII; de ese mar - zarparon varias expediciones de filibusteros en la ruta Nueva España-Filipinas. (1)

En la costa Pacífica americana comenzó desde temprano un tráfico continuo de pasajeros y mercancías, uniéndose así los virreinos de Nueva España y de Perú. El viaje entre los dos era el más largo y difícil de navegarse en este continente. El desarrollo de estos viajes por mar resultó natural debido al alto costo

(1) Jármy, op. cit., cap. III, ver "Importancia de los filibusteros en el desarrollo económico de las Antillas".

y la dificultad de transporte terrestre a causa de los innumerables accidentes geográficos, por lo que la necesidad de la comunicación marítima se hacía evidente. Desde Panamá había que establecer comunicación y comercio con el Perú, que desde el descubrimiento dependía del paso por el istmo panameño. Fue allí donde se estableció el primer centro naviero que serviría al propósito, aún hasta los tiempos actuales. La construcción naval se relacionó alrededor de 1530 con la necesidad de mano de obra y ésta a su vez, con el movimiento de esclavos indios procedentes de Nicaragua. Este tráfico de esclavos, por lamentable que fuese, propició el desarrollo de las rutas marítimas. En este quehacer se involucraron altos funcionarios coloniales y por supuesto los conquistadores. Tres años después, a principios de 1534, de 15 a 20 carabelas se dedicaron al tráfico humano, algunas de ellas construidas en el istmo pero la mayoría en Nicaragua porque los materiales para su construcción eran allí más accesibles. Así, en el Pacífico americano, se dió comienzo a la navegación de cabotaje con naves en su mayoría centroamericanas, a cuya construcción se dió más importancia que las construidas en tierras mexicanas, donde se comenzó con las elaboradas en el astillero fundado por Cortés en Zacatula. Poco a poco aumentaron los astilleros para la construcción de naves en Panamá y ese puerto se convirtió en el más importante del Pacífico, ayudado por su posición geográfica, en el paso entre Lima y la Metrópoli. Dentro del marco general de esa navegación se desarrolló la derrota entre Nueva España y el Perú. (2)

Para 1540, una flota de naves mercantes zarpaba del puerto nicaraguense de Realejo con rumbo al Perú, llevando provisiones y mercancías. Otra salía de allí a Panamá para aprovisionar y abastecer a la que zarpaba del istmo hacia Perú. Había además barcos solitarios que mantenían la comunicación entre los diferentes puertos. Es posible que desde 1531 la comunicación se estableciera para transportar pasajeros, armas, caballos, y provisiones de México

(2) Bosch, op. cit., p. 78

al Perú y hay certeza de que desde 1533 y sobre todo a fines de 1536, existió ese nexa con regularidad. Hubo gran desplazamiento de conquistadores de las ciudades novohispanas hacia el Perú atraídos por la riqueza, y hubo que prohibir por ordenanzas la salida de españoles y el envío de caballos, sin previa licencia, desde Nueva España. Pedro de Alvarado, en una carta escrita en mayo de 1536, acabando de regresar del Perú, comentaba que muchos emigrantes pasaban por Guatemala camino de aquél virreinato. "Pasan cada día en tales cantidades, que maravillaría yo si quedara gente en la ciudad de México". (3)

El viaje se hacía por tierra a través de Guatemala hasta el puerto nicaragüense de Realejo, donde se embarcaban; el propio Cortés inició contacto al intentar dedicarse a quehaceres comerciales. El regreso de Cortés de su expedición a California y el llamado de Pizarro en busca de ayuda a raíz de la rebelión de Manco Inca Yupanqui, provocó la salida de dos naves que zarparon a fines de 1536 para efectuar el primer recorrido directo entre la Nueva España y el Perú. De ellas, una regresó a Acapulco y la otra recalcó varios meses después en las Molucas. Tres viajes hicieron en total las naves de Cortés a los mercados panameño y peruano con objeto de vender vituallas de sus haciendas. Como empresa comercial el intento fracasó, pero abrió el camino directo de navegación entre los dos virreinos. A partir de 1539, se navegó entre México y el Perú y los viajes continuaron a pesar de la guerra civil peruana de 1544. Sólo se interrumpió la línea mientras el virrey Mendoza procuraba organizar un ejército y una flota para devolver la colonia descarriada a la obediencia de la Corona, desde fines de 1546 hasta la derrota y ejecución de Gonzalo Pizarro.

(3) Alvarado al Emperador, Guatemala, 17 de mayo de 1536 en Woodrow Borah, Comercio y navegación entre México y Perú, México y Perú, México, Instituto Mexicano de Comercio Exterior, 1975, p. 31.

Cuando las prohibiciones cesaron, las comunicaciones y el comercio se restablecieron en escala creciente, y para 1550 un buen número de naves tanto mexicanas como centroamericanas y peruanas, mantuvieron el comercio por medio de repetidos viajes anuales que partían del puerto de Huatulco. El comercio salido de este puerto, además de llevar productos del marquesado de Cortés también transportó pasajeros y mercancías de comerciantes novohispanos. El desarrollo máximo de ese comercio intercolonial tuvo lugar en las décadas de 1550 a 1585, decayendo luego, por la expansión que tuvo la entrada de productos chinos, que hicieron perder la importancia de las mercancías españolas y locales habida hasta ese momento. En la navegación participaron una mayoría de europeos, pero también mestizos y mulatos. Los indígenas no participaron porque había la prohibición de sacarlos de sus lugares de origen.

La navegación directa entre Nueva España y Perú no tuvo mucho éxito porque los comerciantes novohispanos no querían arriesgar sus caudales e invertir en ese comercio; sólo después de la apertura del comercio con China, vía Manila, entre 1570 y 1590, consideraron la oportunidad de invertir en la navegación pacífica. La Nueva España fue entonces el punto intermedio de la comercialización de los artículos chinos, cuyo movimiento fue básico en la navegación entre México y Perú durante casi toda la época colonial. (4) Después de 1571, año de la fundación de Manila, ésta se convirtió en el centro de intercambio con China y otros países de Oriente, y fue entonces cuando la atención de los comerciantes fue atraída hacia la actividad comercial Pacífica. En 1573 llegó el primer cargamento de esos productos al puerto de Acapulco y se abrió el nuevo capítulo en la historia del comercio marítimo.

Parece que al principio de la colonización estuvo vedada, o por lo menos restringida salvo excepciones, la construcción de bu-

(4) Bosch, op. cit., p. 80

ques en las colonias. La mayor parte de las naves procedía de Europa. Sólo en el Pacífico el arte naval constituía entonces una industria activa e importante, porque desde los tiempos de Balboa tuvieron que construirse allí carabelas y bergantines para emprender las exploraciones que terminaron en la conquista del Perú. En 1533 existían más de 30 naves en la Mar del Sur, construídas todas en sus costas y de las cuales se asegura que la mayor, o sea la capitana del Adelantado Pedro de Alvarado, era de 300 toneladas, pero la mayoría no pasaba de 50. Fray Antonio de Valdivieso, obispo de Nicaragua, en carta dirigida al Consejo de Indias en 1545, manifiesta las ventajas de la provincia para la construcción naval y agrega que "cada día se hacen buques"; y la famosa expedición de Legazpi a las Filipinas en 1564-5 se hizo en naves construídas y equipadas del todo en las costas de Nueva España. Una carta de Panamá de agosto de 1590, mencionaba que había en la bahía diez grandes navíos, el mayor de 500 toneladas, y en 1607 la Audiencia de aquella misma ciudad informaba al rey que allí se construían dos o tres buques por año, con desplazamientos de 60 a 175 toneladas. Los constructores de barcos de las Indias tenían la desventaja de falta de cordaje, aparejos y artículos de ferretería, la mayor parte de los cuales había que traer de España, incluyendo las herramientas de carpintería. Era esta una desgracia da consecuencia de la política que vedaba la fabricación de tales útiles en América y que a veces hacía el costo de construcción casi el doble del de la Península. (5)

La comunicación entre México y el Perú significó un amplio desarrollo de la construcción naval, la exploración, la conquista, la colonización y el comercio en la gran media luna de colonias establecidas en la costa americana del Pacífico al principio del siglo XVI. Dos colonias de esta media luna, Panamá y Nicaragua, fueron más importantes en esto que México y Perú, al proporcionar la mayoría de las naves, de los pilotos y de las tripulaciones.

(5) Haring, *op. cit.*, p. 333

La construcción naval tuvo su origen en el istmo de Panamá, desde tiempos de Balboa en 1517. La empresa fue heroica; la madera se trajo del lado atlántico del istmo porque los árboles de la vertiente del Pacífico eran demasiado pequeños y torcidos. La cuerda, los clavos, las anclas, la brea, el alquitrán, las velas y demás equipo y abastecimientos se reunieron en Acla, en la costa atlántica y se transportaron a través de las montañas por tamemes indígenas hasta el río de las Balsas, en el golfo de San Miguel. Según versión oficial, 500 indígenas murieron durante esta obra - aunque Las Casas aseguró que la cifra correcta era de 2,000. Entre 1518 y 19 con enormes dificultades se logró reunir una flotilla de cuatro bergantines. Después de que Balboa fue decapitado, Pedrarias Dávila se apoderó de los barcos y los envió en una expedición exploradora hacia el norte a lo largo de la costa. (6)

Siguió la construcción de naves de 1520 a 1522 por Gil González Dávila en el río de las Balsas. Con ellas se embarcó para su expedición de exploración de la costa de las actuales Costa Rica y Nicaragua. Todo lo que no fuera madera debía transportarse desde España y a través del istmo haciendo la construcción costosa y difícil. Pascual de Andagoya, concejal del Ayuntamiento de la ciudad de Panamá hizo sus exploraciones hacia América del Sur en dos barcos que tal vez construyó él mismo en sociedad con Pedrarias. Lo mismo hicieron Pizarro, Almagro y Diego de Luque con miras a la conquista del Perú. (7).

Convencido por las campañas de Cristóbal de Olid entre los tarascos (1522) y Gonzalo de Sandoval (Costa del Pacífico desde Acapulco hasta Jalisco en 1523) de que el paso entre los dos mares no existía en ese territorio, Cortés optó finalmente por un proyecto para la construcción de navíos en la costa occidental -

(6) Vid. supra, cap. III

(7) Borah, op. cit., p. 16-18

del Istmo de Tehuantepec. Pronto cayó en la cuenta de que era difícil y costoso abastecerse por tierra desde Veracruz, así que buscó la forma de utilizar el río Coatzacoalcos como un medio de comunicación a través del istmo. A poco de esto, anclas, cables y aparejos empezaron a ser llevados desde Veracruz a Coatzacoalcos por barco, cargados allí en canoas de bajo calado para navegar río arriba y transportarlos luego a cuestras por los indígenas desde las fuentes de Coatzacoalcos hasta el litoral del Pacífico. En carta del 1º de octubre de 1524 al emperador Carlos V, Cortés le informaba que había empezado la construcción de embarcaciones en la costa occidental del Istmo de Tehuantepec con el propósito de explorar las costas del Pacífico. Respondió el Emperador con una real cédula de junio de 1526 dando su consentimiento para el inicio de las exploraciones sobre las bases de los viajes hechos por Magallanes, Elcano y García Jofre de Loaysa. Un año después Alvaro de Saavedra Cerón zarpó de Tehuantepec con tres barcos con destino a las Molucas. (8)

Por lo que parece, hacia fines de la década de 1530-4-, Cortés era la única persona que construía barcos en Nueva España. Poco después de 1530, comenzó a desarrollarse otro centro de construcción naval en la costa septentrional de la América Central, - en Iztapa, Guatemala, donde Alvarado construyó sus tres primeros galeones para explorar el Poniente; y otro más en Acajutla (El Salvador) donde el mismo Alvarado estableció otro astillero. Al igual que los barcos que se habían construido anteriormente en México, las naves de Alvarado estaban destinadas a la exploración y a la conquista, no al comercio. Este aprovechó la reserva de conocimientos marítimos y de navegación que se habían acumulado en los centros desarrollados en Panamá y Nicaragua. (9)

(8) Vid. supra, cap. III

(9) Borah, op. cit. p. 24

1.- Cortés y sus intereses marítimos en el Pacífico.

Como hemos visto, se debió a Cortés la exploración de la - costa occidental de lo que hoy es la República Mexicana durante - las dos primeras décadas de la colonia española, ya que, excepción hecha del navío de la expedición de Loaysa que viajó por la costa de Nueva España hasta Zacatula, todos los navíos en aguas del Pacífico al norte del puerto de Huatulco fueron propiedad suya y navegaron a sus órdenes. Esta obra de construcción de navíos y exploración fue un proceso complejo, interrumpido a veces, resultado de motivos variados y que respondía a intereses y circunstancias cambiantes. En su ánimo estaba la esperanza de descubrir una nueva - tierra rica, y la desesperanza de expediciones fracasadas. Este - ciclo de esperanzas y desesperanzas causó alteraciones en el rumbo en que el Capitán General mandó sus navíos, una búsqueda que se alternaba entre el norte y el sur, hacia Baja California o hacia el Perú, que ha escapado a la atención de la mayoría de los historiadores. Las aventuras marítimas de Cortés en el Pacífico se dividen en dos fases generales: la primera que abarca la época de los años 1520 y la segunda de los 1530, es decir, desde su regreso a - la Nueva España con el título de Marqués del Valle, hasta el embarco diez años más tarde para el regreso final a España. La primera fase empezó en 1522 cuando mandó explorar las orillas del Mar del Sur para escoger sitio apropiado para un astillero, empezando la - construcción de cuatro naves en la desembocadura del río Zacatula: dos para la exploración en alta mar y dos para exploraciones en la costa. Antes de terminarse los primeros navíos, se destruyeron en un incendio del astillero, pero se procedió de inmediato a la re- construcción terminándose en 1526. (10)

(10) Woodrow Borah, "Hernán Cortés y sus intereses en el Pacífico", en Estudios de Historia Novohispana, México, U. N. A. M., I. I. H., 1971, Vol. IV, pp. 7-25

La idea de Cortés era clara: enterarse de la naturaleza - de la costa del nuevo dominio español, buscar el paso entre los - dos océanos, encontrar tal vez más reinos grandes y ricos que conquistar, y abrir una nueva ruta a la Especiería que erigiría a la Nueva España en mercado intermedio y almacén en el provechoso comercio de las especias, deseo éste último, conforme en todo con el de la Corona española. La navegación al extremo oriente asumió la mayor urgencia y se realizó en 1527 en el viaje de Saavedra Cerón a las Molucas, viaje que significó una enorme pérdida económica para Cortés porque la Corona nunca le reintegró sus gastos. Sigieron otros viajes costeados por Cortés, quien organizó la construcción de navíos en una forma más permanente desde el astillero de Tehuantepec, lugar elegido por ser más accesible por tierra para enviar los materiales desde Veracruz. En 1528 tenía en proceso de construcción cinco naves cuando tuvo que salir de Nueva España para defender sus intereses y arrancar el premio de sus servicios a la Corona, en España. Los dos años que pasó allá pusieron fin a esta primera etapa de construcción y exploración. Durante su ausencia, casi acabaron con el astillero, y pronto los cascos de las naves - empezaron a pudrirse.

Al volver en 1530, Cortés se enteró de que tendría que empezar de nuevo toda la tarea. En una carta al Emperador, quejándose se del tratamiento que sus propiedades habían sufrido, calculó las pérdidas sólo en materia de naves, en la cifra enorme de 30,000 - castellanos (Texcoco, 10 de octubre de 1530). Inició la segunda - fase de sus exploraciones marítimas en otras circunstancias. Era ya grande de España, con título de marqués del Valle de Oaxaca y - con mercedes reales como terrenos y encomiendas. A pesar de su título de Capitán General del reino había perdido en realidad el poder, pasando éste a los oidores de la segunda Audiencia. Además - la Corona planeaba nombrar un virrey para atajar la fuerte influencia que tenía el conquistador. A éste le quedó sólo abierto un - campo en que la Corona y sus oficiales lejos de estorbarle el paso, aprobaban sus esfuerzos de todo corazón: el campo de la exploración. Cortés deseaba con esto encontrar otros reinos que aumenta

rían su fama y fortuna y le darían el poder que había tenido en los primeros años. Por su parte la Corona estaba de acuerdo en que Cortés gastara su caudal de energía en aventuras que lo alejaran de los asuntos de la Nueva España. En 1529 firmó un contrato con la Corona en que prometía explorar el Pacífico recibiendo el permiso real, y el derecho a una cuota sustancial de todas las riquezas que descubriera. Se le prohibió navegar la ruta a la Especiería o a la zona portuguesa de Oriente, ya que Carlos V había vendido a Portugal sus derechos sobre ella, como ya se ha mencionado, poniéndose así fin a las esperanzas que motivaron el viaje de Saavedra Cerón. (11)

Aunque ya no se tenía acceso a las Molucas, quedaban aún por explorar las grandes extensiones del Pacífico y poco tiempo después del regreso a Nueva España de Cortés, la segunda Audiencia comenzó a importunarlo para que cumpliera con ese contrato y a la vez lograr que se alejara de la capital. Se trasladó a Tehuantepec para recomenzar su tarea y ordenó también la construcción de dos naves más en Acapulco, las que irían en expediciones costaneras como la de Hurtado de Mendoza en 1532. Los dos buques que rescató y reparó del astillero de Tehuantepec los envió en la expedición de Diego Becerra y Hernando de Grijava, la que como ya dijimos fracasó perdiéndose una nave. Todos estos sucesos desalentaron mucho a Cortés que decidió suspender los viajes hacia el norte y volver los ojos al Perú, haciéndose comerciante. Quería enviar dos naves con cargamento de caballos, armas y otras mercancías para conseguir dinero con que pagar deudas y proseguir las exploraciones, pero tuvo noticias de que el navío perdido de Becerra, el Concepción, había descubierto una nueva tierra en el océano -la actual Baja California- donde había perlas. El navío hizo escala en el territorio de Nuño de Guzmán y éste lo secuestró; Cortés aprovechó las mercancías y armas que había reunido para enviarlas al Perú y organizó otra expedición al norte de la costa Pacífica.

(11) Borah, "Hernán...", p. 10.

Esta aventura mercantil inicial de Cortés al Perú era un disfraz de lo que él realmente perseguía: proyectos de exploración en las aguas meridionales del Pacífico. El pretexto era necesario para evitar protestas de Pizarro y Almagro que por mercedes reales, tenían el derecho a explorar esa región. Un dato que indica estos planes de Cortés es el resultado curioso de la tentativa de Pedro de Alvarado para entremeterse en la conquista del Perú: una real cédula que ordenaba a Cortés evitar en sus exploraciones la zona asignada a Pizarro. El documento es aparentemente superfluo e insultante, ya que Alvarado había invitado a Cortés a asociarse con él en el viaje al Perú y el Capitán General había rehusado terminantemente, riñendo con su antiguo compañero. Pero queda el hecho de que en 1534 Cortés preparaba dos navíos para enviarlos al Perú. Es posible que el Consejo de Indias, conociendo a los conquistadores, no quisiera correr riesgos y que tuviera razones concretas, por informes recibidos, que lo indujeran a emitir su mandamiento de caución. Vino a continuación la expedición personal de Cortés a la Bahía de la Paz que costó grandes pérdidas de vidas y naves. El fracaso fue completo y amargo, desilusionando al conquistador sobre la posibilidad de encontrar algo de valor en el norte. (12)

El fracaso de la colonia de Santa Cruz (La Paz), llevó a Cortés a lo que iba a ser su mayor esfuerzo para emplear sus navíos en viajes rumbo al sur. Según las versiones de Antonio de Herrera y Francisco López de Gómara, apenas desembarcó Cortés en Acapulco recibió una carta del virrey Mendoza que le transmitía otra de Francisco Pizarro implorando el envío de socorro por mar, por encontrarse sitiado en Lima por los ejércitos del Inca y tener cortado el camino por tierra. Ofreció ceder sus derechos como conquistador a Pedro de Alvarado, si el Adelantado de Guatemala le enviaba ayuda. Cortés, a pesar de la necesidad urgente de mandar auxilio a los pocos sobrevivientes de su expedición a Santa Cruz, cargó in

(12) Borah, "Hernán...", p. 14

mediatamente dos naves con todo lo necesario para ir en ayuda de Pizarro. Sin embargo un documento recientemente hallado en el Archivo del Hospital de Jesús, sirve como base para dudar de la verdad de esta versión de los cronistas de Indias. Dicho documento es un contrato entre Juan Domínguez de Espinosa y el propio Cortés en que aquél prometía ir al Perú como factor de éste en sus navíos y se quedaría allí por lo menos un año y rendiría cuentas leales o a Cortés o a Hernando de Grijalva. La fecha de este documento es de 17 de abril de 1536 en Acapulco; es decir, por lo menos dos meses antes del sitio de Lima que comenzó en julio y por lo menos cuatro o cinco meses antes de que la carta de Pizarro pudiera viajar a Guatemala, México y Acapulco para llegar a manos de Cortés.

(13)

Cabe entonces poca duda de que Cortés inmediatamente después de llegar de Baja California se puso a preparar naves para un viaje al Perú, preparativos que tenía ya muy adelantados cuando llegó la carta de Pizarro. En sus cartas a la Corona y sus representantes contó solamente una parte de la verdad, aprovechándose sagazmente del hecho de que la carta de Pizarro le facilitó una justificación amplia para una expedición al sur y a la vez evitó preguntas perturbadoras sobre sus planes. Los dos navíos que iban al Perú se pusieron bajo el mando de Hernando de Grijalva, capitán muy experimentado y de toda la confianza de Cortés. Zarpó de Acapulco a fines de 1536 y con buen viaje llegó a tierra sudamericana cerca de Piura. Este viaje es el primero de que tenemos noticias entre Nueva España y Perú. También fue enlace de las obras de construcción naval, exploración y adiestramiento en pilotaje en los grandes centros de Panamá y Realejo con los del centro que surgen bajo el cuidado de Cortés en la Nueva España. Cuando llegó al Perú Grijalva, encontró que los auxilios necesarios a Pizarro habían llegado ya de Panamá y Nicaragua y éste estaba sano y salvo.

(13) Archivo del Hospital de Jesús, leg. 270, exp. 8:25, A.G.N.

De todos modos aceptó y agradeció los regalos de Cortés y envió a su vez otros a la marquesa D. Juana de Zúñiga. Grijalva descargó los navíos, vendiendo una parte del cargamento y dejando lo demás para vender por cuenta del marqués.

Una vez arreglada la parte comercial del viaje, Hernando de Grijalva procedió a cumplir una segunda y secreta parte de sus instrucciones: explorar rumbo al oeste en el Pacífico, a la altura del Perú, en busca de islas ricas en oro. La versión del viaje la da Antonio Galvão, gobernador portugués de las Molucas, que basó su historia en sus entrevistas con los sobrevivientes de la expedición. Fue la primera en navegar con rumbo este-oeste a la altura del Ecuador, y en ella murió Hernando de Grijalva asesinado a manos de sus hombres amotinados. Después de diez meses de viaje llegaron a las Molucas siendo esclavizados por los nativos y rescatados por el gobernador. En el navío se perdieron los regalos suntuosos de Pizarro, pérdida que Cortés resintió amargamente, creyendo durante algunos años que Grijalva había huido (según la versión de Cómara). Se enteró del resultado trágico del viaje hacia mediados de la década de los 1540 cuando los informes llegaron a la corte. El otro buque que salió con Grijalva probablemente tenía instrucciones de regresar a Nueva España con correspondencia. Después de un buen viaje llegó a Acapulco, habiendo avisado antes desde lejos lo que dijeron ser una isla, tal vez de las Galápagos, cosa que dio nuevos ímpetus a las esperanzas de Cortés sobre posibles descubrimientos en el Pacífico. (14)

Antes de que la noticia de que Grijalva había llegado al Perú llegara a Nueva España, Hernán Cortés se ocupaba en organizar otro viaje al sur. En las primeras semanas de 1538, probablemente después de que había llegado el segundo navío de la expedición de Grijalva con sus alentadoras noticias, zarpó bajo el mando del capitán Palacios Rubios. Llegó con bien y descargó parte

(14) Borah, "Hernán...", p. 18

de la carga en Puerto Viejo, la Punta, y Piura. En abril de 1538 descargó el resto en el Callao donde el capitán lo entregó al factor de Cortés, Juan Domínguez de Espinosa. En la travesía de regreso probablemente buscaron rumbo al oeste la isla que citaba el informe del navío de Grijalva que había llegado a Acapulco. Existe una carta escrita de propia mano del virrey Mendoza a su Capitán General fechada el 14 de febrero, sin duda del año de 1538, - en que le menciona la isla que buscan los navíos de Cortés y dice que no cree que exista, "...sino que el piloto y marineros se en gañaron y era la misma costa del Perú..." (15). Del texto de la carta se desprende que Cortés tenía otros motivos además del comercio en los viajes de sus naves hacia el sur y que la versión - del viaje de Grijalva en la forma en que la dió Antonio Galvañ es digna de fe. El virrey no se hubiera atrevido a mencionar la bús queda en una carta amistosa al capitán general si no fuera cosa - verídica y conocida. La tripulación a la cual se refería la carta, casi ciertamente era la del navío de la expedición de Grijalva que arribó felizmente a Acapulco.

Los motivos por los cuales el virrey escribió la mencionada carta son bastante obvios; en los primeros meses de 1538 tenía en sus manos informes rendidos por Cabeza de Vaca, después de sus largas andanzas por el norte y el virrey estaba decidido a averiguar lo que había en aquellas extensas regiones. Al año siguiente mandaría a Fray Marcos de Niza en una exploración preliminar. Tenía el virrey esperanzas de entrar en sociedad con Cortés, cuyos navíos necesitaba porque eran los únicos que había para reconocer las costas de la Nueva España. Cuando Mendoza se convenció de que Cortés nunca entraría en compañía, lo que pasó en 1539, empezó a usar su poder para estorbar y aun prohibir las exploraciones particulares del marqués, de lo cual se quejó éste en un memo-

(15) Archivo del Hospital de Jesús, leg. 68, exp. 331, A.G.N.

rial al rey, de junio de 1540, en que habla de los agravios que le hizo el virrey, impidiéndole la continuación de los descubrimientos del Mar del Sur. Este, aunque aparentemente buscaba su amistad, siempre le miró con reserva como un rival y agente real con instrucciones de estorbarle el paso y quitarle los provechos de sus conquistas pasadas y de sus exploraciones venideras. Cortés ya no preparó otra expedición al Perú. Los informes de Alvar Núñez Cabeza de Vaca de las siete ciudades de Cibola y la gran Quivira volvieron a despertar sus esperanzas de encontrar por mar al noroeste reinos para conquistar. Además, por ese tiempo le fue difícil hallar bastantes pilotos experimentados para tripular todas sus naves -tenía nueve- y esto tal vez le indujo a limitarse a las aventuras que estimó más importantes. (16)

En estos años Cortés trató de establecer comercio con Panamá para vender los productos de sus haciendas: trigo, bizcocho, carne de puerto, azúcar y quesos. A fines de 1538 envió al navío San Vicente a cargo del factor Juan Segura. El cargamento llegó a Panamá en tan mal estado que no se pudo vender. En abril de 1539, otro buque, el San Lázaro fue enviado con mercancías. Se hubiera podido vender el cargamento pues llegó justamente cuando Pascual de Andagoya preparaba su expedición al Chocó y necesitaba bastimentos, pero Juan de Segura se equivocó y pidió precios tan altos que no vendió nada. En septiembre de 1539 llegó el tercer cargamento que tampoco se pudo vender. Finalmente en febrero de 1540 hubo un incendio que consumió la ciudad de Panamá. Lo que no se había vendido de los tres cargamentos se perdió totalmente. La mala suerte del marqués en todas sus empresas navales en el Pacífico le persiguió también en su única empresa puramente mercantil. A la vez que la aventura estéril de Panamá, Cortés organizó apresuradamente otra expedición con tres naves, bajo el mando de Francisco de Ulloa, la cual ya hemos reseñado. (17). Únicamente

(16) Borah, "Hernán...", p. 20

(17) Vid supra, cap. III

recordemos que con esta expedición se comprobó el hecho de que Baja California era una península y no una isla, aunque en los mapas se siguió poniendo como tal hasta fines del siglo XVII, cuando se volvió a aceptar la verdad con los viajes del P. Kino y el P. Salvatierra.

La expedición de Francisco de Ulloa marcó el rompimiento definitivo entre Cortés y el virrey Mendoza. Este tomó arbitrarias medidas y envió agentes a los puertos del Pacífico para detener naves y ordenar que nadie saliera de Nueva España sin su licencia expresa. El mensajero que se mandó a Cortés desde el Santa Agueda, uno de los navíos de Ulloa, fue detenido por órdenes del virrey y atormentado para obtener información. No sólo trataba el virrey de estorbar a Cortés sino de prohibirle cualquier exploración si no obtenía una real cédula terminante que acabara con la intervención virreinal. Cortés se decidió a ir a España, e inició allá pleito ante el Consejo de Indias para establecer el derecho de monopolio de la exploración al norte. El pleito se convirtió en un lfo de intereses opuestos cuando Pedro de Alvarado, Nuño de Guzmán y Hernando de Soto también alegaron sus pretensiones exclusivas. El pleito terminó en un empate (excepción hecha de Hernando de Soto que siguió con su derecho ya otorgado de explorar la Florida) que permitió a Antonio de Mendoza seguir con sus proyectos para la expedición que iría al mando de Francisco Vázquez de Coronado la cual terminó en costoso y completo fracaso. Cortés esperaba volver a Nueva España y continuar sus proyectos. Dejó a D. Juana de Zúñiga al cuidado de sus estados; pero la Corona se negó a confirmar sus pretensiones y el conquistador, Capitán General y marqués ya no pudo regresar porque murió. (18)

La historia de las empresas marítimas de Cortés es una historia de fracasos para el marqués. Sin embargo rindieron provecho a los que vendrían después. Descubrió Baja California, explo

(18) Borah, "Hernán...", p. 23

ró el golfo de California hasta la desembocadura del río Colorado y una gran parte de la costa oceánica de la Península, e inició - la navegación entre México y el Perú que pronto resultó en comercio provechoso entre los dos centros virreinales.

El astillero de Cortés en Tehuantepec era el mejor y más - bien equipado de la colonia. Cuando él se fue a España estaba a punto de terminarse la construcción de un nuevo Galeón, el Santa Cruz. (19). La flota que poseía en el Pacífico era la mayor - que hasta entonces había existido y su personal estaba reuniendo todo lo necesario para una nueva expedición. Seguramente antes - de partir Cortés dió órdenes de que los barcos en proceso de construcción en el astillero fueran conservados lo mejor posible y - efectivamente fueron puestos en dique seco. Cuando murió Cortés en el otoño de 1547 heredó su fortuna y títulos su hijo Martín - que a la sazón contaba quince años. El control de sus bienes pasó a un consejo de fideicomiso compuesto por grandes de España, que debía encargarse de la administración hasta que Martín cumpliera mayoría de edad que en aquél entonces era de 25 años. (20) Las concesiones de Cortés en Nueva España incluían 22 cabeceras - de suma importancia con todos sus sujetos, con una población de - 23,000 vasallos. En el obispado de Oaxaca tuvo más de 13,000 indígenas tributarios. El territorio del marquesado abarcó parte - de los actuales estados de Morelos, Oaxaca, Puebla, México, Michoacán y Veracruz. Tenía jurisdicción civil y criminal. Cortés fundó un mayorazgo o heredad, sujeta al vínculo que persistió hasta el siglo XIX, comprendiendo 15 villas, 157 pueblos, 89 haciendas, 119 ranchos y 5 estancias, con una población de 150,000 habitantes.

Dentro de los cuatro años siguientes a la muerte de Cortés cambió el personal de supervisión de la Sucesión del Marquesado -

(19) A.G.N., "Obligado que hizo el Sr. Juan de Toledo a Pascualín, sobre el navío Santa Cruz", Tehuantepec, 30 de noviembre de 1540, Archivo del Hospital de Jesús, leg.270, exp. 5.

(20) Borah, "Hernán ...", p. 85

al hacerse viejos sus antiguos colaboradores. Su primo, el licenciado Juan de Altamirano, agente de confianza y administrador formal de las propiedades en el Nuevo Mundo ocupó el puesto de contador general de la Sucesión durante el resto de su vida. Para el año de 1551 la Sucesión del marquesado estaba en manos de hombres nuevos, más jóvenes, que tuvieron el vigor necesario para resolver el serio problema de hacer que sus recursos cubrieran las enormes deudas que pesaban sobre ella. Había además muchas y muy complicadas demandas judiciales de Cortés por sus variadas empresas. El liberar a la Sucesión de estos gravámenes iba a ser muy costoso durante la vida del segundo marqués.

Los astilleros de Tehuantepec y las naves que ahí habían quedado a medio construir representaban una fuerte inversión y eran un recurso importante que no estaba siendo explotado en 1551, cuando el tráfico costanero entre América Central y el Perú por una parte, y la Nueva España por la otra, se convirtió en una actividad de considerable intensidad. Podían repararse los navíos más sólidos para dedicarlos a transportar carga y tal vez ayudar a vender algunos de los productos de las posesiones de la Sucesión a mejores precios que los que se obtenían en Nueva España. La autorización necesaria para reparar y botar barcos y emplearlos en el comercio intercolonial fue otorgada a Pedro de Ahumada, el gobernador de las propiedades de la Sucesión, en poder dado en España en 1551 por el conde de Aguilar en su calidad de fideicomisario de Martín Cortés. Dos años más tarde, en 1553 el joven marqués logró obtener un decreto real que lo declaraba mayor de edad y competente para hacerse cargo de sus bienes aunque todavía le faltaban cuatro años para obtener la mayoría de edad legal. Martín Cortés confirmó en sus funciones a Ahumada como administrador de sus bienes reiterándole el permiso de utilizar sus barcos, ponerlos a flote, emplearlos en el comercio o navegación a Nicaragua, Guatemala o Perú, contratar tripulaciones, formar sociedades o compañías, cobrar fletes y vender los barcos si lo consideraba necesario. (21)

(21) Borah, "Hernán....", p. 88

Dos de los galeones más grandes, el San Pedro y el Santa Cruz, fueron escogidos para ser reparados y destinados al tráfico con el Perú. Para el otoño de 1553 las naves estaban ya reparadas y listas para zarpar. (22). Un tercer navío, el San Lázaro, que entre 1539 y 40 había sido usado por Cortés en el comercio con Panamá, fue también reparado para usarlo en el transporte de abastecimientos entre Tehuantepec y Huatulco y para el tráfico de cabotaje. El famoso piloto del Pacífico, Juan Fernández de Ladrillero, que había trabajado con Cortés, ayudó a reparar los barcos. Se contrataron tripulaciones y se obtuvo carga y pasaje: Juan Alvarez de Luna capitaneaba el San Pedro y Lorenzo Ladrón de Guevara el Santa Cruz. Según las pruebas documentales con que contamos en los registros (Jesús, leg. 235, 2a. serie, exps. 7 y 8, MS.A. G. N.) y en una licencia de navegación posterior para el Santa Cruz, cada tripulación consistía en un piloto, que también tenía funciones de maestre, un contra maestre, un camarero, varios marineros experimentados, que a veces llegaban a diez, varios grumetes y varios pajes. Además cada barco tenía su capitán, que era el comandante militar de la nave si era necesario, y el supervisor general por cuenta de la Sucesión.

No se pagaba salario fijo a las tripulaciones, sino que recibían su manutención y una parte de las ganancias que dejaba el pasaje y el transporte de la carga, mediante un sistema de repartimiento bastante complicado. Después de deducir costos de reparación del buque, mantenimiento durante el viaje, costos de manejo de carga y animales transportados, se dividía entre los miembros de la tripulación una tercera parte de los ingresos, sin contar los costos de la comida y de acuerdo con la práctica normal en los barcos mercantes españoles. Las costumbres del mar daban derecho (aunque no aparece en los registros) a cada miembro de la tripulación a llevar consigo, libre de costo, una cierta -

(22) Ver "Marín ... gastos de los navíos para el Perú", dic. de 1554, MS en parte en Jesús, leg. 228, exp. 2, A.G.N.

cantidad de mercancías, que se llamaba "la pacotilla" generalmente exenta de "echazón" (de arrojarse al mar cuando era necesario aligerar el buque), para venderla en Perú. Los pilotos recibían parte de su paga en la repartición a la tripulación, más un pago adicional de los dueños de la nave, que ascendía a dos "soldadas", o sea haberes, más un "sesmo", o sea una sexta parte. Los camareros recibían de los armadores media soldada, probablemente además de su participación que les correspondía como miembros de la tripulación. Los capitanes recibían participación de las dos terceras partes que correspondían a los dueños, después de las deducciones de costos, que incluían la comida y los haberes de la tripulación. Ladrón de Guevara, capitán del Santa Cruz, tuvo su participación siendo copropietario de la nave, al venderle un interés de la tercera parte en 2,000 pesos de oro de minas, mediante una letra de cambio pagadera con su parte de las ganancias. (23)

Los oficiales y marineros recibían únicamente una participación en las ganancias futuras y por lo tanto era necesario que los representantes de la Sucesión les adelantaran alguna cantidad en efectivo a muchos de ellos, pagadera cuando se repartieran las ganancias. Algunos usaban este dinero para comprar mercancías y llevarlas a vender al Perú. Muñoz, piloto de la San Pedro, compró una esclava negra llamada Iseo con los 300 pesos de oro de minas que le habían adelantado. Alvarez de Luna, capitán del San Pedro, usó 15 pesos de anticipo para comprar 50 libras de golosinas. (24). Además con estos préstamos los tripulantes hacían -

- (23) Ver "Sobrecarta de venta de la tercera parte del galeón Santa Cruz, Antequera, 28 de dic. de 1554, MS en dos folios en Jesús, leg. 235, exp. 2, A.G.N.
- (24) "Memoria de lo que debe el galeón San Pedro y la cargaçon que llebo ques a cargo de Juan alvarez de luna capitan de dho galeon...", 1566, MS en 2 fols, en "Cuentas de Pedro de Ahumada, 1550-1567", MS en 33 fols., en A.G.N., Jesús, Leg. 229, exp. 1

sus arreglos para poder embarcarse. Todos los anticipos fueron cuidadosamente registrados por medio de promesas de pago por escrito, copiadas para que quedara en Nueva España un registro de ellos, llevándose otro a bordo de las naves, para que, repartidas las ganancias por la carga y los pasajeros, pudiera exigirse el pago.

Conseguir pasaje y carga fue más difícil de lo que creían los representantes de la Sucesión. Se pregonó en la ciudad de México en los meses de octubre y diciembre, la salida de las tres naves. Esto produjo pasajeros y carga, pero no los suficientes para llevarlos. En el otoño y el invierno de 1553 Pedro de Ahumada fue testigo del lento acopio de carga y pasajeros desde Tehuantepec, adonde había ido para vigilar la preparación y despacho de los navíos, aunque éstos zarparían desde Huatulco, donde se estaban reuniendo la carga y los pasajeros. La temporada en que la travesía era posible estaba claramente definida y terminaba en la última semana de febrero. Ahumada decidió despachar ambos barcos llenándolos con productos de las posesiones de la Sucesión. (25) Pero era preciso que ésta contara con un agente mercantil que se encargara de las ventas en el Perú. La persona escogida para actuar como factor en los reinos del Perú fue Nicolás Ortiz de Ybarquén, quien se comprometió a ir allá y permanecer 5 años, al fin de los cuales regresaría para entregar en persona las cuentas definitivas. Debía recibir los cargamentos que la sucesión enviara al Perú, almacenados y vendidos, y remitir a Nueva España el dinero de las ventas, por lo menos una vez al año si había barcos que hicieran el viaje. También administrar lo que cobrara por expedición de carga y venta de pasajes, pagar costos, repartir la participación de oficiales y tripulantes y remitir a la sucesión la -

- (25) Pedro de Ahumada a Juan Sebastián Bautista de Marín, s/f, MS en 1 fol, y Ahumada a Nicolás de Cazana, Tehuantepec, 16 de marzo 1554, MS en 1 fol, en A.G.N., Jesús, leg. 228, - exp. 3:43 y leg. 68, exp. 172.

parte que le correspondía. Recibiría 300 pesos de minas al año como salario y manutención estando su alojamiento a cargo de la - Sucesión, más el 2.5% de comisión sobre los ingresos de las mercancías que se le enviarían para su venta. (26).

Los documentos encontrados relativos al San Pedro se refieren únicamente a la carga que transportó por cuenta de la Sucesión: 51 mulas y un caballo valuados en 30 pesos cada uno en el momento de zarpar, o sea un total de 1,560 pesos de oro de minas. La nave llevaba una carga más variada, propiedad de la Sucesión: sebo, 621 arrobas; membrillo y durazno seco y jalea 504 arrobas, dos libras; membrillo entero, 96 arrobas, 21 lbs.; azúcar, 45 - arrobas; brea y alquitrán, 261 arrobas, 11 lbs.; tela de costal y paño áspero de lana, 2,138 varas con peso de 100 arrobas, 18 lbs.; mulas, 30; quesos añejos, de los cuales 10 eran propiedad de Ortiz, 120. Sumando el material de empaque, se obtiene el peso bruto propiedad de la Sucesión, sin incluir los animales, de 2461 - arrobas 10 libras (una arroba = 25 libras = 11.5 kg.) o sea 28 toneladas métricas, a 88 arrobas por tonelada. Las cuentas del Santa Cruz nos demuestran que llevaba carga y pasaje según la lista siguiente sin incluir los bultos que todo tripulante tenía derecho a llevar: ropa y mercancías del marquesado, 2,461 arrobas 10 lbs.; mulas, 30; mercancías de Pedro del Río, comerciante, 248 - arrobas, 20 lbs.; una silla, estilo jineta de Durana y cinco pasajeros y una esclava negra. La comida que llevaban era: más o menos 140 ovejas en los dos barcos, la mitad de 14 reses y 5 terneras hechas tasajo, una cantidad de biscocho marino; 43 quintales en la San Pedro y 50 en la Santa Cruz. En éste iban 50 quesos y ambos barcos llevaban juntos 6 sartas de ajos y 6 de cebolla, una arroba de arroz, una de chícharos, 2 lbs. de especies diversas, - dos arrobas de membrillos y duraznos secos, dos arrobas de dulces, 10 de zanahorias y 3 de vino. Provisiones variadas y probablemente más abundantes de lo que era corriente en los barcos europeos

que surcaban el Atlántico. (27).

Los dos navíos fueron sometidos a inspección y registro de personas y carga, que era obligatorio para comprobar que no llevaban contrabando o pasajeros carentes de licencia. El 22 de febrero de 1554, zarparon de Huatulco siguiendo la ruta acostumbrada a lo largo de la costa rumbo al sudeste, aprovechando los vientos favorables de esa temporada. A lo largo de la costa pasaron Acajutla y llegaron a la costa de Nicaragua. Viraron hacia el sur y suroeste para atravesar el golfo de Panamá. Pasaron cerca de la Isla de Cocos, donde la falta de viento los inmovilizó y el Santa Cruz perdió algunos animales. (28). Más hacia el sur encontraron tiempo tempestuoso. El Santa Cruz, que es el único barco al que se refieren los documentos que poseemos, sufrió severos daños en el palo mayor y el bauprés, y el balanceo de la mar picada dañó el empaque de gran parte del sebo, frutas secas y jalea. Los peores daños los sufrieron la brea y el alquitrán, una tercera parte de los cuales se perdió. A principios de la primavera de 1554 las dos naves tocaron la costa sudamericana cerca del golfo de Guayaquil. Siguieron luego hacia la isla de Puna, donde se le repusieron los palos al Santa Cruz con un costo de 65 pesos de minas en una reparación de emergencia. Los dos barcos zarparon rumbo a Túmbez donde compraron provisiones para la tripulación y Nicolás Ortiz comenzó a vender su cargamento.

En Túmbez Nicolás Ortiz vendió dos toneles de jalea de membrillo con peso de diez arrobas, por la cantidad en efectivo de 80 pesos de minas; un sacerdote de Trujillo compró una mula en 340 pesos, pagando 98 con una letra de cambio y el resto en efectivo. Todas las mulas que quedaban de ambas naves fueron desem-

(27) Borah, Comercio..., p. 94

(28) "Probanza relativa a la falta de responsabilidad de Lorenzo Ladrón de Guevara por la pérdida de 13 mulas". Lima, 22 de feb. de 1555, MS, A. G. N., Jesús, leg. 247, atado 2, hojas sueltas.

barcadas para el viaje por tierra a lo largo de la costa hasta Lima, bajo el cuidado de Nicolás Ortiz, mientras los buques proseguían rumbo al sur hasta la capital, haciendo escala en los puertos importantes de la ruta. Ortiz llegó a San Miguel Piura, donde cayó enfermo. Pronto se dió cuenta de que su enfermedad era fatal, por lo que firmó un documento notarial en que transmitía el poder que tenía como factor del marquesado en el Perú, a Lorenzo Ladrón de Guevara, quien se encargó en adelante de vender la carga, pagar los gastos y participación a la tripulación y llevar las cuentas de las transacciones. A pesar de que Ortiz transmitió el poder a Ladrón de Guevara, el capitán del San Pedro conservó el control de los animales que su barco había traído, y el producto de las ventas. Después de mayo de 1554 los documentos relativos al Santa Cruz ya no mencionan desembolsos o ingresos del San Pedro. Este nunca regresó a Nueva España y todavía en 1566 no se habían presentado a la administración del marquesado cuentas relativas a sus operaciones. (29).

Después de desembarcar a Ortiz y las mulas en Tumbes, el Santa Cruz prosiguió hacia el sur. Su siguiente escala fue Paita, puerto de Piura, donde reparó averías, adquirió más equipo de mar y compró alimentos frescos. Los cinchos de fierro de unos toneles vacíos de agua, con un peso de cinco quintales, fueron vendidos a 16 pesos el quintal. En Paita también recogió el Santa Cruz carga para ser entregada en Lima, consistente en 57 arrobas y 15 libras de textiles y ropa. La nave llegó al Callao, se registró la carga en la aduana y se pagaron derechos por la suma de 514 pesos de minas y 4 tomines, gravámen que sólo puede explicarse como decisión de los recaudadores locales, ya que, en aquellos años, la mercancías que circulaba entre la Nueva España y Perú no estaba sujeta al pago de ningunos derechos. La mercancía fue -

(29) "Inventarios y contratos de arrendamiento relativos a las propiedades del marquesado en el Peñol de Xico", 1570-1574, MS en A. G. N., Jesús, leg. 273, exp. 4:8

transportada a Lima, a dos leguas del puerto, con un costo de 179 pesos. Ya descargada, Ladrón de Guevara ordenó que la nave se preparara para el viaje de regreso a Huatulco, bajo el mando de Morera, piloto y maestre, mientras él permanecía en Perú para vender la carga. La tripulación fue alojada en la hostería de Jorge Griego y se le pagó su participación en las utilidades por carga y pasaje. (30)

El Santa Cruz fue calafateado y cargado de provisiones y agua fresca. El 17 de julio se obtuvo licencia de la Audiencia para emprender la travesía de regreso. Fue inspeccionada la nave y registrados tripulación, pasajeros y carga por Diego Porras, alguacil mayor, con un costo de 20 pesos de minas y casa y comida en la hostería de Jorge Griego. A fines de julio o principios de agosto la nave zarpó de regreso, llevando pocos pasajeros y una pequeña carga, ya que los ingresos totales de este viaje no llegan a más que a 263 pesos por concepto de tres o cuatro pasajeros y unas cuantas arrobas de equipaje personal. La tripulación, disgustada por la poca utilidad que podía esperar, se apoderó de una tercera parte de los ingresos sin esperar a que el viaje terminara y a que se dedujeran los costos, porque éstos seguramente habrían superado a los ingresos. El viaje de regreso fue rápido. Llegó el navío sano y salvo a Huatulco, desembarcó carga y pasaje, fue calafateado y reparado y en el otoño de 1554 comenzó a prepararse para un segundo viaje. Este se llevó a cabo en el año 1555, y terminó en Huatulco a principios de 1556. Ladrón de Guevara, que había permanecido todo ese tiempo en Lima como factor de la Sucesión, al llegar de regreso en este viaje, liquidó a la tripulación, entregó una buena gratificación a Morera y emprendió el viaje a la ciudad de México, cargado con sus libros de contabilidad, y en compañía de su tenedor de libros, para informar a los administradores del marquesado. Se le achacó a Ladrón de Guevara que no por malos manejos sino por ignorancia, la empresa hubiera sido desastrosa en el sentido de las utilidades. Ladrón de Gueva

(30) Borah, Comercio..., p. 97.

ra tuvo que ceder a la Sucesión la propiedad de una esclava negra y su hijo, y que firmar además, un pagaré por 1,770 pesos y 6 tomines. Su inexperiencia había costado fuertes pérdidas y él recibió, por tres años de servicio, solamente casa y comida y quedó lleno de deudas porque además del pagaré debía 2,000 pesos por la propiedad de la tercera parte del barco. (31)

En realidad la Sucesión de Cortés no sufrió pérdida, aunque no logró obtener la utilidad considerable que esperaba. La ganancia sobre la inversión ascendió al 20% anual durante tres años, sin incluir la depreciación. En términos generales una utilidad razonable habría sido tal vez el 50% anual. Las utilidades netas de la Sucesión por los cargamentos vendidos ascendieron a 5,514 pesos, pero la mayoría de los documentos sólo nos dan indicios sobre cuál puede haber sido el costo original de las mercancías; no hay base cierta para estimarlo, ni para calcular la tasa de utilidad. Todavía menos hay posibilidad de poder elaborar un estado de pérdidas y ganancias en relación a la mercancía porque toda ella era producida por la Sucesión y por lo tanto tenía un costo menor que en la ciudad de México. También se ahorró en los costos, mediante el transporte por tierra hasta Huatulco, en lugar de tener que llevar los productos con grandes gastos por reuas de mulas hasta los lejanos centros de población española en Nueva España. El total de ambos viajes arrojó una cifra de 16,172 pesos: los costos totales fueron de 10,657 pesos, los ingresos de 16,172 y por lo tanto la utilidad total de la mercancía fue la ya mencionada antes. La utilidad correspondiente a los socios fue como sigue: al marquesado dos tercios, o sean 2,300 pesos y a Ladrón de Guevara un tercio, o sean 1,150 pesos.

El resultado de los dos viajes fue tan poco provechoso, que Pedro de Ahumada decidió economizar. La parte más productiva de la empresa había sido la operación del galeón como buque de carga y la menos productiva y que había ocasionado mayores dificultades

(31) Ibidem, p. 106

en la contabilidad, había sido la expedición de mercancías por cuenta de la Sucesión. Ahumada decidió no volver a mandar más productos de las fincas en el galeón sino operarlo para obtener el beneficio que pudiera producir como transporte de carga y pasajeros. El Santa Cruz zarpó de nuevo en febrero de 1557, llevando mercancías con un peso total de 4,616 arrobas (aprox. 52 ton. métricas). El mayor lote era de 880 arrobas de mercaderías surtidas del comerciante Enrique Garcés. El segundo cargamento por su importancia fue enviado por Ladrón de Guevara, conservas, sebo y otros artículos. La mayoría de los envíos consistían en conservas, sebo, textiles, baratijas y artículos domésticos expedidos por comerciantes o llevados por pasajeros. Estos eran 12 ó 14, mayor número de ellos y carga que en los dos viajes anteriores. En 1558 regresó el Santa Cruz habiendo terminado muy satisfactoriamente la misión comercial que llevaba. Volvió a zarpar al Perú en su cuarto viaje en el año de 1559, viaje que fue el último que realizó y después desapareció de las cuentas del marquesado, porque tal vez naufragó cerca de las costas de América del Sur ya que para entonces era un barco viejo. Ladrón de Guevara, que tenía fuertes deudas con el marquesado, se retiró a Cuzco donde pasó sus últimos años. (32)

La decisión de Ahumada de suspender sus envíos de mercancías a cargo del capitán del Santa Cruz, Ladrón de Guevara, no significó que dejara de hacer negocios en el Pacífico. Formó una sociedad mercantil con el comerciante Pedro del Río con un capital social de 10,000 pesos. El marquesado enviaría los productos para la venta y Del Río se encargaría de ésta. La lista de mercancías que contiene el contrato es interesante porque nos da idea del tipo de productos en que consistía este comercio con el Perú: El producto de más importancia era el azúcar, fruta seca y los gastos ocasionados por su inversión en 248 arrobas de conservas de membrillo y durazno, 102 arrobas de membrillo entero y 18 arrobas de azúcar con sabor a rosas. La afición por los dulces en el Perú toda-

(32) Ibidem, p. 110

vía garantizaba un mercado seguro y provechoso para estos productos. Había objetos religiosos de toda especie, textiles, sillas de montar, artículos domésticos, ropa, medicinas, papel, libros de texto, herramientas metálicas, especias, artículos de tocador. Una parte considerable de la mercancía era de manufactura española, otra consistía en objetos de estilo europeo hechos en Nueva España por artesanos españoles e indígenas que tenían gran demanda en Perú: espejos huastecos, jícaras laqueadas de Michoacán para el chocolate, guitarras, penachos de plumas. También iban objetos de estilo europeo hechos con técnicas y material indígena, tales como imágenes de santos hechas en pluma. Claramente se trataba de mercancías para venderse a una comunidad española bastante pequeña, que disponía de mucho dinero, y que tenía muy poca industria local y gran avidez de artículos de consumo. Las mercancías de este cargamento se equilibraron cuidadosamente para que la excesiva oferta de uno o varios artículos de procedencia española, ya que la Metrópoli seguía siendo el principal proveedor, no fuera a producir el fracaso de la empresa comercial. Pedro del Río no esperó a que zarpara el Santa Cruz sino que partió en otro barco. Vendió su mercancía sin dificultad y llegó a Nueva España a fines de 1557, habiendo tardado toda la operación aproximadamente un año. Los socios obtuvieron una utilidad neta de 4308 pesos de plata que al dividirse en partes produjo a la Su cesión 2,154 pesos de utilidad de su inversión de 6,000 pesos es decir aproximadamente el 36%. El capital y las utilidades fueron enviados a Sevilla en julio de 1558. (33)

Todavía Pedro de Ahumada hizo otro envío de mercancías que iría en el Sanctispiritu, que no pudo zarpar. Hubo que enviarla -

- (33) "Orden de Ahumada a Juan Bautista de Marín para que consigne el saldo y cargue a la cuenta del Marqués del Valle la cantidad de 8,154 pesos por plata enviada a Veracruz", México, 22 de octubre de 1558, MS en A. G. N., Jesús, leg. 228, exp. 3:203.

en el Nuestra Señora de la Concepción, pero la operación se complicó grandemente terminando en una acción judicial en contra del segundo marqués ante la Audiencia de México, y después de seis años, aquél tuvo que pagar 1,830 pesos de plata.

En 1562 llegó a Nueva España Martín Cortés, el segundo marqués, para dirigir personalmente sus propiedades. Debía estar poco satisfecho del resultado de las empresas en el Perú en los nueve años transcurridos desde 1553. Después de su llegada el marqués dejó de preparar buques y no volvió a participar en empresas mercantiles con el Perú. (34)

Aunque se suspendieron la navegación y el comercio, en el Perú se debían al marquesado cuantiosas sumas de dinero y Martín Cortés se encargó del engorroso y tardado trabajo de aclarar sus cuentas cosa que le tomó varios años. En el inventario del marqués de enero de 1570 aparecen todavía deudas por cobrar a Pedro de Ahumada, ya difunto y a Ladrón de Guevara. El último recuerdo de las empresas de los Cortés en el Perú desaparece en la década de 1570-80. Ellas fueron una infeliz repetición de las que su fundador emprendió sin lograr grandes utilidades. Es poco probable que estas hubieran siquiera cubierto los gastos.

2.- Puertos, caminos, y comunicación entre Perú y Nueva España.

Las comunicaciones marítimas exigían puertos, caminos para conectarlos con los centros de población, y la selección de rutas de navegación entre los puertos. En las costas peruanas, los barcos que navegaban de y hacia México usaron las rutas, puertos y caminos que existían por la necesidad de dar acceso a los colonos de

(34) Borah, Comercio..., p. 120

los artículos que llegaban de Panamá. Por lo tanto el comercio con Nueva España fue factor poco importante para el crecimiento de los puertos a lo largo de las costas sudamericanas, en el istmo, y quizá hasta en el litoral centroamericano. Por el contrario, a lo largo de las costas mexicanas en las que el tráfico con el istmo era insignificante, el comercio peruano tuvo casi la misma importancia que el centroamericano y en aquellos primeros años, fue vital como factor de selección de las bahías que se intentaban desarrollar como puertos comerciales, y para la construcción de caminos que unieran esos puertos con las ciudades españolas más importantes.

Nueva España se comunicó con el Perú, desde el primer apogeo de su intercambio, por el puerto de Huatulco primero, y desde 1585 por el de Acapulco. A partir de éste año el tráfico Nueva España-Perú fue esencialmente un negocio de reexportación, de tránsito, primero de productos de China y luego, reexportaciones de productos europeos en el siglo XVII. Por ello, desde finales del XVI es imposible disociar el eje norte-sur, Acapulco-Perú, del eje Acapulco-Manila. México era exportador al Perú de las manufacturas de los "obrajes", a las que el virreinato austral era muy aficionado. El Perú, país caro frente a la Nueva España, recibía el producto del trabajo mexicano. Habiendo un gran desnivel de precios entre ambos virreinos, México era la Metrópoli de Perú, como Sevilla lo era de México y siguiendo esta línea de pensamiento, Sevilla estaba en una situación parecida en relación al resto de Europa. De ahí las rivalidades que opusieron a Nueva España con Sevilla. Esta, Metrópoli del Perú, no aceptaba sin resistencia la concurrencia de México sobre el mercado peruano. Sevilla no tuvo objeción a priori, contra la función de metrópoli que México asumió frente a las Filipinas sobre todo cuando la Hacienda de México proveyó a Manila de las sumas enormes para la colonización española en aquellas islas. Objetó este papel cuando los productos de China comenzaron a competir en Nueva España con los productos españoles y sobre todo cuando para pagar los primeros, se usaba la plata peruana que era monopolio sevillano. (35)

(35) Chaunu, op. cit., p. 146

Esta tensión latente, sin discontinuidad, que después de - 1590 opuso Sevilla a Nueva España en las empresas comerciales fue una rivalidad estructural. Nueva España a pesar del arcaísmo de - sus medios, comparados con los europeos, fue la principal sede mer - cantil del Nuevo Mundo. La plata era evidentemente el motor por - excelencia de la economía colonial: a partir de 1550, 98% de los tesoros en peso y de 75 a 80% en valor. Representó ella sola, un poco más del 50% del valor de las exportaciones de las Indias. De acuerdo con las llegadas de cargamentos a Sevilla, la Nueva España representa 40% de la producción de plata americana entre 1550 y - 1650. Esta cifra no refleja la producción total de plata sino que está relacionada con una economía más activa, una economía de in - tercambio más floreciente, abierta y variada, por su mayor uso de la plata para fines monetarios, que la del Perú. Los intercambios México-Perú traían a Nueva España una porción nada despreciable de la producción argentífera del Potosí.

La ciudad de México era, en palabras del viajero Carletti,

... un lugar tan hermoso y agradable y abundante en to - das las delicias que se puedan imaginar y ver en el mun - do entero. Está la ciudad tan bien dispuesta, además - de estar fabricada por los españoles a la moderna, con las casas de piedra y argamasa, casi todas alineadas - con las calles rectas y anchas, más que las que V. A. S. /el gran duque de Toscana Ferdinando Médici a quien Car - letti está haciendo su narración en 1606/ ha hecho cons - truir en su Liorna /Livorno/ nueva, las cuales cruzándo - se la una con la otra forman un hermosísimo y perfecto cuadro con tres o cuatro plazas amplísimas y bellas, y con fuentes allí y en los lugares cómodos al público; y por último, adornada y llena de todas aquellas comodida - des que la naturaleza y la industria pueden conceder a una verdadera ciudad. Finalmente la ciudad de México - es un paraíso en la tierra, colmada de toda comodidad y delicias de toda suerte, gozando de todo lo que viene -

de España, de la China y de otras provincias de aquellos países y está mucho más poblada de españoles - que Lima, ciudad del Perú, pero no son tan ricos ni se tratan tan soberbiamente... (36).

3.- Veracruz.

Para Sevilla, como para España entera, la Nueva España era Veracruz. La Nueva España representó en el siglo XVI del 40 al - 43% de todo el movimiento al interior del monopolio comercial sevillano y de este porcentaje Veracruz representaba las 9/10 partes o sea 37% del movimiento global del monopolio de 1606 a 1650, 39% de 1520 a 1650. La totalidad de las transacciones atlánticas de Nueva España se hacían por Veracruz en una proporción del orden del - 99 al 100%. La navegación transoceánica en convoyes exigía una extrema concentración del tráfico. La elección de Veracruz para esta concentración fue muy afortunada aunque costó mucho lograrlo - como puerto, porque no era natural. Todo el sistema del México colonial, y aún del actual, desemboca en Veracruz, porque la costa del Golfo de México es mediocre y difícil, baja, arenosa y asiento de huracanes y nortes, de fiebres tropicales en los primeros siglos de la colonia, y durante este tiempo estuvo casi deshabitada desde Yucatán hasta el río Pánuco (el límite septentrional). La - colonización contribuyó a apoyar aún más un rasgo profundo de la - geografía humana precolombina de esta región: el contraste que - oponían las "tierras calientes" casi carentes de población, a las "tierras frías" muy pobladas. Veracruz fue el mejor sitio de la - costa que podía servir de puerto para un pesado comercio transoceánico. Las malas condiciones meteorológicas del Golfo de México para la navegación, explican la extraordinaria concentración del tráfico en un solo punto. (37).

(36) Carletti, op. cit., pp. 66 y 75

(37) Chaunu, op. cit., p. 127

En las relaciones atlánticas entre España y Nueva España - no había más que dos puertos, Sevilla y Veracruz. Este no era más que un punto de carga y descarga, un lugar de tránsito para la llegada de las flotas. Cuando llegaba la flota, una tropa salvaje de rudos arrieros descendía del Anáhuac, tal vez mil hombres con dos o tres mil bestias de carga. La población del puerto se triplicaba. Era Veracruz por lo tanto una ciudad episódica, de confluencia de idas y venidas; las casas comerciales que llevaban la mayoría del tráfico no residían en el puerto sino que tenían factores en Jalapa que se encargaba de las transacciones. El verdadero - puerto de llegada era pues, la ciudad de México. Estudiar el tráfico de Veracruz es estudiar el tráfico de la Nueva España entera en la primera mitad del siglo XVI. Hacia Nueva España llegaba vino, aceite, mercurio, fierro, telas, papel, libros, arreos de caballería, etc. De allá hacia Europa iban la plata, lana, materias - tintóreas, maderas preciosas, cueros, plantas medicinales, cochinilla e indigo y después de 1600, sedas de China y toda clase de riquezas del oriente. Se concentraban en Veracruz todas las posibles exportaciones provenientes del Golfo de México. Veracruz, - que no tenía agua ni víveres para aprovisionar las flotas y que - los tenía que importar del centro cuando llegaban los arrieros, no era pues más que un simple lugar de transbordo de mercancías del - eje México-Sevilla, porque ni siquiera poseía lugares de abrigo para almacenar las mercancías. En Jalapa estaban establecidas las - casas de comercio y ahí se llevaba a cabo la Feria, a la llegada - de la flota de Sevilla, por gozar de clima más sano.

4.- Acapulco.

En lo que respecta al puerto de Acapulco, hay que decir - que es uno de los mejores puertos naturales de todo el litoral del Pacífico, y el más cercano a la capital. Impresionó particularmente a Cortés y allí reunió hombres y provisiones para sus expediciones hacia el norte, aunque la falta de un camino para las recuas -

de mulas a través de la accidentada región entre Cuernavaca, su residencia campestre, y Acapulco, hacían el uso de su bahía casi prohibitivamente costoso y difícil. Todos los abastecimientos tenían que ser transportados desde la ciudad de México por cargadores indígenas.

Fue puerto de llegada del Galeón de Manila durante toda la historia de la línea de navegación. En diferentes ocasiones se le quiso sustituir por San Blas o Bahía de Banderas, pero los intentos no encontraron eco en la Metrópoli. El monje viajero Fernández de Navarrete lo llamó "el mejor y más seguro puerto del mundo, como afirman los que han visto muchos otros". Del tamaño de la bahía William Dampier dijo: "El puerto de Acapulco es muy cómodo para recibir naves y tan grande que varios cientos de ellas pueden entrar sin molestarse unas a otras". Lord Anson lo consideró "el mejor y más seguro de todos en la parte norte del Océano Pacífico". Por último, el barón de Humboldt, que lo visitó en 1803, califica a la bahía "la mejor de todas las de la costa del gran océano... uno de los mejores puertos del mundo conocido".

Sin embargo la población que creció en el puerto era otra cosa. Gemelli Careri, otro viajero ilustre nos dice: "pienso que más propiamente se le podría llamar una pobre aldea de pescadores que el principal mercado de la Mar del Sur, y Puerto para el viaje a China; tan mediocres y miserables son las casas, hechas tan sólo de madera, lodo y paja". En 1598 tendría 250 casas, o más bien chozas. Entre los edificios públicos estaba la Contaduría, que albergaba a los oficiales del tesoro, una "catedral", un convento franciscano y el Hospital de San Juan de Dios; todos ellos edificios simples. Además contó en el XVII con el fuerte de San Diego que lo protegía de los piratas y que tuvo entre 40 y 80 cañones en distintas épocas de su historia. El clima del puerto era muy malo para los habitantes. (38)

(38) Schurz, op. cit., p. 371

En este puerto no hay más habitación que acaso veinte casas de españoles, hechas de ramas entrelazadas y - unidas con tierra y cubiertas de paja, sin techo, en forma de cabaña; de las que se sirven sólo en el tiempo en que vienen las naves de las islas Filipinas o - del Perú. En el resto del año, y máxime en tiempo de lluvias, como era entonces cuando llegamos, no vive - allí casi nadie, por ser lugar muy malsano y cenagoso... Asimismo este lugar está en efecto atestado de mosquitos y alacranes y de otros animales y chinches, todos muy venenosos. (39)

Se tienen noticias desde 1582 de que el virrey de Nueva España sugería a Felipe II que convenía fortificar el puerto. Once años más tarde D. Luis de Velasco repetía la petición, e igual cosa hizo el conde de Monterrey en 1600. La primera noticia concreta de defensas militares en Acapulco aparece en la instrucción dada por el virrey a D. Diego de Velasco, teniente del Capitán General, a quien se le encargó marchar con algunos soldados para prevenir la llegada del corsario inglés Drake. (40). O sea que a fines del siglo XVI no existía todavía una fortaleza. Sin embargo - el corsario holandés Joris van Spielbergen nos dice en una narración del viaje que el 12 de octubre de 1615 los navíos de la expedición de Jacob Le Maire anclados cerca del castillo de Acapulco, podían distinguir los cañones de aquél. Este castillo parece, en el grabado que acompaña el libro de Spielbergen, una fortaleza medieval de planta rectangular y sin baluartes. Los desembarcos holandeses en estas costas hicieron pensar en la necesidad de fortificar Acapulco y prevenir a las naos procedentes de Filipinas. En 1615 el virrey marqués de Guadalcázar encargó la fábrica al ingeniero holandés Adrián Boot quien se encargaba a la sazón de las -

(39) Carletti, op. cit., p. 64

(40) Drake estaba en la costa Pacífica mexicana en el año de 1579

obras de desagüe de la capital del Virreinato; este hizo al virrey varias proposiciones, y finalmente el virrey se decidió a emprender el trabajo. La fábrica del castillo se hizo entre 1615 y 1617 y costó 113,400 ducados. Las descripciones del puerto y su castillo que tenemos son múltiples, comenzando por la de Fray Andrés de Urdaneta encomiando la situación de la bahía, y todas coinciden en considerar la buena calidad del puerto y más tarde del castillo de San Diego. (41)

De las dificultades del viaje de Acapulco a México para los viajeros, nos narra Francesco Carletti en su libro:

Del cual puerto de Acapulco partimos y fuimos por tierra con nuestra plata hacia la ciudad de México. Por el camino pasamos un río que se puede nombrar entre los grandes y así es nombrado Río Grande entre los españoles, y puesto que no hay comodidad ni de puentes ni de barcas para pasarlo, nos fué menester, tal como hacen los demás, ponernos encima de un montón de calabazas grandes y secas atadas a una rejilla de cañas puesta sobre ellas, sobre la cual se pone la silla del caballo, que se hace pasar a nado, y sobre la silla se sienta uno, y luego cuatro de aquellos indios, uno por esquina de la dicha rejilla con las calabazas, nadando la empujan y conducen a la otra orilla del río, rompiendo la corriente de agua [Carletti se refiere sin duda al río Balsas o Mezcala]. Cosa no menos peligrosa que aburrida, y máxime por las mercancías que se pasan cada año en tan gran cantidad y valor; y con todo no se pone remedio a ello, y pasa también con la misma dificultad y peligro el virrey, cuando va desde México para embarcarse en el dicho

(41) José Antonio Calderón Quijano, Historia de las Fortificaciones de la Nueva España, Sevilla, G.E.H.A., 1953, p. 334

puerto de Acapulco para pasar al gobierno del Perú.

(42)

A causa de la entrada en escena de la explotación de las Filipinas las estructuras geográficas de la costa pacífica de Nueva España sufren una rotura. Antes de los años 70 del siglo XVI, antes de la irrupción del gran eje transocénico, la vida costera pacífica era dispersa, con dos polos, Huatulco al sur y la Navidad y accesoriamente Colima, al norte. A pesar de sus grandes posibilidades Acapulco tenía sólo un tercer lugar. A esta vida difusa se opuso, después de 1575 y cada vez más conforme pasaba el tiempo, la extrema centralización de todo el tráfico, de todos los intercambios, alrededor del puerto de Acapulco, dispensador de las riquezas del Lejano Oriente. Y por lo tanto, Acapulco no tenía más realidad objetiva que Veracruz. No era otra cosa que el "contadero" de Nueva España. La navegación transversal en el Pacífico posterior a la conquista de las Filipinas afectó a México, Lima y Sevilla pero no afectó verdaderamente la costa propiamente dicha. Esta continuó llevando una vida campesina y se replegaba, al margen del brillante tráfico con el Lejano Oriente.

5.- H u a t u l c o.

En las décadas medias del siglo XVI, el comercio mexicano-peruano estuvo limitado casi exclusivamente, como hemos visto, al puerto mexicano de Huatulco. Tomaba su nombre del pueblo indígena de Santa María Huatulco que se encuentra a unos 15 km. tierra adentro. El pueblo fue en el siglo XVI una encomienda hasta que volvió a manos de la Corona, pero el puerto fue desde el principio, - administrado directamente por un funcionario nombrado por el virrey. Se encuentra a los 15° 44' de lat. norte y a los 96° 08' de

(42) Carletti, op. cit. p. 65

long. oeste, quizá a unos 48 km. hacia el oeste del actual Puerto Angel y a 45 leguas (148 km.) de la ciudad de Oaxaca unido por un camino del siglo XVI. Es el extremo occidental de la gran curva - que forma el Golfo de Tehuantepec. Se trata de un puerto abrigado y de buen calado y probablemente es el mejor puerto natural de la costa mexicana desde el Soconusco hasta Acapulco por el poniente. Fue el principal puerto del Pacífico aproximadamente entre 1537 y 1575.

Cortés al principio de su actividad naviera exploró varias bahías a lo largo de esta costa en busca de posibles sedes de astilleros y bodegas, pero parece que no examinó la bahía de Huatulco. Centró sus actividades de construcción naval, como ya se dijo, en Tehuantepec y Acapulco. (43). Sin embargo ya para fines de la década de 1530-40 utilizaba ampliamente el puerto de Huatulco, que era casi tan accesible desde Oaxaca como Tehuantepec. Era apropiado para reunir los abastecimientos y provisiones de las fincas del marquesado, para su distribución a lo largo del litoral del Pacífico. Cortés hizo por lo menos una parte de sus envíos de alimentos a Panamá desde este puerto. Sus naves, a principio de la década de 1540-50, eran sólo parte de las que usaban el puerto. Este era el punto de embarque para el Perú, así como el lugar donde se almacenaba el cacao del activo comercio que Acajutla (San Salvador), - puerto de salida de las zonas productivas del Sonsonate, realizaba con la Nueva España. También es posible que barcos nicaragüenses de Realejo y los panameños que costeaban hacia el norte hayan usado el puerto de Huatulco. Durante las décadas medias del siglo - XVI se le mencionaba siempre como el de entrada y salida a la Nueva España en la costa del Pacífico. Su primacía era evidente porque una comunidad de artesanos, prácticos en las varias fases de la construcción y reparación naval, se estableció allí. Su crecimiento atrajo agentes comerciales y tenderos: el poblado creció - rápidamente y en la segunda mitad del siglo XVI constituía una co-

(43) Borah, Comercio...., p. 57

lonia de considerable importancia. El camino de México a Huatulco era más largo que el de Acapulco pero más transitable para los viajeros. El puerto se comunicaba fácilmente con los caminos que pasando por Oaxaca iban de México a Tehuantepec, Soconusco y Guatemala. Por eso tuvo ventaja sobre Acapulco en los primeros tiempos.

Los caminos entre México y Oaxaca en el siglo XVI probablemente seguían en su mayor parte una de las rutas principales que los aztecas usaban para llegar a los valles de Oaxaca y para cruzar las playas del Pacífico en el Istmo de Tehuantepec camino a Centroamérica. El otro camino de Huatulco a Miahuatlán y Oaxaca probablemente seguía una de las veredas principales por las que los zapotecas llegaban a la costa del Pacífico. Los españoles usaron las rutas pero las mejoraron y ampliaron para su propio tráfico, construyendo puentes y posadas que proporcionaban techo y comida a los viajeros. Las obras de construcción y mantenimiento eran realizadas mediante grupos de tarea comunal que se imponía a los poblados indígenas por los que pasaba el camino. Los caminos que alimentaban el puerto de Huatulco y lo conectaban con las principales ciudades españolas no se conocen completamente porque la información que se posee sobre los caminos del siglo XVI es escasa y la localización exacta no ha sido estudiada en detalle.

El viaje por tierra desde México a Huatulco y Tehuantepec era largo y lento, tardaba hasta un mes. La mayor parte de la carga era llevada en recuas que tardaban varios meses en llegar.

Una ruta que evitaba gran parte del viaje por tierra era la acuática desde Veracruz, que se encontraba controlada por las empresas de Cortés. La usaban los servidores del marquesado para llegar desde México a Tehuantepec y Huatulco porque aunque hacía un gran rodeo, permitía el transporte por agua en la mayor parte de la distancia lo cual lo hacía mucho más fácil. También era usada para el transporte de objetos pesados o voluminosos, tales como el equipo naval desde Veracruz a Huatulco y Tehuantepec. En Veracruz se embarcaban a Coatzacoalcos en la costa del golfo en el ist

mo de Tehuantepec. También podían ir por tierra entre los dos puntos. Desde Coatzacoalcos las canoas con remeros indígenas, algunas de las cuales estaban siempre listas para dar servicio exclusivo a las empresas de la familia Cortés todavía entre 1560 y 70, remontaban el río Coatzacoalcos hasta donde dejaba de ser navegable en Antigua y Malpaso que se encontraba a 12 leguas (unos 48 km. por tierra) de la ciudad de Tehuantepec. (44). Esta ruta fue la que usó el virrey Mendoza para enviar su ropa y parte del resto de su equipaje a Huatulco para ser embarcados en el San Andrés en 1551 - cuando partió hacia el Perú. El y su séquito hicieron el viaje - por tierra a través de la Mixteca y Oaxaca para embarcar en Huatulco. (45)

El comercio de cabotaje en el Pacífico hacia la mitad del siglo XVI empleó un considerable tonelaje, no sólo entre Panamá y los puertos del Perú, sino también entre los dos virreinos. Se debió a que los españoles del Perú constituían una pequeña comunidad con gran cantidad de dinero y un ávido deseo de mercancías de consumo. Nueva España era trabajadora y productiva y relativamente escasa de numerario debido a la eficacia de la recaudación del impuesto de la plata y a las grandes remesas particulares que iban a España. Desde la década de 1530 fue provechoso importar desde Nueva España al Perú mercancías de origen español para compensar - el costoso transporte de las mercancías a través del istmo. Con estos transbordos iban productos mexicanos y los cargamentos de - vuelta consistían casi enteramente de plata, excepto durante el pe

(44) "Juan de Toledo al licenciado Altamirano", Tehuantepec, 31 de agosto de 1540, MS, A.G.N., Jesús, leg. 202 fol. 4

(45) Orden de Luis de Velasco de que los tamemes que Mendoza necesite para su viaje a Huatulco le sean proporcionados, México, 3 de diciembre 1550, MS en A.G.N., Mercedes III, fol.237
r-237-v

ríodo de 1660-80 en que grandes cargamentos de mercurio de la mina de Huancavélica fueron enviados a Nueva España. Los barcos, como ya se dijo, eran construidos en Huatulco y otros puertos de la costa de Nicaragua. (46). Una docena o más podían hacer el viaje de Nueva España al Perú en un año. Aunque hechos en América Central, sus armadores estaban en su mayoría en el Perú de donde procedía el capital para construirlos. Desde el Callao eran enviados a Panamá cuando se esperaba una flota trasatlántica y otras veces se enviaban a los puertos Pacíficos de Nueva España.

6.- El nodo istmico del comercio.

La Audiencia más pequeña de las colonias americanas fue la de Veragua y Panamá que se fundó en 1538. Esta administración sirvió simplemente para controlar el paso del istmo, con una intensa concentración de tráfico, riqueza a intereses imperiales en unas cuantas leguas de río y malos caminos. De 1538-40 a la mitad del siglo XVII el lado atlántico del complejo portuario, Nombre de Dios y Portobelo, se encargaban del 55 ó 60% de los intercambios comerciales entre Hispanoamérica y el viejo mundo, aún tomando en cuenta el del Galeón de Manila, el de Brasil, o el llevado a cabo por contrabandistas extranjeros. En el lado Pacífico los puertos de mayor volumen fueron Panamá y el Callao. El primero controlaba el 95% del valor de todo el comercio entre Sudamérica y España, aunque sólo el 40% de su volumen.

Estos números tan importantes eran por supuesto consecuencia de la plata peruana. El nodo istmico comenzaba realmente en Cartagena, ciudad con una bahía bien fortificada, centro importante para el comercio de Tierra Firme. Su función mayor era la de guardar la entrada al istmo y primera parada de los galeones proce

(46) Parry, op. cit., p. 104

dentes de Sevilla, que iban de ahí a Nombre de Dios o Portobelo. - Estos podían esperar semanas en Cartagena si el cargamento de plata no había llegado desde el Callao a Panamá. Después de la feria del istmo, regresaban a Cartagena para reparaciones en astilleros - que hacia la mitad del siglo XVII podían construir galeones de hasta 600 toneladas o más. Ahí también se realizaba un comercio considerable legal o ilegal. (47)

Nombre de Dios era un sitio tan malo, que lo mejor que dijo el ingeniero Bautista Antonelli a quien Felipe II encargó fortificar la mayor parte de los puertos del Caribe, fue "que hubiera estado muy bien como puerto si su bahía hubiese sido apta"; pero no lo era por ser sus aguas poco profundas, peligrosamente expuesta, y sin agua potable. No hubo construcciones permanentes porque sólo sirvió para que durante dos meses acamparan allí los comerciantes de Lima o los de Panamá. Era un sitio malsano debido a las fiebres. Antonelli recomendó que se abandonara el lugar y se construyera de nuevo en Portobelo. Así se hizo después de que Drake le arrasó en 1596.

Portobelo poseía una excelente bahía, más cerca de la entrada al río Chagres. Llegó a ser un puerto mucho más importante de lo que fue Nombre de Dios, bien fortificado y con buenas y sólidas construcciones de piedra. No era tan malsano como Nombre de Dios pero tampoco era un lugar salubre, de manera que también Portobelo tenía una vida efímera, sólo con motivo de la llegada de la flota. El alojamiento a los viajeros transitorios era muy caro al igual que la comida. En 1637 Thomas Gage, el fraile viajero, pagó por una quincena de alojamiento el equivalente a 200 dólares de 1946, en una habitación que describe como "un agujero de ratones". Sin embargo a la llegada de la flota el movimiento era tal que él mismo narra que en un día contó 200 mulas cargadas con lingotes de

(47) Spate, op. cit., p. 211

plata, los que "yacían en la calle como montones de piedra, sin haber temor o sospecha de que se perdieran". Durante la ausencia de las flotas la ciudad se quedaba solitaria, pobre y silenciosa.

El istmo de Panamá perteneció casi únicamente al Atlántico de Sevilla. Todas las actividades de los hombres que allí vivían se consagraron, después de la conquista del Perú, al servicio de intercambios comerciales oceánicos a largo plazo. El istmo, tal como lo conocemos en el instante de su perfecto funcionamiento no fue un don inmediato de la conquista. Apareció, después de 1530, cuando Perú entró a la escena. Es entonces solamente cuando Castilla del Oro se transforma en istmo; la condición fundamental por la cual llegó a ser istmo era naturalmente la existencia de un segundo océano. La economía del istmo, antes de que se convirtiera en el pasaje entre dos océanos, estaba basada, como su nombre lo indica, en el oro y las perlas. Esta economía decayó después de la conquista por el brusco descenso de la población indígena causado por la conquista misma. Esta destrucción explica la inestabilidad de la población española de Castilla del Oro, y su gran participación en todas las empresas de conquista después de 1513. El Perú acabó con Castilla del Oro, ya destruida por el agotamiento concomitante del oro y de los indígenas. Este dejó un vacío que los portazgos y el paso de flotas no llenaron inmediatamente. Hubo un paréntesis que terminó cuando el Perú se unió a la economía mundial en formación en el eje atlántico de Sevilla (1538-40) en la época de la fundación de la Audiencia de Indias que cubría las provincias de Veragua y Panamá. Después se convirtió en la cabeza del sistema portuario único en el mundo: Panamá-Portobelo-Nombre de Dios.

Las condiciones técnicas de la navegación del siglo XVI y la mayor parte del XVII, no permitían de una manera práctica la unión de ambos océanos por el sur. La ruta del sur no se impuso por largo tiempo, hasta mucho después de nuestros límites cronológicos. El monopolio del comercio en el istmo panameño se estable-

ció pues, sólidamente. Estando la ruta del sur excluida, Panamá - tomó preponderancia como puerto sobre los puertos vecinos. En 1570 tenía una concentración humana de 7 a 8,000 habitantes, españoles, negros e indígenas. Había grandes dificultades que estorbaban el buen funcionamiento de la gran vía imperial y la exponían a peligros constantes: gran concentración humana en un área pequeña; las condiciones climáticas eran tales en el istmo que a la población blanca le era casi imposible crecer. Predominaba el sexo masculino y los adultos sobre los niños. A esto contribuía la esterilidad del suelo y la insalubridad del clima, abundante en fiebres. Esta esterilidad era causa de fragilidad por la obligación permanente de importar la casi totalidad de víveres para la población; este déficit alimentario duró toda la época colonial. Además, había precios excesivos, mala conservación y riesgo de descomposición. (48)

Hacia 1607 había en Panamá 495 españoles casatenientes, 31 portugueses, 18 italianos y cuatro de otra nacionalidad europea. En total 548; de ellos, 29 eran comerciantes de mayoreo, 21 de menudeo y 35, dueños de las 850 mulas que formaban las recuas. El resto eran religiosos, oficiales reales y municipales, notarios, pequeños plantadores y rancheros productores de alimentos, artesanos, marinos y soldados. Además había cerca de 2,500 esclavos del sexo masculino (más o menos 1,000 de ellos eran arrieros de recuas o trabajaban en el transporte de mercancías). Había 1,138 esclavas... Thomas Gage comenta: "Los españoles de esta ciudad son muy dados a pecar, a licencias de la carne, y hacen a los negros los principales objetos de su lujuria"... comentario que hay que tomar con alguna reserva porque en aquel momento ingleses y españoles no estaban en la mejor de las relaciones y el propio Gage, aún siendo dominico, dejaba mucho que desear en su integridad moral, lo que queda muy claro al leer sus memorias de viaje. A los indios no se les contaba -había tres o cuatrocientas familias sobrevivientes -

en 1570-, ni, por supuesto, a los cimarrones. Era Panamá un nodo comercial importantísimo, pero no era desde luego la ciudad que - imaginamos al leer la narración que hizo Exquemeling del saqueo a que la sometió el corsario Morgan en 1671. Exquemeling era hombre de Morgan y aunque no siempre estuvo en el mejor de los términos - con él, exageró un tanto las hazañas y la importancia de la ciudad.

Las relaciones comerciales de Panamá con Nueva España eran prácticamente inexistentes porque miraba más hacia el sur, a los puertos sudamericanos. Era definitivamente importante sólo como punto de intercambio entre Sevilla y Lima. Más que ninguna otra colonia americana, Panamá estaba sujeta al monopolio sevillano. La Audiencia, en 1607, atribuya los duros tiempos por los que pasaba la ciudad a dos cosas: el comercio de Manila y el efectuado entre los puertos mexicanos y el Callao, que traían hacia Perú sedas y objetos de lujo de China y mercancías de Europa y la propia Nueva España, comercio que dejaba de lado al intermediario panameño.

(49)

El acarreo comercial entre el Océano Atlántico y el Pacífico fue desde el principio asunto de gran interés para la Corona española. Antes del descubrimiento del Perú, el objetivo era el comercio de las especias del lejano oriente con las Indias Occidentales. Pero los inconvenientes del viaje a través del Estrecho de Magallanes dirigieron la atención de España hacia la posibilidad de obtener las especias a través del istmo de Panamá y del Caribe. El codiciado comercio de las Molucas jamás se llevó a efecto. Después de la apertura de las minas de plata del Potosí en 1545 y de la concentración del tráfico sudamericano en los galeones anuales, el camino istmico se transformó en el vínculo vital en el sistema de transporte entre España y Perú, y en punto de mira de los corsarios y filibusteros de las Indias Occidentales. Fue el almacén de Las Cruces, en la desembocadura del Chagres lo que Francis Drake redujo a cenizas en 1572. Un eclesiástico residente en Tierra Firme se refería aún a la ruta, en 1640, como un "malísimo camino, -

(49) Spate, op. cit., p. 213

peor que jamás yo he visto en todo lo que he andado". A fines del siglo XVII se construyó por fin un camino permanente y pavimentado a través del istmo. (50)

Por consiguiente, antes de la edad del vapor, las mercancías entre el Pacífico y el Caribe se transportaban o por una vía terrestre de 18 leguas de longitud (12 en línea recta) que sólo utilizaban en verano, la estación seca, o por el río Chagres en invierno, debido a las lluvias e inundaciones. Esta vía era más larga pero menos ardua y costosa. La distancia entre Panamá y Las Cruces o Venta Cruz era de 5 leguas y de ahí a la desembocadura del río cerca de 18 más. Podía efectuarse el tránsito desde en 3 ó 4 días, hasta 8 ó 12 según el caudal del río; de la desembocadura a Nombre de Dios, tardaban ocho o diez horas. Hasta fines del siglo XVII las flotas de Tierra Firme conducían sus cargamentos a Nombre de Dios, al este de la actual Colón. En ocasiones se propuso que el tráfico fuera a través de Honduras y Guatemala, y esto demuestra la crasa ignorancia de ciertos burócratas con respecto a la geografía de la región. Los obstáculos materiales de la ruta istmica no podían compararse con los que implicaba la segunda alternativa. (51)

La ciudad de Panamá no se desarrolló porque no pasaba de ser una población de tránsito y su aspecto no varió mucho durante el siglo XVII, el acarreo de mercancías y metales preciosos por el istmo constituía la mayor fuente de ingresos. La aproximación de alguna de las grandes flotas a la costa de Tierra Firme era la señal para una explosión de actividad en ella. El primer puerto de arribada era Cartagena; su comandante o "general" enviaba la noticia a Portobelo junto con las valijas destinadas a Lima para el virrey. Desde Portobelo salía un correo a través del istmo para el presidente de la Audiencia de Panamá, quien difundía la nueva de la -

(50) Haring., op. cit., p. 228

(51) Ibidem, p. 232

llegada y destacaba un patache, rumbo a Paíta en el Perú. El general enviaba también un correo terrestre a Lima y otro a Santa Fe de Bogotá desde donde se llevaba a pie la noticia a las provincias adyacentes. A Cartagena aflujan el oro y esmeraldas de Nueva Granada, las perlas de Margaritas y Rancherías, y el añil, tabaco, cacao y otros productos de la costa venezolana. Los comerciantes de Guatemala remitían a veces sus productos para Cartagena por el lago de Nicaragua y el río San Juan, cuando era peligroso ir a la Habana por el golfo de Honduras, a causa de los corsarios franceses e ingleses que merodeaban el Cabo San Anton. El virrey transmitía órdenes desde Lima a la armada del Mar del Sur para que se aprestase a zarpar; y a Chile y a todas las provincias del Perú, para que remitieran las rentas reales a fin de conducir las a Panamá. Todo quedaba listo en una quincena. La armada salía del Callao con el tesoro del rey y al tocar Trujillo y Paíta, se le incorporaba el navío del oro, con el oro de Quito y sus alrededores. Mientras los galeones se iban acercando a Portobelo, la flota del sur había llegado a Panamá y comenzaba el transporte de los productos en mulas a través del istmo.

Comenzaba entonces la famosa feria de Portobelo; la ciudad de pronto acrecentaba su población con mercaderes, soldados y marineros, y los precios subían de manera desmedida. El exceso de gente, la falta de higiene y lo insalubre del clima hacían muy peligrosa la ciudad. Durante los quince días que la flota ancló en el puerto en el año de 1637, perecieron 500 personas a causa de las enfermedades. Mientras las recuas de mulas procedentes de Panamá entraban día a día a la ciudad y mientras se embarcaban los caudales del rey en las naves de la flota, los mercaderes hacían sus transacciones. (52)

La feria duraba cuarenta o cincuenta días, pero en los últimos tiempos duró mucho menos. Saliendo de Portobelo los galeo-

nes iban rumbo al este para tocar de nuevo en Cartagena, y de ahí iban a la Habana por el canal de Yucatán donde se reunían con la flota de Nueva España y ambas zarpaban juntas rumbo a España.

Panamá era más consumidor que productor; producía únicamente ganado y perlas, pescado y un poco de arroz. Su actividad como nodo de transporte sin embargo, era vital por sobre los puertos más al norte tal como el de Realejo.

7.- Un canal en Panamá.

La idea de abrir un canal que uniera al Atlántico con la Mar del Sur siempre estuvo en la mente de los reyes españoles y de hecho fue una idea que estuvo presente siempre para resolver un problema mundial de comunicación, aún hasta nuestros días. Fue propuesta a los Consejos en España en varias ocasiones en los siglos XVI y XVII. Los navegantes españoles corrieron la costa americana de Labrador a Patagonia con la esperanza de encontrar un paso y Magallanes lo logró en 1520 pero el estrecho que lleva su nombre era demasiado remoto para los que buscaban un atajo corto hacia el oriente. Diego de Ordaz tampoco lo encontró en el istmo de Tehuantepec, ni el mismo Cortés. Gil González Dávila descubrió el lago de Nicaragua que aunque unido al Atlántico por el río San Juan, no pudo servir de canal porque el curso de este río no fue definitivamente determinado hasta 1539 por Alonso Calero. La posibilidad de un canal en esta región rivalizó seriamente con el de Panamá en los planes del gobierno norteamericano en el siglo XIX.

Parece que la iniciativa de un canal a través del istmo de Panamá correspondió a Alvaro de Saavedra Cerón, el pariente y subalterno de Cortés, quien había estado con Balboa en el Darién y recordando la angostura y escasa elevación del istmo propuso el proyecto; su muerte ocurrida durante la expedición a las Molucas en 1528-29 impidió presentarlo a la consideración de la Corona.

Tras haber ordenado a Cortés en 1523 que tratase de hallar un estrecho, y encarecido a los gobernadores de Castilla del Oro - la necesidad de un camino real a través del istmo, Carlos V adoptó por fin la idea de un canal artificial y en cédula de febrero de - 1534 mandó al gobierno local que examinase el territorio situado - entre las cabeceras del Chagres y la Mar del Sur, para determinar los medios más factibles de hacer el corte entre el río y el océano. Debían calcularse la suma, el tiempo y el trabajo necesarios para la empresa. El informe fue enviado desde Nombre de Dios a - Pascual de Andagoya, teniente del gobernador. Declaraba que los - obstáculos eran insuperables y dándose perfecta cuenta de las circunstancias, opinó que sería virtualmente imposible construir un - canal a través del istmo por aquel o cualquier otro punto, porque la obra agotaría el tesoro más rico de la cristiandad. No se sabe de otra tentativa durante el reinado de Carlos V. En 1550 el navegante portugués Antonio Galvão publicó un libro para demostrar que podía abrirse un canal en Tehuantepec, Nicaragua, Panamá o el golfo del Darién y un año más tarde, refiriéndose a las mismas cuatro rutas en su Historia de las Indias, Gómara instaba para que la obra fuese emprendida de inmediato: "Sierras son, pero manos ay. Dadme quien los quiera hazer, que hazer se puede. No falte ánimo que no faltará dinero, y las Indias, donde se ha de hazer lo dan. Para la contratación de la especiería, para la riqueza de las Indias, y para un rey de Castilla poco es lo imposible". Sin embargo, faltaron medios, aún al rey de Castilla, que los usaba para sus interminables guerras.

En la primera década del reinado de Felipe II se prestó - atención de nuevo al proyecto, pero no fue admitido por el Consejo de la Casa de Contratación. Nueve años más tarde, en julio de - 1565 se celebró un convenio entre la Corona y Jorge Quintanilla, - un español que había desempeñado un cargo judicial en Cartagena - de Indias, quien se obligaba a "descubrir" por cuenta propia un paso por agua en Tierra Firme, del mar del norte al del sur. En recompensa se le nombraba gobernador de las nuevas ciudades fundadas en la costa del Mar del Sur y se le concedía el monopolio de la -

nueva ruta. Embarcó hacia Cartagena en 1567 pero encontró obstáculos y nunca pudo ejecutar el contrato. Hacia 1565 se alteró la política de Felipe II sea por falta de fondos o porque la potencia marítima de Francia e Inglaterra y las depredaciones de los corsarios y filibusteros en las Indias Occidentales le hicieron temer no poder controlar el canal una vez abierto, y decidió abandonar el proyecto pero además prohibió la discusión de ello e impuso la pena de muerte a quienquiera que descubriese o tratase de encontrar otra ruta en el istmo mejor que el camino entre Panamá y Nombre de Dios. El monopolio de las comunicaciones con el Perú era ya más importante que una vía marítima más corta para el Pacífico. El proyecto se mantuvo descartado durante una generación. En 1616, Felipe III ordenó a Diego Fernando de Velasco, gobernador de Castilla del Oro, buscar un paso entre el río Atrato y el golfo de Darién, la misma ruta cuyo uso había prohibido tan estrictamente su antecesor. (53)

El informe de Velasco desapareció, en caso de haberse hecho, y nada ha llegado hasta nosotros acerca del asunto. Hubo otros estudios del problema y en 1630 suscitáronse nuevos temores con las correrías de los filibusteros de las Indias Occidentales. En 1655, estando Jamaica en poder de Cromwell, la isla se convirtió en base de las incursiones piráticas contra las provincias de Tierra Firme, las cuales años más tarde culminaron en el saqueo de Panamá efectuado por Henry Morgan. 300 filibusteros encabezados por Bartholomew Sharp, después de saquear Portobelo, avanzaron por el istmo hacia la Mar del Sur, en abril de 1680 y durante 18 meses recorrieron la costa del Pacífico en América del Sur, quemando y saqueando ciudades españolas, en Ecuador, Perú y Chile hasta que por fin emprendieron la travesía por el Cabo de Hornos, regresando a las Indias Occidentales en enero de 1682. Habían forzado la puerta que los españoles suponían más hermética y sus proezas fueron imitadas por otras numerosas bandas que se presentaron después.

(53) Ibidem, p. 242

El escocés William Paterson ideó un proyecto en 1698 para establecer una colonia en el Darién y abrir para Gran Bretaña una ruta comercial libre con el Pacífico, proyecto que fracasó en 1700. (54) Paterson reiteraba su convencimiento de lo factible del canal; - afluirían a sus puertos por lo menos dos terceras partes del comercio de las Indias Orientales, y el tiempo y el costo del viaje a Oriente se reducirían a la mitad. La idea continuó a través del siglo XVIII en que se hicieron otros estudios relacionados con ella y en 1814 sancionaron las Cortes una ley para la apertura de un canal transistmico, pero se acercaba ya la época de la independencia de las colonias americanas y el proyecto no pudo ser realizado por España.

Panamá casi no tuvo relación directa con Nueva España. Las comunicaciones, muy débiles entre ambas, se hacían por el Atlántico y la Carrera de Indias. En cambio la comunicación era muy activa entre Nueva España y el Perú por el océano Pacífico, pero ésta pasó de largo y no involucró a Panamá. Esta no tuvo prácticamente contacto alguno con el norte, salvo con los puertos de Nicaragua y Costa Rica. Su tráfico mayor fue con el Perú, importando de allá productos alimenticios. La plata de Lima y las mercancías de España constituían lo esencial de su tráfico. La zona del istmo se encontraba, a través de Panamá, en contacto con Quito y Guayaquil, - grandes proveedores de cacao después de la decadencia de la región del Sonsonate y antes del auge del cacao venezolano. Se construían muchos barcos en Panamá porque tenía buen aprovisionamiento de madera y facilidades de importación para el resto de los materiales necesarios. Los navíos que ahí se construyeron fueron siempre más pequeños que los del Atlántico, de 45 a 130 toneladas, contruidos a precios muy elevados. La navegación de Panamá en el Pacífico - quedó tributaria de los astilleros dispersos en toda la costa pacífica americana particularmente los de Honduras, Guatemala y Nicaragua. (55)

(54) Járrmy, op. cit., p. 126

(55) Chaunu, op. cit., p. 179

Las rutas de transporte de mercancías en Panamá eran dos y se usaban simultáneamente: una puramente terrestre que era más rápida, más sana y más segura pero también más costosa. Era la ruta de los hombres y de las riquezas. La otra, ya mencionada, era la que utilizaba el río Chagres desde la costa atlántica hasta Las Cruces, donde se confundía con la ruta terrestre. Ambas eran muy peligrosas. La ruta del Chagres aseguraba la mayoría del tráfico a pesar de su lentitud y era una ruda prueba para la mercancía al ser llevada por el río de aguas tormentosas, en un clima lluvioso y en barcas inseguras que navegaban a ras de agua. Además de los altos precios, había que tomar en cuenta la alta incidencia de pérdidas. El doble camino encarecía más las mercancías que el de mulas. Sin embargo en éste, fuera cual fuera la época, el volumen global de mulas disponibles era siempre inferior a las necesidades de transporte. Una mula valía cuatro veces lo que un caballo en el istmo. Existía un estado permanente de tensión por el uso de recuas de mulas y el mundo inculto y brutal de los arrieros. A esto se sumaban los caminos riesgosos, escarpados, la selva impenetrable, oscura, fértil en emboscadas, cosas que tenían al conductor de la recua largos días y noches en perpetuo estado de alerta por una naturaleza hostil, las fiebres, los animales venenosos y feroces, y los problemas que surgían entre blancos, negros y cimarrones. (56)

La navegación de Panamá al Callao, también comportaba muchos riesgos. Tenemos la narración de la experiencia vivida por Francesco Carletti sobre este viaje:

Para comenzar pues, digo que nos embarcamos a principios de noviembre del año 1594 junto con nuestras mercancías, en una nave de esas arregladas y preparadas para hacer semejantes viajes; diferentes de las otras naves, por ser también muy diferente aquella navega-

ción, puesto que para poder llegar al Perú es menester ir siempre contra el viento, con la proa con punta de orza, porque en aquel mar no sopla nunca otro viento - en todo el año que el mediodía, siroco o garbino, que los españoles nombran sur, sudeste y sudoeste. Yendo de día una vez con el barco hacia la tierra, y de noche otra vez hacia el mar, poco a poco se va avanzando doce o quince millas de camino cada día, entre el día y la noche. Viaje en el cual, aún no siendo más que - 1200 millas de camino, se emplean dos y medio meses de tiempo... pero no todas las naves son buenas para hacer estos viajes, sino solamente aquéllas que están hechas a propósito para esta navegación, o sea, muy anchas desde el centro hacia la proa y estrechas hacia la popa, y todas rasas sin ninguna clase de obras muertas... en dichas naves no haya comodidad de estar bajo cubierta, salvo el capitán y otros pocos que ocupan la popa. El resto de los pasajeros, quienquiera que sea, es forzoso que esté al descubierto de día y de noche - durante todo aquél viaje, tal como nos tocó estar a nosotros... (57)

El principal producto de importación en el incipiente comercio marítimo costero fue el cacao del Sonosuco y Sonsonate que se llevaba del puerto de Acajutla en el Salvador hacia el de Huatulco en Nueva España. El comercio fue floreciente hasta que este monocultivo agotó el suelo y la fuerza indígena de trabajo decayó por diversas razones. La crisis coincidió con los daños a las cosechas hechos por el corsario inglés Thomas Cavendish que en 1587 quemó cerca de 300 toneladas de cacao, en esta región. El centro mayor de producción se trasladó a Guayaquil, que exportaba cacao - hacia 1610. Guatemala exportaba índigo (añil) a Nueva España y Perú para los obrajes textiles. Las conexiones de Costa Rica y Nica

(57) Carletti, op. cit., p. 44

ragua eran principalmente con Panamá, sobre todo en la construcción de naves en el astillero de Realejo. Costa Rica suplía a Panamá de provisiones y mulas, tan importantes para el transporte de mercancías a través del istmo. (58)

Había disposiciones muy concretas acerca de la libertad de movimiento a los súbditos españoles de las colonias americanas. Al principio se les concedió completa libertad para trasladarse al nuevo mundo, o de una parte de éste a otra, pero llegó el momento en que fue imposible mantener esta libertad porque la atracción del oro del Perú amenazaba con despoblar todas las demás colonias. Así pues, en 1534, la Corona decretó que nadie abandonara la provincia de que era vecino sin licencia expresa de su gobernador, con fuertes castigos si desobedecía. Como a través de todo el siglo XVI continuamente llegaba al Perú gente indeseable y estaba plagado de ladrones y vagabundos, La Gasca y los subsecuentes gobernadores del virreinato se quejaban continuamente a España de esta situación. La consecuencia fue la emisión de una serie de cédulas reales que prohibían viajar a esa colonia sin una expresa licencia real. En mayo de 1549 se comunicó a Antonio de Mendoza y a la Audiencia de México la primera orden general a este respecto. Las únicas categorías de personas a las que se eximía de la prohibición eran los hombres casados que llevaran consigo a su esposa y a los comerciantes y sus factores. Una orden complementaria, de septiembre de 1549, ordenaba a la Audiencia de Lima que regresara a España en calidad de prisioneros a todos los españoles que, sin contar con licencia real expresa, se encontraran en el Perú. En 1566 se insistió nuevamente en que las licencias para emigrar al Perú debían proceder directamente de la Corona y en 1569 este requisito fue impuesto también a las parejas de casados. El temor a un exceso de españoles en el Perú fue consistente en la legislación real a través de todo el siglo XVI. Nuestro amigo viajero, el comerciante Carletti también tiene algo que decirnos a este respecto:

(58) Spate, op. cit., p. 182

... para llevar a efecto dicha partida de la ciudad de Lima a la de México⁷, primeramente fue menester pedir licencia a aquel virrey que entonces gobernaba, - el marqués de Cañete, don García Hurtado de Mendoza, por haber orden en aquel país de que no se puede partir de una provincia a otra, si antes un hombre no ve rifica por escrito que no tiene deudas con la Caja - Real, ni con la Aduana, y que no tiene asuntos con - los jueces de lo civil ni tampoco con los de lo crimi nal, ni con los pupilos, ni con cuidados de bienes de muertos, ni con el oficio de la Santa Inquisición, y, finalmente, es menester no estar ligado en matrimonio, ni, estándolo, se puede partir sin licencia de la mu- jer ni sin las antedichas certificaciones, porque de lo contrario no se encuentra patrón ni capitán de nin- gún barco que te quiera recibir en su nave, por estar les prohibido a ellos coger pasajeros sin dichas li- cencias suscritas por cada uno de los tribunales. (60)

Las restricciones al movimiento de indígenas en la navegación por el Océano Pacífico fueron otra política de la Corona que presentó problemas para su cumplimiento, debido a que a principios del siglo hubo gran devastación provocada por las expediciones esclavistas contra los indígenas de las Antillas, América Central y las costas de Nueva España en el Caribe, que produjo muy dudosas - utilidades a los españoles porque los esclavos indígenas morían rá- pidamente. En 1528 una rigurosa cláusula de la ordenanza para el gobierno de la Nueva España prohibió el traslado de indígenas de una provincia a otra aún en el caso de que fueran esclavos, y en - 1543 Felipe II decretó que la ordenanza de 1528 fuera general para todas las Indias (muchos indígenas esclavizados en Nicaragua y Hon- duras eran enviados al Perú). Esta prohibición inhibió el tráfico

((60) Carletti, op. cit., p. 59

de esclavos que de otra manera se hubiera desarrollado ya que en la Nueva España al principio había grandes cantidades y en Perú era mucha la demanda de mano de obra y servidores domésticos. (61)

Otra serie de disposiciones que afectó profundamente el control ejercido por el gobierno sobre la navegación entre México y Perú fue producto de los intentos de la Corona para asegurarse el cobro de impuestos y otros derechos. Hubo cédulas reales ordenando que no se diera a nadie licencia de abandonar la ciudad o provincia en que residía hasta que presentara un certificado de que no debía nada a la Corona, que no había demandas judiciales en su contra por concepto de dinero y que no debía nada a la Real Hacienda. Además de todo esto los oficiales de la Corona en las Indias tenían una serie de otras obligaciones generales como impedir la huida de criminales para evitar la acción de la justicia, y vigilar que se cumplieran las prohibiciones relativas al movimiento de metales preciosos y otros artículos, tales como las armas. La obligación relativa a los metales preciosos se expresó en forma clara en 1538, cuando el gobierno virreinal de la Nueva España recibió la orden de poner fin a la exportación clandestina de plata peruana vía Veracruz, que implicaba la evasión del quinto y otros derechos reales. Todas estas restricciones de movimiento de personas y mercancías, los requisitos de declaración, inspección y registros, y las consideraciones de la política general de la Corona, hicieron indispensable el control riguroso de la navegación entre México y Perú. Los medios con los cuales se impuso fueron los que indicaba la costumbre y las nuevas reglas a medida que fueron siendo emitidas. Todas estas normas se aplicaban igualmente en Nueva España y el Perú, al igual que en el resto de las colonias.

(61) Borah, op. cit., p. 196

8.- El viaje entre México y el Perú.

Una vez que los viajeros llegaban a Huatulco, les quedaba el problema de conseguir pasaje en algún barco que zarpara al Perú. Este se obtenía con relativa facilidad después de 1547 ya que varios buques hacían la travesía todos los años. Dichos buques - zarpaban sólo en estaciones definidas, de manera que los viajeros que llegaban a Huatulco a fines de febrero probablemente debían esperar toda la primavera y el verano; hasta fines de otoño o principios del invierno, a que hubiera naves que emprendieran la travesía. La temporada de navegación estaba regida por los vientos que soplan a lo largo de la costa del Pacífico entre Nueva España y Chile. Para las naves de vela ésta es una de las regiones más desfavorables de la tierra, tanto que, durante las últimas décadas - del período colonial, el viaje de Nueva España a Manila se consideraba generalmente más fácil que el de México-Perú que es mucho más corto. Las costas desde el sur de México hasta el extremo norte de Sudamérica tienen vientos inciertos y de poca fuerza entre abril y septiembre. Los períodos de calma son frecuentes y largos. La travesía hacia el sur, a vela, se hacía lenta y difícil. Un viaje que se iniciara en Huatulco a principios de esta temporada para recalar en las costas peruanas, tardaba por lo menos de siete a ocho meses. Para los barcos que navegaban en la dirección opuesta, estos mismos meses, especialmente de fines del verano, eran los más favorables. Los vientos del sur conducían rápidamente a las naves hacia el golfo de Panamá y hacia el norte. Así, los meses de abril a septiembre eran apropiados para navegar entre Perú y Nueva España. (62)

El viaje entre el Callao y Huatulco, en las circunstancias más favorables, duraba de cuatro a seis semanas. Contamos con una breve descripción de este viaje que nos dejó el P. José de Acosta, quien lo hizo en 1586 (Historia natural y moral de las Indias, Li-

bro III, cap. viii):

En mi viaje del Perú rumbo a Nueva España, noté que siempre que estábamos navegando a lo largo de la costa del Perú la travesía, como siempre sucede, era fácil y serena porque allí sopla un viento del sur ... Cuando llegamos a la región de Nicaragua, y durante el tiempo que navegamos a lo largo de aquellas costas encontramos vientos adversos, cielos encapotados y muchas tempestades. A veces el viento aullaba que daba miedo. Toda esta travesía fue dentro de la Zona Tórrida, porque desde los 12° sur, que es la latitud de Lima, navegamos hasta los 17° (norte), latitud de Huatulco, puerto de la Nueva España...

Los meses de octubre a abril traían un cambio parcial en el sistema de vientos y corrientes. Hay más probabilidades de encontrar un viento favorable del norte, especialmente de diciembre a abril en las costas de la región norte del continente americano; pero a lo largo del litoral peruano el viento dominante sigue siendo del sur. La navegación de México al Perú necesitaba estos vientos. Normalmente se embarcaban los viajeros entre fines de septiembre y principios de febrero. Las naves generalmente costeaban hasta Guatemala o Nicaragua y atravesando el golfo de Panamá seguían una ruta que a veces las llevaba a divisar las islas Galápagos, para llegar a recalar en las costas de la Audiencia de Quito, en Manta. Aún en circunstancias favorables, el viaje, de unas 500 leguas marinas, tardaba entre dos y tres meses y medio.

La ruta que se seguía entre Nueva España y Perú durante la estación favorable se llamó, a fines del período colonial, de navegación por meridiano, ya que el piloto costeaba el litoral y al cruzar el golfo de Panamá, trataba de mantener un rumbo bastante directo hacia el sur, aunque recorría de unos 7 a 10° de longitud.

Se descubrió también otra ruta de navegación entre ambos virreinos, durante los meses en que los vientos son desfavorables, la cual se llamó la navegación por paralelos, es decir, por latitud. En ella el barco seguía una curva gigantesca por el Pacífico hacia el sur hasta llegar a los 28° 30' de latitud sur, a veces llegando hasta las islas de Juan Fernández o aún más allá, virando después hacia el noreste para aprovechar los vientos y corrientes dominantes y navegar a lo largo de la costa hacia el norte hasta la costa norte del Perú, o a veces más al norte, en Manta (0° 57' lat. sur). Mediante esta ruta en circunstancias favorables, se podía reducir el tiempo de la travesía a tres o cuatro meses. Según una tradición colonial, esta ruta fue descubierta en la década de 1540-50 por Diego de Ocampo, un capitán fiel amigo de Cortés a quien éste dejó como uno de los tres apoderados de sus bienes cuando salió para España en 1526. Ocampo fue el dueño y capitán del buque que descubrió esta ruta, pero no era hombre de mar, de manera que debe haber sido su maestre, siguiendo las indicaciones del piloto, cuyos nombres no conocemos, quienes descubrieron la ruta en el año de 1544. (63).

9.- Los puertos de América del Sur.

Una vez invadido y colonizado el Perú, no se convirtió en centro de construcción naval durante varios años porque no tenía madera en sus costas. A mediados de la década de 1540-50 había astilleros de reparación en la isla de Puna, pero no se construían barcos. Era más barato construirlos en Panamá y Nicaragua. Hacía fines del siglo XVI Guayaquil, en la Audiencia de Quito, que disponía de extensas selvas, se hizo un centro importante de construcción naval.

Sin el Perú, Cartagena y sus costosas defensas no hubieran

tenido razón de ser. La razón de ser esencial del istmo de Panamá fue servir de puente entre el Perú y el Atlántico de Sevilla. En sentido amplio, en los siglos XVI y XVII el Perú quería decir todo el territorio de América del Sur en la costa pacífica hasta la frontera con Chile, que se comunicaba con el resto del mundo a través de Lima y el Callao. En términos de navegación el uso del Perú fue excepcional. Cuando se llegaba desde Sevilla, se cruzaba el istmo, y por esto es que se referían al Perú como Tierra Firme. La instalación de Lima como capital en 1535, fue el último episodio de la conquista "tradicional" que comenzó en Nueva España y este hecho le dió características especiales. El Perú estaba tres o cuatro veces más lejos y de más difícil acceso, desde Sevilla, que la Nueva España. Esto es tan cierto que durante largo tiempo la emigración española al Perú, no se hacía entre España y Perú, sino entre éste y la Nueva España. El acceso español tardío al Perú, en el tiempo y en el espacio, le dan características especiales al desarrollo de ese virreinato. A pesar de la distancia a Sevilla la parte que jugó Tierra Firme en la economía del Atlántico sevillano fue enorme. Teniendo en cuenta valor y volumen de cargas, equilibró ella sola a las islas y Nueva España juntas, y esto en muy corto tiempo. De 1541 a 45 el tráfico de Tierra Firme sobrepasó al de Nueva España. Para vencer la dificultad de la distancia y los costos el Perú, más que ninguna otra región de las Indias, se empujó en la aventura minera. (64)

La población española más importante sobre la costa entre Paita y el Callao a mediados del siglo XVI era Trujillo, situada en una bahía grande sin protección natural. Era muy peligrosa durante gran parte del año por lo que la mayoría de los barcos prefería evitarla. Además, carecía de agua. El Callao, puerto principal de los reinos del Perú, distaba una o dos leguas por tierra de Lima, a la que servía de puerto. Proporcionaba un ancladero amplio, limpio y seguro. Era un poblado de tamaño considerable. Por

(64) Chaunu, op. cit., p. 187

el camino fácilmente practicable entre Lima y el Callao transitaban las recuas y carros que llevaban las mercancías a su destino - en la capital. Además de servir como puerto a Lima, era puerto de escala para el desembarque y reexpedición de las mercancías que se enviaban por mar a otras colonias situadas más al sur o tierra - adentro. Parece que el Callao era el último puerto que tocaban - las naves de la Nueva España. Después de descargar pasajeros y - mercancías, esperaban unos cuantos meses a que llegara la temporada de vientos favorables, para emprender el regreso. Cargaban pasajeros y mercancías para Nueva España, y navegaban costeando hacia el norte, con rumbo a la Audiencia de Quito; de ahí viraban hacia el noroeste rumbo a las costas de Centroamérica y la Nueva España, desde donde volvían a costear hacia el poniente hasta llegar al puerto de Huatulco, o, más avanzado el siglo, al de Acapulco.

El Callao era el puerto más importante para la navegación de todo el litoral pacífico, el más grande, más seguro y el mejor. A medio camino entre Panamá y Chile, era un punto forzoso de arribo en las navegaciones del Pacífico del sur. Antes de que Juan - Fernández hallara la manera de acortar el tiempo de navegación entre el Callao y Chile a tres o cuatro semanas, ésta tomaba tres meses de Panamá al Callao, tres en éste puerto para carenar las naves, cargarlas o esperar la temporada de vientos favorables, y - tres más hasta Chile. Por ello se hacía solamente un viaje al - año. Los convoyes oficiales para escoltar los cargamentos de plata mantenían un servicio anual, aunque individualmente cada barco podía hacer dos viajes. No llegaban a Panamá más de tres o cinco - barcos con cargamentos de plata desde el Perú: este modesto tonelaje era suficiente para cargamentos de tan alto valor. En el siglo XVII, debido a la recesión a veces navegaban anualmente de - tres a cinco naves cargadas de plata, y a veces tan sólo una o - dos. El sistema de convoyes no fue tan rígido aquí como en el - Atlántico, ya que los riesgos de ataques piráticos eran menores. Mucho del tráfico comercial se hacía sin escolta, en los llamados "navíos sueltos". (65)

(65) Spate, op. cit., p. 214

En cuanto a la importancia del tráfico en el Callao, parece haber habido entre 50 y 60 naves en el Mar del Sur en 1562, de las cuales tal vez media docena solamente hacían regularmente el viaje Perú-Nueva España, número que probablemente se dobló hacia el fin del siglo cuando Callao tenía siempre anclados cerca de 40 navíos, con un total de 250 ó 300 entradas y salidas. Entre 1615 y 18, 75 unidades usaban el puerto. Los más grandes eran los galeones del rey de la flota de plata, de entre 200 a 500 toneladas; las naves privadas estaban entre las 60 a 140 toneladas. Excepto por los capitanes, pilotos y oficiales reales a bordo que eran castellanos, las tripulaciones eran una mezcla de nacionalidades europeas, mestizos y negros. Sin embargo a veces los pilotos castellanos escaseaban y los extranjeros debían tener una licencia especial para volver a Europa por miedo de que vendieran sus conocimientos de la navegación pacífica y su trabajo a los corsarios enemigos.

El tráfico comercial era intenso, de intercambio de materias primas y de productos de los obrajes. Callao era el centro del intercambio y redistribución de las mercancías del tráfico intercolonial o intercontinental. Enviaba la plata real al igual que la privada a Sevilla, que también iba a las ferias de Portobello o Nueva España; mercurio a Nueva España, vino a América Central y Nueva España; drogas como la cinchona llevada a Europa en 1640 por la virreina, marquesa de Chinchón, cuya fiebre había curado. Los mercaderes que venían del istmo traían una amplia gama de productos y cuando se abrió la ruta de Manila, los ricos peruanos compraban lujos venidos de Asia.

La importancia máxima del Callao residió en estar a la mitad de la distancia entre Panamá y la frontera sur de Chile. El gran cabotaje norte-sur que cimentó a lo largo del Pacífico al imperio español, demandaba la existencia a la altura de Lima, de un gran puerto. En el sistema de las comunicaciones, a lo largo de las costas pacíficas del continente americano, Lima jugó, guardando las proporciones, un poco el papel de Sevilla en el Océano Atlántico.

tico. Ahí se encontraban el cerebro de la empresa, el poder de de cisión y el financiero. A partir de la invasión del Pacífico por los extranjeros consecutiva a las correrías de Drake, se estableció un sistema de convoyes que a partir de fines del siglo XVI estuvo calcado sobre aquél que funcionaba entre Sevilla y el istmo. Fue una imitación en menor escala del modelo atlántico de convoyes anuales. Desde el Callao se efectuaba un cabotaje alimentario con toda la costa del Perú, era un apoyo imperial hacia el Chile pionero, el sitio de liga principal con España a través de Panamá, el centro del comercio activo entre Perú y Nueva España y después con el extremo oriente. (66)

Un barco que zarpara durante la temporada acostumbrada de Huatulco rumbo al Perú y que navegara por el meridiano generalmente partía a fines de otoño o principios de invierno. El viaje, en circunstancias favorables, tardaba dos meses, a veces un poco más. Se recalaba frente a la costa sudamericana en la Audiencia de Quito, ya fuera en Manta, en la Punta de Santa Elena o en la isla de Puna. El fondeadero más usado parece que era Manta, puerto marítimo del poblado de Puerto Viejo, primero de una serie de colonias que se establecieron a lo largo de la costa de los reinos del Perú. Manta, en la Bahía de Caraquez, no tenía puerto, sino más bien un ancladero. Ofrecía muy pocas posibilidades de comercio y un aprovisionamiento precario de agua mediante un pozo situado a media legua del pueblo (de 17 vecinos en la década de 1570-80). Durante las lluvias se formaban unos charcos que duraban largo tiempo y de los cuales los barcos obtenían agua para beber. A poca distancia al sur del Manta se hallaba Santa Elena, situada en la costa norte de la punta del mismo nombre, que tenía una amplia y profunda bahía, excelente ancladero. Tenía pozos de agua dulce y, a poca distancia tierra adentro, fuentes de asfalto para calafatear las naves. Era uno de los puertos de Santiago de Guayaquil, que no era fácilmente accesible para los barcos a causa de su ubicación en el estuario del río Guayas, y también servía de puerto a la capital -

de la Audiencia, San Francisco de Quito. (67)

Otro de los puertos que daban servicio a las ciudades de la Audiencia de Quito era la isla de Puna, situada en el Golfo de Guayaquil. Aproximadamente de 50 km. de largo y de 12 a 20 de ancho, en el siglo XVI tenia numerosa población indígena que cultivaba maíz y mandioca dulce. Abundaba en ella la caza y estaba protegida por la Bahía de Guayaquil contra las tormentas. Había en ella buenos fondeaderos y era escala favorita por su abundancia de madera y de productos alimenticios. En el extremo sur del Golfo de Guayaquil se encontraba Tumbes, una de las primeras colonias españolas a lo largo de la costa y que entre 1540 y 60, fue puerto de escala para los barcos que costeaban los litorales del Perú. No era un puerto propiamente dicho sino sólo una playa de aguas bravas por lo que las naves evitaban llegar allí. En la década de 1570-80 ya era usado muy raramente. Paita, el puerto de San Miguel de Piura, tomó el lugar de Tumbes como puerto de escala; aunque era igualmente caluroso y bajo, se encontraba sobre una gran caleta de la bahía que era buen fondeadero para un gran número de barcos por sus características, era puerto de escala para todos los barcos que costeaban el litoral peruano, y gran parte de las mercancías destinadas a Santiago de Guayaquil se desembarcaban en Paita para ser enviadas en recua o carretas. Pero el abastecimiento de agua y leña para los barcos tenia que llegarles por mar en lanchas de madera de balsa. Los barcos de la Nueva España generalmente zarpaban de Paita hacia el sur hasta el Callao.

10.- Actividad económica en el litoral sudamericano.

El litoral de Panamá a Guayaquil no poseía valor como región productiva. Guayaquil sí la tenía por su acceso a regiones madereras propias para la construcción de naves; poseía producción

(67) Borah, op. cit., p. 80

de fibras para el mismo uso y de Santa Elena extraía asfalto para calafatear. Es por ello que llegó a tener el astillero más importante de todo el litoral pacífico americano. También fue el mayor exportador de cacao, inclusive a España. Más allá de Paíta comenzaba el desierto, de los 5° a los 30° de lat. sur, aunque con algunos oasis. Fue más al sur, en el valle central de Chile donde la mayor actividad agrícola de todo el litoral pacífico tuvo lugar. Trujillo, el lugar más poblado entre Lima y Panamá, era el más importante de los oasis o valles del norte de América del Sur. Estos valles u oasis eran básicos para aprovisionar a Lima y el puerto del Callao; producían trigo, maíz, avena, azúcar, tabaco, y algodón; puercos y cabras, fruta, verdura, aceitunas (introducidas hacia 1560) y vino. Los valles al sur de Lima eran importantes por sus viñedos. La exportación de vino llegó a ser tan fuerte que las autoridades de la Metrópoli trataron de restringir o prohibir el cultivo de olivos y vides que perjudicaban el comercio de la producción de la propia España. Esta zona litoral agrícolamente productiva se extendía hacia los valles de Arequipa y Moquegua. Después, había una franja de desierto de cerca de 1000 km. y altas montañas andinas hasta llegar al fértil valle central de Chile, desde La Serena pasando por Santiago y Concepción, hasta Valdivia. En Chile dominaba la hacienda, no la mina. Las cosechas principales eran el maíz y la vid y el cáñamo para cordaje, el trigo que se cultivó desde el principio de la colonización pero cuya exportación llegó a ser importante solamente hacia 1687 debido al daño hecho a la agricultura peruana por los terremotos. También se exportaba de aquí gran cantidad de cueros de ganado, charqui (carne seca) para las raciones de los mineros y los barcos y sebo para las velas necesarias en las minas. Finalmente la pesca, trivial desde el punto de vista económico y dejada en manos indígenas, pero muy útil y con gran mercado en forma de producto ahumado y seco para los viajes transpacíficos. (68)

(68) Spate, op. cit., p. 182

11.- Comercio México - Perú.

Los años de 1550 a 85 señalaron el pleno desarrollo de - aquel primitivo comercio entre México y el Perú. La corona española, después de 1550, logró sofocar los peores desórdenes civiles - en el Perú y las colonias meridionales iniciaron un largo período de colonización ordenada y próspera que alentó la navegación y el comercio con la Audiencia de México y con otras colonias y las autoridades españolas fomentaron activamente este comercio. Este - próspero período de aquel primitivo comercio llegó a su fin en la década de 1580 a 1590. No fue por decadencia natural, sino por expansión, cuando el comercio de artículos chinos hizo perder su importancia al intercambio de productos españoles y locales.

Después de 1550 los viajes entre los dos virreinos se hicieron lo suficientemente regulares y rápidos para que la transmisión de noticias del Perú a España fuera a veces más rápida vía México y Veracruz, que por la vía de Panamá y los galeones que atracaban en Nombre de Dios. Por otra parte la navegación entre México y Perú no era siempre tan eficiente y la restricción natural de los viajes a los períodos de vientos favorables a veces significaba largas demoras en el movimiento del correo. La comunicación de el Perú y México era supletoria de las comunicaciones acostumbradas entre el Perú y España y se usaba a veces en emergencias, cuando no había un barco veloz en Panamá, o cuando la guerra cerraba - las rutas usuales.

Los conflictos y confluencia de intereses entre México, - Lima, Manila, Macao, y los sectores público y privado de Sevilla y Lisboa eran muy complejos. La Corona hizo todos los esfuerzos posibles, contraproducentes en su mayor parte, para controlar y recaudar impuestos del comercio intercolonial y Pacífico y por evitar que se hiciera directamente perdiendo así ganancias. El fraude y la corrupción existían a todos los niveles y las normas eran tan complicadas que difícilmente se podía dejar de infringirlas -

aunque no se quisiera hacerlo. El soborno (mordida) se institucionalizó a todos los niveles y todavía lo sufrimos como herencia en nuestras repúblicas latinoamericanas. Era tan pesada la carga de impuestos, licencias, cuotas y evaluaciones que solamente los comerciantes ricos podían enfrentarla. La iniciativa se paralizaba mientras crecía la montaña de reglamentos.

En Nueva España el problema era relativamente menor que en el Perú, porque en aquella las agencias gubernamentales eran más eficientes, había que subsidiar a las Filipinas y las fortunas privadas llegaban a España más fácilmente. Perú era industrialmente más atrasado y era un buen mercado para los productores novohispanos. Los comerciantes novohispanos llevaban la iniciativa tanto en el tráfico intercolonial como en el de Manila, rivalizando con Sevilla como metrópoli económica. Y ésta comenzó a sufrir en sus intereses cuando este movimiento comercial se fue haciendo cada vez más independiente de ella. (69)

La minuciosa y exclusivista reglamentación del comercio entre España y las Indias tuvo su complemento en las medidas restrictivas promulgadas para el comercio intercontinental entre los distintos puertos de América. Se prohibió que el comercio entre Europa y América del Sur se hiciera vía Buenos Aires y que el comercio con los puertos del Pacífico se hiciera por el estrecho de Magallanes. Se dificultó, en suma, por todos los medios, el comercio directo entre unas y otras colonias de la propia América, sobre todo cuando se trataba de artículos que pudieran hacer competencia a los que España exportaba. Esta política monopolizadora y restrictiva motivó el desarrollo del contrabando. Los focos más poderosos de éste fueron las costas del Mar Caribe y el puerto de Buenos Aires. El comercio intercontinental americano se permitió hasta 1774, y en 1778, se promulgó el Reglamento y Aranceles Reales para el comercio libre entre España y las Indias. (70).

(69) Ibidem, p. 217

(70) Ots Capdequi, op. cit., p. 40

12.- Las naves.

El número de naves que participaban en el comercio México-Perú no fue grande. Las licencias que han llegado hasta nosotros indican que en la temporada 1554-5 hubo cuatro barcos con licencia para navegar entre ambos virreinos. En la temporada de navegación de 1555-6 los registros virreinales contienen únicamente tres licencias expedidas; de la temporada siguiente solamente se sabe de dos. La importancia de Huatulco como primer puerto mexicano para aquel tráfico queda bien clara por el hecho de que todos los barcos zarparan desde allí. Los archivos virreinales están incompletos e interrumpidos en lo relativo al período de 1560-90 y dan muy pocos indicios sobre el número de buques que navegaron por aquellos años. Parece probable que un mínimo quizá de cuatro hacían un viaje redondo cada año lo que les daría ocupación durante nueve meses del año. Eran pues, pocos los barcos que navegaban entre México y Perú. Parece improbable que el número de naves que servían en esta ruta nunca haya llegado a diez en un solo año, hasta muy cerca de 1590. Los navíos que participaban en esas travesías no fueron más que una parte de los que navegaban entre puertos peruanos y Panamá, y entre el Perú y la América Central, o de los que se ocupaban del comercio en cacao entre Sonsonate y Nueva España.

La información que poseemos sobre la construcción y equipamiento de los barcos también es escasa y sólo nos permite hacer conjeturas. Los astilleros se situaban en donde hubiera madera fácilmente accesible. Hacia mediados del siglo los astilleros de la Bahía de Guayaquil eran los más importantes y construían los barcos mejores y más grandes. Los segundos en importancia eran los de Realejo, mientras que la Nueva España, a pesar del brillante principio de su industria naval entre 1530 y 50, perdió casi toda su importancia en ese campo. El astillero de la familia Cortés en Tehuantepec decayó y su personal de artesanos calificados se dispersó. De cuando en cuando se construía un barco en Huatulco, pe-

ro en general se hacían sólo reparaciones y no se desarrolló allí un astillero permanente. Se estableció un astillero real en La Navidad (Michoacán), dirigido especialmente hacia el comercio con el lejano oriente, donde se construyeron las naves de la expedición de Legazpi. A la muerte de D. Luis de Velasco I fue cerrado, pero más tarde fue puesto nuevamente en actividad y allí se construyeron varios de los galeones de Manila. No obstante, siguió siendo, hasta el fin del siglo, un astillero pequeño. Por lo menos dos de los mayores navíos que hacían el recorrido hacia las Filipinas, el San Martín y el Santa Ana, buque de 700 toneladas del que Cavendish se apoderó en 1587, fueron construídos en Realejo, Nicaragua. Por lo tanto la mayor parte de los barcos que participaron en el tráfico entre México y Perú eran de construcción, y quizá hasta de propiedad, centroamericana o peruana. (71)

Los accesorios metálicos para los barcos de la costa del Pacífico todavía tenían que traerse, en general, de Europa, y deben haber sido tan costosos que se trataba de evitar al máximo su uso. Los cabos y las velas con que se equipaba a los navíos en las costas de Nueva España eran siempre traídos del Atlántico. Casi siempre eran usados, viejos, y se encontraban en mal estado, - desechados por la navegación atlántica en Veracruz. Los contemporáneos estaban de acuerdo en que daban un pésimo servicio. Los buques equipados en Centro y Sudamérica tenían la considerable ventaja de que los cables y las velas eran manufacturados cerca de Realejo, en la isla de Puna y en varios otros puntos, con fibras de producción local como la pita y la cabuya. Ambas eran excelentes. Cuando Luis de Velasco estaba trabando de reunir la jarcia y el equipo que necesitaba para las naves de su proyectada expedición - al Lejano Oriente, pidió a Nicaragua los cables y otro equipo que

(71) Borah, "Hernán... p. 129

de la pita se manufacturaban allí. (72)

Las naves construídas en los astilleros del Pacífico quizá tenían poca diferencia con las que se empleaban en el Atlántico. Para mediados del siglo XVI, parece que el tipo carabela, que tan buen servicio había dado a los primeros navegantes españoles y portugueses se hizo anticuado, aunque como forma modificada existió - el carabelón, que se menciona en una licencia de 1550 (73) que era propiedad de Francisco Pilo y su base era el puerto de la Navidad en la Nueva España. Probablemente fue construído allí mismo, para exploración, pero a falta de oportunidades atractivas fue enviado en viaje comercial al Perú. Algunas de las licencias y relatos de navegación llaman a los barcos naos, pero a mediados del siglo XVI la nomenclatura era muy elástica para permitirnos un juicio exacto con base en esta palabra. Puede ser que se aplicara, - en general, a los barcos más pequeños. Varias licencias nombran a los barcos navíos, y parece probable que este término se aplicara a los galeones, que eran naves bien construídas, largas y de tres mástiles, con los costados altos, especialmente seguras y buenas para navegar. El Santa Cruz y el San Pedro de las empresas del -- marquesado eran de este tipo y se les llamaba indiferentemente galeones o navíos. En lo relativo al equipo, mecanismo de gobierno y demás, probablemente eran similares a los buques que navegaban - en el Atlántico o sea pataches, bergantines, carabelas, fragatas, galeras (pocas), galeones, filibotes y urcas. La inmensa mayoría

(72) "Orden de Velasco a los oficiales de la Real Hacienda de que entregaran un anticipo de 300 pesos de plata a André de Cauches y Martín de Goiti", (México, 4 de abril de 1560), y otra del mismo virrey a los mismos funcionarios de que paguen 2,000 pesos de plata a Lope de Molina, (México, 3 de octubre de 1560) MS en A. G. N., Mercedes, V, fols. 18v y 116 v-117r respectivamente. Por falta de operarios sólo parte del equipo necesario pudo ser manufacturado en Nicaragua, de manera que se envió pita a la Nueva España para que se fabricara el resto.

(73) Coyoacán, 2 de abril de 1550, MS en A.G.N., Mercedes, III, fol. 32v.

eran carabelas y galeones. (74)

En cuanto al tamaño de las naves los contemporáneos nos dicen que las construidas en el Pacífico eran más pequeñas que las que se usaban en el Atlántico y las pruebas de que disponemos confirman este juicio. Una lista de barcos que se encontraban en el Callao, elaborada en el verano de 1589, demostraba que los de propiedad privada que se usaban para el comercio particular tenían un desplazamiento de entre 35 y 180 toneladas. Los tres galeones reales que estaban en el puerto iban de 200 a 365 toneladas, pero eran barcos del Tesoro que no se utilizaban para viajes comerciales. Dos naves que en el momento en que se hizo la lista se encontraban en el Callao, se dedicaban al comercio con Nueva España: el San Francisco de Buena Esperanza, de 135 toneladas, cuyo maestro era Bernal Bueno, y el Buen Jesús de 90, cuyo maestro era Pedro Cerrado. Los relatos referentes a los navíos capturados por Sir Francis Drake durante su memorable correría a lo largo de la costa americana del Pacífico en 1578-9 estaban bastante de acuerdo con la cuenta que en 1589 se hizo en el Callao. Drake capturó varias lanchas de 12 a 15 toneladas que se usaban para la navegación de cabotaje a distancias cortas, pero el resto de las naves era de entre 60 y 120 toneladas cada una.

El barco de Francisco de Zárate, cargado de textiles y de artículos chinos, que cuando se dirigía de México al Perú fue capturado frente a la costa centroamericana, era de 60 toneladas de arqueo. Otro navío que fue sorprendido en el puerto de Huatulco era de 100 toneladas, y estaba cargado de lino de Rouen y otros textiles. La expedición del corsario Cavendish, realizada en

- (74) Para un detallado análisis de tipos y cantidades de barcos en el comercio entre Sevilla y las colonias americanas ver la segunda parte del Capítulo I de la obra de Chaunu, Seville et l'Amérique, "L'Atlantique et son matériel", p. 242-3, gráficas de tipos y número de embarcaciones.

1587-8, informó de pocos buques mercantes de gran tamaño, uno de ellos de 300 toneladas, pero por lo demás no contradecía los informes de la gente de Drake ni la lista del Callao. La ausencia de buques mayores en la época en que fue elaborada dicha lista se explica con el hecho de que Cavendish los había destruido. Las naves del marquesado, como habían sido construídas para exploración, probablemente llegaban a las 200 ó 250 toneladas; se encontraban entre las más grandes que tomaban parte en el tráfico entre México y Perú. Su mismo tamaño, y consecuentemente, el relativo alto costo de su operación y mantenimiento pueden ser parte de la explicación de las pérdidas sufridas por la Sucesión de Cortés. (75)

Otro indicio sobre el tamaño de aquellos barcos puede encontrarse en el número de sus tripulantes y sus ocupaciones. La tripulación más numerosa fue la del San Jerónimo cuando zarpó del Perú en 1554. Además de a los dueños y a sus sirvientes, llevaba a bordo un maestre, un piloto, un notario, un contra maestre, un calafate, un carpintero, un camarero, nueve marineros experimentados y once grumetes de los que tres eran negros, en total 27 hombres. (76). Los barcos que navegaban en el Pacífico llevaban tripulación más pequeña de la que exigían las ordenanzas reales para las naves del Atlántico. Por el tamaño de la tripulación puede suponerse que el San Jerónimo era un galeón de entre 200 y 250 toneladas. En el viaje que hizo hacia el sur en 1555 el Santa Cruz llevó un maestre y un piloto, un contra maestre, un camarero, un notario, 10 marineros expertos, cuatro grumetes y cinco pajes. Un barco con una tripulación menor como el Nuestra Señora de la Concepción, llevó en el viaje que en 1563 hizo al Perú, un maestre, un piloto, un contra maestre, un carpintero, un calafate, un notario,

(75) Borah, "Hernán...", p.133

(76) Licencia a Luis de Velasco I para que viaje al Perú, México, 23 de noviembre de 1554, MS en A. G. N., Mercedes, IV, fols. 90 r-90v.

un camarero, cuatro marineros expertos y dos grumetes. (77)

Los buques de menor tamaño llevaban también menor tripulación. El carabelón San Mateo, que zarpó en 1550, llevaba únicamente un maestre y piloto, un notario y tres marineros, uno de los cuales era un esclavo negro propiedad del dueño de la nave. Este debe haber sido un barco pequeño, de no más de 30 toneladas. Un barco de tamaño más común y corriente como el San Lorenzo, al que podemos suponerle un desplazamiento de 60 a 100 toneladas, llevó en 1560 un maestre, un piloto, un contramaestre, un notario, un carpintero, un calafate, tres marineros expertos, dos grumetes y otros dos hombres de categoría desconocida, en total, 13 hombres. (78)

Aunque la práctica variaba grandemente, el tamaño de la tripulación del San Lorenzo debe haber estado muy cerca de lo que era la regla general en la mayoría de las naves que hacían el recorrido México-Perú, es decir, barcos de 60 a 100 toneladas. El hecho de que siempre llevasen a bordo estas naves a un notario nos muestra claramente el carácter legalista y burocrático tan caro a la administración española en las Indias, que refleja fielmente el mismo fenómeno, importado de la Metrópoli.

Las tripulaciones de las naves del Pacífico eran similares a las que navegaban el Atlántico. Probablemente se reclutaban entre los marineros de ese otro océano. La mayoría eran españoles, de Castilla, León y Aragón, pero también había un número considerable de marineros extranjeros a juzgar por los apellidos, en una época en que éstos todavía se adoptaban ad hoc y a menudo indicaban

(77) Licencia expedida el 22 de abril de 1563, México, MS en A.G. N., Mercedes, VI, fol. 201 r-201 v

(78) Licencia expedida en México, 26 de octubre de 1560, MS, en A. G. N., Mercedes, V, fols. 137v-138r

nacionalidad o lugar de nacimiento. Un marinero de un barco que - recibió licencia en 1554 se llamaba Francisco Portugués lo cual po- día indicar que algunos portugueses ya habían pasado a navegar por aquellos mares desde antes de que la unión de la corona de Portu- gal con la de Castilla y Aragón bajo Felipe II, los hiciera a to- dos súbditos de un monarca común. Un número relativamente grande de marineros extranjeros eran italianos, en especial genoveses y - de otros puntos del norte como lo indican nombres tales como Juan de Niza, Sebastián Genovés, Francisco Genovés, Gaspar Toscano. Al- gunos venían de más lejos, de las partes cristianas del Levante: una licencia de 1560 mencionaba a un Nicolás Griego. También lle- garon al Pacífico marineros de los Países Bajos: el Espíritu San- to que llegó a Acapulco procedente de Perú el 27 de febrero de - 1587, traía entre sus tripulantes a un flamenco. Uno de los pilo- tos más hábiles de la costa del Pacífico era un marsellés de nom- bre nada francés: Miguel Sánchez. Los marineros extranjeros eran una minoría. Sin embargo, siguieron empleándose aún después de - que en 1572, Felipe II ordenó que no se empleara a extranjeros co- mo marineros en los barcos que navegaban por la Mar del Sur.

Parece que la navegación fue un asunto casi exclusivamente europeo (incluyendo entre los europeos a los mestizos y mulatos - que eran considerados españoles). Después de la década de 1540-50 parece que no hubo indígenas que trabajaran como marineros, ya fue- ran libres o esclavos, quizá a causa de las leyes que prohibían - que se trasladara a los indígenas lejos de sus lugares de origen. Esta inusitada obediencia a las leyes tal vez se debió a la abun- dancia de marinos europeos. Algunos negros eran aceptados, quizá en mayor número en las primeras décadas que más tarde. E l carabe- lón San Mateo, tenía en 1550 entre su tripulación a Blasillo, un - esclavo negro propiedad del dueño de la nave. El San Jerónimo, en su viaje de 1554 llevó por lo menos tres grumetes negros: Juan - Biafra, Bartolomé Xilof y Cinamar Congo, todos nacidos en Africa. (79)

(79) MS. en A.G.N., Mercedes, IV, fol. 90r-90v

Las costumbres del mar señalaban por lo menos dos métodos de pago: un salario convenido, como hizo Hernán Cortés para sus viajes de la década 1530-40. (80). Este método se usó quizá en los navíos que no se ocupaban del comercio. El segundo método implicaba la repartición de los ingresos por fletes y pasajes. Después de deducir los costos de mantenimiento y reparación del buque de los ingresos brutos, una parte del resto era para los dueños de la nave y otra para la tripulación, para dividirse entre sus miembros de acuerdo con las funciones de cada uno. Los oficiales, aparte de su participación como miembros de la tripulación, recibían otro pago de los dueños del navío. El armador proporcionaba alimentos para la tripulación pero su costo no podía ser deducido de ingresos brutos. Además cada miembro de la tripulación tenía derecho a llevar consigo, sin pagar ningún flete, una cantidad estipulada de mercancía para venderla en los puertos de destino. Este sistema fue el que usó la Sucesión del marquesado en los viajes del Santa Cruz de la década de 1550-60. En este caso la repartición fue de dos tercios de los ingresos para los armadores y un tercio para la tripulación, que sin duda era una proporción normal y corriente tanto en el Atlántico como en el Pacífico. Este sistema era apropiado para los viajes comerciales porque libraba al armador de la obligación de pagar salarios fijos los cuales podían afectarle si el viaje no llevaba suficiente carga y pasaje. (81).

Los oficiales y tripulación se convertían así en socios del armador para cada viaje determinado y compartían su suerte ya fuera en el éxito o en el fracaso. Sin embargo en este sistema de participación había dificultades si había un desequilibrio de carga y pasaje, como era frecuente y característico del tráfico entre México y Perú. De Perú a México la carga y los pasajeros solían -

(80) Contrato de un marino con Cortés, A. G. N., Jesús, leg. 203, hojas sueltas, México 18 de marzo de 1539.

(81) Borah, "Hernán...", p. 138

ser pocos. Solucionaron el problema haciendo que las naves tocaran Acajutla que era el punto por donde salía el muy apreciado cacao del Sonsonate y centro de un activo comercio entre Centroamérica y Nueva España. Ahí se encontraba con facilidad carga y pasajeros para Huatulco y Acapulco y así algo se ganaba para cubrir los costos del viaje y complementar la participación de la tripulación. Este tráfico con Centroamérica era sólo un complemento ya que el trayecto México-Perú era el que proporcionaba la mayoría de los ingresos y del que se cubrían la mayor parte de los gastos y utilidades del viaje redondo. Evidentemente los ingresos eran suficientes ya que todos los años navíos y tripulaciones se presentaban a principio de la temporada para emprender viaje.

En este período también cambió la organización de la propiedad de las naves. La mayoría de los primeros barcos habían sido construidos esencialmente para exploración y conquista y se les envió al Perú únicamente para mantenerlos ocupados entre uno y otro viajes. Tal fue el caso de las empresas de Cortés antes de 1540, de las de Mendoza entre 1540 y 50, y de varios otros. Los barcos operados con el único objeto de que produjeran ganancias eran sólo una minoría de los que participaban en el tráfico entre México y el Perú antes de 1550. A partir de este año, las naves eran propiedad de comerciantes o de los maestros o pilotos, y eran operadas para obtener ganancias en efectivo. Las empresas comerciales del marquesado, que utilizaban barcos construidos para exploración y conquista, pero tenían por objetivo la obtención de utilidades, fueron una curiosa transición entre las antiguas y las nuevas condiciones, en lo que se refieren a la propiedad de los barcos. El San Jerónimo que viajó de Perú a México en 1554, era propiedad de dos comerciantes peruanos. En 1566 otro comerciante peruano, Cristóbal de León, trajo a México un buque de su propiedad en sociedad con un grupo de comerciantes peruanos; por desgracia recibió órdenes del virrey de la Nueva España de llevar ayuda a Miguel de Legazpi en el Lejano Oriente. Debe haber sido un barco grande y bien construido, para que haya sido escogido para la travesía transpacífica. Así tenemos otros varios ejemplos.

Hasta donde podemos juzgar por los documentos, la mayoría de las naves que hacían el trayecto México-Perú entre 1550 y 80 - eran propiedad de sus maestros o pilotos. Varios barcos, generalmente los más grandes y mejor contruidos pertenecían a comerciantes peruanos. Estas naves podían ser usadas en el comercio con Panamá, si el de México no prometía mucho. Muy pocos comerciantes de la Audiencia de México encontraron el comercio del Pacífico suficientemente atractivo para comprar barcos. Su poca disposición se basaba sólidamente en el hecho de que, dada la falta de buenos astilleros en la costa pacífica de Nueva España, los barcos contruidos allí eran ciertamente más costosos. Además carecían de una alternativa productiva en la costa del Pacífico como tenían los peruanos en la ruta de Panamá al Callao. Tal vez la poca productiva experiencia que el marquesado tuvo en sus empresas en el Perú desalentó a mucha gente de la Nueva España que hubiera tenido los medios. Fue solo entre 1570 y 90 cuando la apertura del comercio con China vía Manila trajo la posibilidad de invertir con provecho y obtener un alto porcentaje de utilidades, cuando los comerciantes ricos de la ciudad de México comenzaron a participar en la navegación del Océano Pacífico. Francisco de Zárate, de cuyo barco cargado de mercaderías chinas se apoderó Drake, era hombre noble y de posibilidades. Entre 1580 y 90 Baltasar Rodríguez y el capitán Juan de Chapoyán, que eran suficientemente ricos y poderosos para obtener una cédula de protección, mandaron un barco a navegar en el Pacífico con fines comerciales. Al convertirse México en un punto intermedio en la comercialización de artículos chinos, el tráfico con Perú por primera vez ofrecía tantas posibilidades de ganancias como el comercio con España a través de Veracruz. (82)

(82) Ibidem, p. 143

13.- Los Pasajeros

El trayecto de México a Perú contaba con gran número de pa sajeros. Probablemente todos tenían una licencia que los autorizaba a hacer el viaje, pero la mayoría de los registros se han perdi do. Sobreviven unos pocos otorgados por el virrey a la Audiencia de México. Aún así, estos pocos dan idea de las razones por las que la gente viajaba, y del tamaño y composición de los grupos que iban a Sudamérica. También incluyen un número apreciable de perua nos que regresaban a su tierra. Las licencias aparecen por años, por el motivo del viaje, y por el número y composición racial de las personas a quienes fueron expedidas. La tabla carece de indicios sobre las personas que emigraban del Perú para establecerse en la Audiencia de México ya que no necesitaban licencia para venir a Nueva España. Las licencias indican que pocos pasajeros fue ron al Perú para asuntos oficiales y eclesiásticos y que casi ninguno de los que regresaban al Perú se había dirigido a México para asuntos semejantes, lo que acentúa el control centralizado que España ejercía sobre sus colonias. Los traslados más importantes fueron de dos virreyes. En 1551 Antonio de Mendoza (83), y en 1581 Martín Enríquez. En 1580 el Dr. Valdés Carcano, camino a Lima para tomar posesión del puesto de oidor y en ese mismo año Alonso Granero de Avalos, que trabajó en la Inquisición de México e iba a Perú como Obispo de Carcas. (84)

También viajaban personajes menores, notarios, escribanos y caballeros sin empleo que buscaban un puesto en el gobierno. Don Hernando Cortés, nieto de Hernán Cortés llegó a la Nueva España - procedente de Quito hacia 1590 para buscar un empleo en el gobierno de las tierras que su abuelo había conquistado para la Corona.

(83) Orden de Luis de Velasco I al alcalde mayor de Huatulco, 12 de enero de 1551, MS en A.G.N., Mercedes, III, fols. 254v-255r

(84) Licencia del 7 de marzo de 1580, México, MS en A. G. N., General de Partes, II, sin folio.

En 1605 era alcalde mayor de la antigua ciudad de Veracruz. Por supuesto también viajaban frailes de una colonia a otra. Pero la razón más importante de los viajes en ambos sentidos eran el comercio y los negocios particulares, como obtener cobros de deudas comerciales. En dos casos hubo traslado de establecimientos industriales de la Nueva España al Perú: en 1566 Guillén de Almas, vecino de México obtuvo licencia para ir a establecer una fábrica de vidrio en Lima, aunque deseaba regresar a México donde tenía su casa. (85). En 1579 Juan Francisco de Ojeda obtuvo licencia para ir al Perú a introducir un nuevo sistema de tratamiento de minerales en sociedad con el Colegio Jesuita de San Pablo, que le financió el viaje. Tal vez pensaba establecerse allí porque llevó a toda su familia. (86). La razón más importante para viajar de la Nueva España al Perú era la emigración, para radicarse o unirse a parientes. Fue este el motivo de que llegara a Lima la imprenta en 1579, cuando el impresor italiano Antonio Ricardo, que de 1577 a 79 había tenido su imprenta en México, se trasladó al Perú.

Había un constante movimiento de españoles a través del Atlántico y por todas las colonias del Nuevo Mundo, que andaban en busca de parientes, amigos, o la oportunidad de conseguir un medio de vida. Este mismo movimiento, prolongándose, hizo que muchas personas hicieran el viaje por el Pacífico de una colonia a otra. Los que regresaban de la Nueva España al Perú hacían el viaje por razones tan diversas como las que se han expuesto. Las licencias indican claramente que aproximadamente la mitad de ellas se expidieron en favor de comerciantes peruanos que habían llegado a la Nueva España para comprar mercancía. Venían también por asuntos varios, o simplemente a visitar parientes o amigos. Una licencia sugiere que existió alguna emigración hacia el norte. Diego de Alfaró, guarnicionero de oficio, llegó soltero en 1566 a la Nueva España, procedente del Perú. Se casó, pero al encontrar que no po-

(85) MS, A.G.N., Mercedes, VIII, fol. 245r-245v.

(86) Ibidem, General de Partes II, fol. 85r-85v.

día ganarse la vida obtuvo licencia en 1576 para ir de nuevo al Perú en compañía de su mujer, porque allí su oficio era más productivo. (87). En general, las licencias indican que la mayoría de los que viajaban del Perú a México lo hacían por razones comerciales o de negocios, y que relativamente pocos venían para radicarse. Por el contrario, entre los que viajaban de la Nueva España al Perú, los que no eran residentes de éste, de regreso a sus hogares, eran en su mayoría comerciantes o gente que iba a arreglar negocios; no obstante, la mayor cantidad la formaban los que planeaban establecer su residencia en esos reinos meridionales. El movimiento de pasajeros era principalmente de europeos, algunos mestizos europeizados, sirvientes o hijos de la familia. Casi nunca viajaron indígenas de raza pura, pero fueron negros o mulatos como sirvientes libres o esclavos y una gran cantidad de negros, que aparecen en las licencias, hicieron el viaje en calidad de esclavos considerados como mercancía.

14.- Los precios y las exportaciones entre Nueva España y Perú.

El comercio entre México y Perú en el curso de la generación y media que vivió a partir de 1550, continuó teniendo las características que fueron establecidas en la década anterior, las cuales persistieron quizá un siglo y medio. Las guerras civiles que tuvieron lugar en el Perú entre 1530 y 1560 ocasionaron que los precios de las manufacturas, caballos y alimentos europeos subieran mucho, ya que todo esto se importaba. Durante dichas guerras se conservaron los precios más altos todavía que en las condiciones normales de escasez existentes en un principio y también prolongaron el período de escasez. Según la Corona fue pudiendo -

(87) Licencia expedida en México. 13 de abril de 1576, MS en A. G. N., General de Partes, I, fols. 167v-168r

imponer el orden mediante el hacha, la soga, el azote y el exilio, las condiciones se hicieron más favorables para la producción local de alimentos de origen europeo, la cría de caballos y de ganado, y el desarrollo de los gremios locales para la producción de todos los artículos que necesitaba una comunidad europea considerablemente rica. La imposición del orden se logró lentamente entre 1550 y 60 en que el virrey Marqués de Cañete pudo informar a Felipe II que los reinos del sur estaban completamente pacificados, que florecían las artesanías y que la escasez de productos alimenticios había desaparecido. Sin embargo, los precios continuaron siendo más altos que en la Nueva España aún en época de paz. En 1581 el virrey Enríquez tuvo que oponerse a los intentos de fijar los costos de operación de la nueva Real Casa de Moneda con base en la experiencia de la Nueva España, porque los salarios y costos en el Perú eran mucho más altos. (88)

La disparidad de precios entre Nueva España y el Perú fue una circunstancia que perduró en los siglos XVI y XVII. Las causas fueron variadas. El Perú tenía una producción mucho mayor de metales preciosos; hubo una enorme producción minera desde 1545 - hasta mediados de la década de 1560-70, principalmente en el cerro del Potosí, pero disminuyó hacia 1575 hasta que se introdujo el procedimiento de patio, llevado de la Nueva España. Este permitió el beneficio del mineral de más baja ley, iniciándose así un aumento en la producción de metales preciosos que hizo proverbial el nombre del Perú y de los peruleros en Europa. Durante este mismo período la producción de metales preciosos en la Nueva España siguió un curso variable hasta que en 1553 fue introducido el procedimiento de amalgama con azogue. A partir de entonces, la producción de plata creció ininterrumpidamente, aunque cuando llegó a su máximo entre 1580 y 1600, probablemente no excedía de la tercera o cuarta parte de la riqueza en metales preciosos que producía el Perú. Acerca de la cantidad de metales preciosos producidos durante el siglo XVI en las diversas colonias españolas en América ha habido varios estudios: los de Earl J. Hamilton, Imports of America Gold and Silver into Spain, 1503-1660 y American Treasure and the

Price Revolution in Spain, 1501-1650, y los de Clarence H. Haring, Comercio y Navegación entre España y las Indias y American Gold and Silver Production in the First Half of the Sixteenth Century, etc.

Un segundo factor que elevaba los precios en el Perú era la dificultad de importar artículos de España. Perú debía transportar las mercancías por el Atlántico, llevarlas por tierra a través del istmo de Panamá y embarcarlas de nuevo hacia el Callao. Cada una de estas fases significaba ganancias considerables para todos los intermediarios. Se estimaba que cuatro quintas partes del aumento en el precio de un artículo entre Sevilla y Perú, era motivado por las diversas etapas del transporte y por los transbordos entre Nombre de Dios y Lima. Al haber menos intermediarios el ahorro de costos era considerable si el movimiento se hacía a través de la Audiencia de México. Los artículos españoles que a través de ella llegaban al Perú todavía se podían vender con una ganancia considerable lo que es evidente por la gran cantidad de artículos españoles reexportados de México al Perú. Un tercer factor en las relaciones comerciales y en la diferencia en el nivel de precios entre México y Perú se originaba en el hecho de que la población española era mayor en la colonia septentrional y se encontraba ya bastante avanzada en el desarrollo de la agricultura e industrias europeas. Mientras que en el Perú los cultivos, el ganado y las industrias comenzaron su desarrollo entre 1550 y 70, la Nueva España había empezado el suyo desde 1520 a 30 y entre 1540-70 experimentó un verdadero florecimiento por la rápida expansión de la agricultura europea, la ganadería mayor y menor y el crecimiento de la manufactura industrial. Además la población española era mucho mayor y también la población indígena que se incorporó a la producción estilo europeo (ganado lanar, gusano de seda, textiles, muebles y ropa).

La producción de artículos manufacturados y los cultivos de origen europeo se hacían relativamente en pequeña escala en Nueva España, pero bastaban para satisfacer la demanda local en su ma

por parte, ayudando así a conservar bajos los precios mediante la competencia con muchos de los artículos importados de España. Existía un sobrante exportable de la producción de azúcar, textiles, ropa, muebles, artículos domésticos y de tocador, libros y otros. El modelo del comercio que se impuso en el decenio 1540-50 y que continuó vigente durante todo el resto del siglo fue el de un movimiento de manufacturas y artículos de lujo de la Nueva España al Perú. El mercado peruano era rico y demandaba cada vez más mercancías. Las colonias meridionales se dirigían a las demás colonias del Pacífico en busca de mercancías que vendían a cambio de los metales preciosos del Perú. El movimiento de exportación hacia ese virreinato no fue únicamente un fenómeno de México. La América Central también exportaba, especialmente cacao. Nueva España contaba con abundantes textiles y manufacturas europeas importadas o fabricadas por los nuevos gremios que se fundaron en las ciudades españolas, productos que tenían fuerte demanda en los mercados del sur. El esquema comercial duró bastante tiempo. No significaba que Nueva España vendiera un excedente de productos manufacturados que no pudiera consumir. Más bien se permitió deliberadamente la exportación de mercancías que aunque eran más abundantes en ella que en las demás colonias, de todos modos eran relativamente escasas hasta en la ciudad de México. Todos los artículos bien pudieron haber sido consumidos en la Audiencia de México, Guatemala y Guadalajara. (89)

La aceptación de lo que las autoridades y vecinos de la Nueva España en el siglo XVI seguramente consideraron una pérdida y no la exportación de sobrantes, se debió al hecho sorprendente de que la Nueva España, a pesar de que su propia producción de metales era considerable, padecía una perenne escasez de metálico. El sistema fiscal español y las disposiciones económicas y políticas fueron extraordinariamente eficientes para desproveer a las colonias de metales preciosos. Se remitían a Europa enormes sumas por partici

(89) Ibidem, p. 161

pación en la minería, ganancias de los monopolios de estado, sobrante de los impuestos, etc. y los oficiales enviaban sumas impresionantes para retirarse al cabo de los años y disfrutar sus fortunas en España, al igual que hacían los indianos (nuevos ricos de las Indias). Como resultado de estas remesas que prácticamente se hacían todas en metales preciosos, quedaba poco metálico en la Nueva España, a pesar de su riqueza minera. Debía buscarse un medio de intercambio suficiente dentro de su territorio en una época en que los documentos mercantiles eran poco usados, y obtener aún más metálico para hacer sus pagos a España. Ya desde mediados de la década 1550-60 se hicieron peticiones a la Corona solicitando que la mitad de los metales preciosos producidos fuera acuñada y conservada en la colonia, pero aquélla no deseaba tomar medidas que disminuyeran sus percepciones en metálico. En 1569 ordenó el Ayuntamiento que se hicieran investigaciones generales sobre las condiciones imperantes en la Nueva España. Estas demostraron que el testimonio general era que la pérdida de metálico era tan completa que había en la colonia una alarmante escasez de moneda. El real tesorero Fernando de Portugal estuvo de acuerdo en que las quejas eran justificadas.

El Perú, aunque estaba sujeto a los mismos envíos de metales a España, producía tanto que lograba conservar una mayor cantidad. Además, aún después de que se estableció una real casa de moneda en 1568, el comercio peruano siguió valiéndose de piezas de plata y de minerales no acuñados que estaban menos sujetos a caer en manos de las autoridades para remitirlas a España. El comercio con Perú proporcionaba a la Nueva España otra fuente de metales preciosos. Dentro del esquema básico de comercio, hubo siempre cambios y ajustes, así como variación continua en el tipo de artículos que exportaba la Nueva España. La mayoría de las exportaciones durante el siglo XVI eran textiles, ropa y otras manufacturas, pero entre 1530 y 50 Perú, todavía en proceso de consolidación de la conquista, necesitaba los productos requeridos por una colonia en formación. En los primeros años de aquellas comunicaciones, la Nueva España también envió armaduras, ballestas, espadas, arcabu-

ces, municiones, pólvora y otros pertrechos. Envió caballos y alimentos de origen europeo. Al progresar la conquista del Perú y comenzarse a desarrollar la agricultura y ganadería, Nueva España comenzó a exportar estacas de árboles frutales y de caña de azúcar, ganado, asnos y caballos para su cría. Cuando el Perú llegó a ser autosuficiente en agricultura y ganadería, se perdió el mercado para los productos agrícolas y ganaderos de la Nueva España. El comercio se concentró en productos elaborados y artículos de lujo - que no se producían en los reinos del sur. Esto sucedió durante el decenio 1550-60. Una de las últimas remesas de animales fue el envío de mulas por parte del marquesado en el primer viaje del Santa Cruz. (90)

El último producto alimenticio que se eliminó del comercio al desarrollar Perú su propia producción fue el azúcar. Poco antes de 1550 se inició la producción peruana en varios lugares de la costa usando por lo menos en algunos casos, las estacas y equipo importados de México. Según el inca Garcilaso de la Vega el primer ingenio del Perú se construyó en Huánuco pero no prosperó a causa de la competencia de azúcar procedente de México. La afición de los peruanos al dulce siempre mantuvo alto el precio del azúcar. Todavía en 1561, a pesar de una gran producción local, seguía vendiéndose a ocho pesos arroba en Lima, aproximadamente dos y media veces más del precio que alcanzaba en México. Los envíos de azúcar procedentes de México se suspendieron porque los comerciantes se dieron cuenta de que los precios en el Perú, aunque altos, eran insuficientes para cubrir los altos costos de transporte y proporcionar ganancias. También en este caso las experiencias del marquesado en sus empresas comerciales tuvieron lugar en el momento en que la situación cambiaba. El azúcar enviada en el Santa Cruz ya no pudo venderse sino que tuvo que ser convertida en golosinas. Durante los años que siguieron, el azúcar, aún en forma de dulces y jaleas, dejó de figurar como renglón de comercio mexicano-perua-

(90) Ibidem, p. 165

no. Golosinas, conservas y azúcar ya no aparecen en las licencias expedidas entre 1570 y 90.

Los años entre 1550 y 1560 señalan el fin del abastecimiento del Perú con plantas y animales de Europa. Quizá se enviaban a veces semillas y estacas para la reproducción de plantas, pero eran actos aislados. El movimiento de mercancías de Nueva España al Perú se limitó en adelante a los artículos manufacturados y de lujo que no se producían allá o lo hacían en cantidades insuficientes - para satisfacer la demanda. Las licencias de exportación que nos han llegado y algunas otras pruebas escasas nos ilustran al respecto. El grupo más importante era el de los textiles como ruan, tela de costal, franela, lana, damasco, tafeta y otras variedades de telas de lana y seda provenientes de España o de Nueva España. Es tambres, cintas, listones, hilo, toallas, servilletas, mantas y edredones teñidos con cochinilla. Se enviaban grandes cantidades - de artículos de vestir: zapatos, botas de cuero, sombreros, jubones, capas, guantes y calzones de lana para niños. La Nueva España enviaba también colorantes: el palo brasil (negro), rojo (posiblemente cochinilla) y pigmentos surtidos; muebles y artículos domésticos, camas, escritorios de Tlaxcala y Granada, cómodas de Michoacán, jícaras para el chocolate, jarras doradas, despabiladeras y tijeras para velas, relojes de madera y marfil. Artículos de tocador como agua de rosas, jabones, peines y cepillos, redes de oro y plata para el pelo, navajas de afeitar, joyas, herramientas para los nuevos gremios peruanos. Artículos de piel como sillas de montar, riendas, alforjas; pergamino preparado. Artículos religiosos de todos tipos desde campanas hasta imágenes, crucifijos y rosarios. Se enviaban libros, la mayoría religiosos y algunas obras - clásicas de Ovidio, Quintiliano y Virgilio. (91)

Se enviaban papel y silabarios para niños, guitarras indígenas y españolas, penachos y muñecas, y sombreros baratos para -

(91) Ibidem, p. 169

los indígenas del Perú. Un artículo de exportación que enviaba - Nueva España queda por mencionar: los esclavos. El Perú recibió a muchos negros directamente vía Panamá, pero el mercado era tan grande que podían venderse todos los esclavos que llegaban de la Audiencia de México. El número de esclavos que se enviaba era, en un año dado, relativamente pequeño pero entre 1570 y 80 la importación de negros de Nueva España era de tal importancia que se mencionaba en las deliberaciones del Cabildo de Lima. Como era obligatorio que los negros adultos que se enviaban fueran nacidos en - África, estas ventas significaban que la Audiencia de México renunciaba a una parte de sus limitadas existencias de esclavos para obtener numerario. Una pareja de esclavos costaba en la ciudad de - México tal vez entre 600 y 650 pesos.

Hacia fines del siglo XVI o principios del XVII, los mercados peruanos encontraron al fin otro producto que tenía demanda en México y que podía expedirse como pago: el vino. En las primeras décadas del siglo XVII las exportaciones de vino en pago de cacao centroamericano y de manufacturas mexicanas se convirtieron en un factor de considerable importancia y sirvieron como un sustituto aceptable, aunque parcial, al pago en plata. (92)

Además abunda todo este reino /el Perú/ en vinos y aceites, por el cultivo allí introducido por los españoles de las vides y los olivos, que todo se arraiga allí admirablemente; y en el tiempo que yo estuve allí se cosechaba tanto vino, que no solamente bastaba para las necesidades de aquel país, sino que se proveían la provincia de México y otros lugares... (93)

(91) Ibidem, p. 169

(92) Ibidem, p. 183

(93) Carletti, op. cit., p. 53

15.- Las importaciones de Perú a Nueva España.

Los envíos de Perú a México con que se pagaban las exportaciones México-Perú, consistían en muy pocos artículos. El primero y más importante era el metálico, principalmente plata. Al principio llegaba en barras que traían el sello de la Real Hacienda de Perú, (94) pero después que allí se estableció la Real Casa de Moneda, mucha debe haber llegado amonedada. Probablemente se traían a México clandestinamente grandes cantidades de plata, para evitar el pago del quinto real o los impuestos por marcarla. Puede ser que el Perú haya enviado algunas estacas de plantas y pies de cría de animales. Es seguro que envió llamas u otra especie semejante. La omisión más sorprendente en el intercambio entre México y Perú fue que no se exportó al norte el cultivo de la papa. Probablemente se consideraba un alimento de gente pobre indígena. Los indígenas de México se satisfacían adecuadamente con el maíz. Así la papa fue enviada a Europa y cultivada allá y llegó de allí a México mucho después como componente de la dieta europea. Desde luego, - los escritores coloniales españoles no la mencionan.

El viajero Francesco Carletti se maravillaba de la riqueza en plata existente en el Perú y nos dice:

De mayor maravilla es todavía ver la grandeza y esplendidez en el vestir que tienen las mujeres esposas de los españoles, y en cualquier otra nación que denote vanagloria: y la plata y el oro y los gastos y ostentación son tan grandes, que quién no tiene un capital de cincuenta o cien mil escudos, no goza de considera-

(94) Orden de Antonio de Mendoza a los oficiales de la Real Hacienda de México, para que sea aceptada para su acuñación, toda la plata debidamente marcada. México, 26 de julio de 1543, MS. en A.G.N., Mercedes, II, fols. 128v-129r.

ción ni puede estar allí con la grandeza de los demás, y no obstante de allí para abajo todos son llamados - mercachifles en vez de mercaderes, como proverbio de - aquel país. De plata se ven siempre en toda la ciudad y en todas las tiendas grandísimas cantidades, y no - hay zapatero que no coma en ella, por llegar allí toda la que va de las minas del Potosí y de todas las demás provincias. (95)

En el decenio de 1560 a 70 apareció el segundo artículo por su importancia en el comercio de Perú hacia México: el mercurio o azogue. En 1555 el procedimiento de amalgamación con el mercurio para extraer la plata del mineral fue aplicado con éxito en la Nueva España, donde se difundió muy rápidamente. En México no había minas de mercurio así que se enviaba desde Almadén en España, pero el abastecimiento resultó insuficiente para sus necesidades. - Desde 1555 ó 56 se dieron instrucciones al virrey del Perú de que buscara mercurio y se encontraron algunas minas pero muy pequeñas. En 1563 Amador de Cabrera descubrió la famosa mina de Huancavélica. A partir de entonces la producción de mercurio del Perú fue muy - grande. En 1568 se envió un barco completamente cargado de mercurio del Perú a Nueva España. El mercado de mercurio era tan bueno que los comerciantes que viajaban del Perú hacia México llevaban - consigo alguna cantidad del metal para su venta, ya que valía cien pesos de plata por quintal en la capital del virreinato. (96)

(95) Carletti, op. cit., p. 48

(96) Conformidad de Alonso Baca de Andrada como gobernador del - Marquesado del Valle de pagar 1.200 pesos por 12 quintales de mercurio peruano; México, 20 de abril, 1574, MS en A.G.N., Jesús, leg. 270, exp. 7:42. El marquesado compró el mercurio para usarlo en las minas de Taxco.

La noticia de que desde el Perú se enviaba a México una cantidad considerable de mercurio dió esperanza de un mayor ingreso - al gobierno de la Metrópoli, que siempre se encontraba en dificultades financieras. Ya desde 1559 la exportación de mercurio de Almadén a la Nueva España había sido declarada monopolio de Estado.

A fines del decenio 1560-70 más o menos, se decidió convertir el envío de mercurio de Perú a México en otro monopolio de la Corona lo que se hizo en 1572. La decisión estuvo contenida en - una serie de cédulas reales de 1572 y 73 y fue promulgada en la - Nueva España y el Perú en 1573 y 74. La mina de Huancavélica pasó a ser parte del real monopolio pero se dió en alquiler a concesionarios particulares. Pero Fernández de Velasco hacfa experimentos para adaptar el procedimiento de patio a los minerales peruanos y logró descubrir un procedimiento modificado para las enormes cantidades de mineral de baja ley que se extraía en el Perú. A partir de entonces el Potosí consumió la mayor parte del mercurio peruano, pero la producción era tan enorme que un sobrante considerable - siempre quedaba disponible para su exportación a la Nueva España. El monopolio real que entró en vigor en lo que se refiere a los envíos rumbo a la Nueva España a fines de 1574, fue administrado de dos maneras: entre 1570 y 90 se vendían licencias a los particulares para comprar el mercurio a los concesionarios de la Corona en el Perú y enviarlo a México. Este sistema gravó con un impuesto más al comercio mediante los derechos de las licencias reales y - además impidió que los comerciantes menores entraran en el tráfico y lo concentró sólo en manos de personas que podían disponer de grandes sumas. La segunda forma de administración del monopolio - fue el de la operación directa por parte de la Corona. Este método se usaba ya desde 1559 para los envíos de mercurio producido en Almadén. A partir de 1593, durante algunos años se usó este sistema exclusivamente. (97)

La imposición del monopolio real en 1572 permitió a la Corona controlar el movimiento del mercurio de Perú hacia México y así limitar completamente la competencia con el que se enviaba de España. Hacia 1575 ya existía una clara política española: las importaciones de mercurio procedente de la Metrópoli recibieron preferencia en el mercado mexicano. El mercurio peruano se embarcaba sólo cuando las exportaciones españolas no podían satisfacer las demandas de la minería mexicana. Como resultado de esto se acumularon en Perú considerables sobrantes porque aún las grandes necesidades del Potosí y otras minas eran insuficientes para consumir el total de la producción peruana. El mercurio excedente se almacenaba en recipientes de cuero que se pudrían bajo la acción del metal ocasionando pérdidas considerables. En cuanto a cantidades se refiere, desde los primeros envíos en 1567, hasta quizá 1572 ó 73 casi toda la producción de Huancavélica fue enviada a México. No sabemos las cifras exactas de la producción o la exportación pero la cantidad bien puede haber sido de unos 1,500 quintales anuales como promedio aproximado. Quizá de 1574 a 90 las autoridades virreinales, por el control que ejercían debido al monopolio real, mantuvieron los envíos a México al mínimo nivel posible. De 1591 a 95 se envió de nuevo gran cantidad de mercurio peruano a México, quizá unos 1,500 quintales al año, exportación motivada por las condiciones bélicas de Europa que hacían necesario el almacenar mercurio en México para satisfacer las necesidades de la minería y porque los envíos de la Metrópoli se hicieron irregulares debido a las guerras.

Durante unos cuantos años, el mercurio tuvo considerable importancia en la balanza de pagos del comercio mexicano-peruano. Era un producto que se vendía con gran facilidad en la Nueva España y pagaba las mercancías que llegaban de allí. Las exportaciones de mercurio sostuvieron el comercio peruano mientras los metales preciosos eran relativamente escasos, antes de la adaptación del procedimiento de patio a los minerales del Potosí. Después de 1574 cuando, siguiendo la política oficial, se redujeron drásticamente las exportaciones de mercurio, la producción de plata del Po

tosí, que crecía rápidamente proporcionaba los medios para pagar - las mercancías importadas. El paso final en el desarrollo del monopolio real en el siglo XVI fue que la administración directa eliminó el mercurio como factor de la balanza de pagos del comercio intercolonial ya que su exportación dejó de ayudar a pagar las importaciones mexicanas al Perú, como era el caso de la época anterior cuando los envíos se hacían por cuenta de los particulares. Por otra parte, los envíos por cuenta de la Corona favorecieron el comercio particular sosteniendo la navegación, puesto que se hacían en embarcaciones particulares a las que el gobierno real pagaba los fletes. Como resultado de la administración directa del monopolio de mercurio, el comercio particular entre México y Perú volvió a ser igual que en sus principios: un intercambio directo de mercancía mexicana por metales preciosos de Perú. (98)

No es fácil comprobar cuál fue el verdadero monto del comercio entre México y Perú en los años de 1550 a 1585 porque la mayoría de los registros han desaparecido. Debe haber habido una variación considerable de un año a otro. En 1564 el Doctor Villanueva, de la Audiencia de México, informó al rey que las exportaciones anuales de dicha Audiencia hacia la América Central y el Perú por el Pacífico valían aproximadamente 200,000 pesos de plata. Suponiendo que la participación del Perú en este comercio fuera - igual o mayor que la de América Central y Panamá, el valor de las exportaciones de México al Perú hacia 1564 habría sido entonces de cien o ciento veinte mil pesos de plata. Otro indicio es la cantidad de mercurio que se envió. Se ha estimado, para el período de 1567 a 1573 un promedio anual de unos 1,500 quintales, vendidos en México en 150,000 pesos. Posiblemente todo ese dinero se convertía en mercancías que se enviaban al Perú. Parece improbable que el valor de las mercancías expedidas desde México haya excedido en algún caso a los 200,000 pesos anuales en el decenio de 1560-70 y principios del siguiente. Una vez desembarcados en el Perú los -

(98) Ibidem, p. 182

cargamentos valían por lo menos el doble de su precio original. A partir de fines de la década 1570-80 en que el comercio con Manila acumulaba en Acapulco artículos de lujo procedentes de China, el comercio mexicano-peruano comenzó a manejar cantidades mucho mayores de mercancía. Poco después de 1590, cuando las flotas de España no llegaban a Nombre de Dios, los mercaderes peruanos tuvieron que buscar otras existencias en el norte y entonces este comercio puede haberse elevado hasta la cifra de dos millones de pesos de plata o más.

El comercio entre México y Perú en su mayor parte lo hacían mercaderes que viajaban personalmente para invertir sus fondos. Únicamente en casos raros se estableció el comercio sobre una base relativamente permanente mediante el nombramiento de un factor. Parece ser que este sistema no logró éxito por la distancia entre ambos virreinos que hacía difícil y costoso el cobro. Los primeros mercaderes fueron básicamente buhoneros. Las empresas del Marquesado fueron probablemente las mayores que existieron entre 1550 y 70, en términos del capital que se invirtió. Algunos mercaderes peruanos viajaban asociados, pero esta asociación tenía más bien el sentido de prestarse ayuda mutua para contratar naves y transportar las mercancías y no de formar una compañía, o sociedades. Durante el período de 1574 a 92 cuando el monopolio real del comercio era administrado mediante la venta de licencias de exportación, solamente los hombres sumamente ricos pudieron participar en el comercio, concentrándose éste en pocas manos. En las dos últimas décadas se invirtió mucho más capital en el comercio. La abundancia de artículos chinos desvió gran parte del capital peruano del comercio de Panamá al de Acapulco. La posibilidad de una ganancia mucho mayor y la simultánea suspensión de las flotas que llegaban de España a Veracruz hicieron que muchos de los más ricos comerciantes de la Nueva España desearan participar en este tráfico. El virrey de Perú resumió las experiencias de los comerciantes peruanos en un informe de 1592, en el cual afirmaba que los que comerciaban con España se estaban arruinando por las dificultades para lograr que les llegaran sus cargamentos, y por los largos períodos

que tenían que esperar para cobrar su dinero, mientras que el comercio con Nueva España les procuraba continua prosperidad y rápida recuperación del dinero. (99)

La tributación que se impuso al comercio entre México y Perú quizá fue más flexible que los reglamentos. Durante las primeras décadas, este comercio no estuvo sujeto legalmente al pago de derechos aduanales por lo que se refería al gobierno de la Metrópoli, a pesar de que una real cédula se expidió con relación a la Nueva España en 1532, que ordenó la recaudación del impuesto llamado almojarifazgo (institución española de origen medieval) sobre los "frutos de la tierra". En Nueva España, los oficiales reales no cobraban derechos de exportación o importación en ningún puerto del Pacífico. En cambio en Perú se cobraron ya derechos sobre cargamentos de naos en 1544 y 45. En la década de 1550-60 se imponía el almojarifazgo en el Callao a todo el comercio intercolonial. A partir de entonces se complicaron las tarifas de derechos aduanales, sobre mercancías importadas de España y exportadas después, mercancías locales, esclavos negros y mercurio. Los aranceles establecidos de 1566 a 1568 relativos al comercio México-Perú no eran onerosos, pero al igual que en el sistema real de licencias, registro e inspección, el grado en que el comercio cumplía con los requisitos también dependía del celo de los oficiales encargados del cobro. Sabemos que el pago de derechos era evadido en gran número de casos y que había considerable grado de contrabando. El soborno y la incompetencia burocrática facilitaban su trabajo al contrabandista; también eran frecuentes los fraudes directos mediante la alteración del valor consignado en las declaraciones de carga. Era común la evasión de los pagos. El contrabando y el fraude fiscal en ambos extremos de la línea se hicieron más lucrativos a partir de la llegada de productos orientales a la Nueva España. Los impuestos generales más importantes fueron el almojarifazgo y la alcabala o impuesto de venta establecido en Nueva España.

ña. (100)

16.- La influencia de la ruta Filipinas-Acapulco en el comercio México-Perú.

Para 1585 estaban ya en curso una serie de cambios radicales en las características del comercio entre México y el Perú. El tráfico de artículos chinos estaba produciendo una gran prosperidad y siguió siendo básico en la navegación entre los dos virreinos durante casi todo el resto de la época colonial. La comunicación con las Filipinas a través del Pacífico había quedado abierta y fácilmente accesible después de la ruta descubierta en 1565 de la forma de regresar del Oriente. Comenzó el tráfico de la seda, especias y otros artículos orientales para su consumo en América y Europa, comercio que duraría dos y medio siglos. En 1573 llegó a Acapulco el primer cargamento de productos orientales como damascos, satines, sedas, porcelana y otros. Uno de los principales efectos del nuevo comercio fue el desarrollo de Acapulco, que se convirtió en el principal puerto del Pacífico. Las naves de Legazpi fueron construídas en La Navidad y de ahí zarparon, (101) pero Andrés de Urdaneta escogió el puerto de Acapulco para los barcos que se dirigían a Filipinas desde antes de que la expedición partiera. Acapulco era más cercano que Huatulco a la ciudad de México aunque el camino pasaba por una región accidentada y montañosa y tenía 80 leguas consideradas pésimas aún a fines del siglo XVI. Fue inevitable que el comercio empezara a abandonar Huatulco, que decayó después de 1587 hasta quedar convertido en un pequeño puerto pesquero.

(100) Ibidem, p. 218

(101) Orden de Luis de Velasco a los oficiales de la Real Hacienda de México para que entreguen un anticipo para la compra de materiales en Nicaragua para los navíos que se hallan en construcción en la Navidad, México, 4 de abril de 1560, MS en A. G.N., Mercedes, V, Fol. 18v.

La apertura del comercio con Filipinas ocasionó en el Perú un rápido y voraz ajuste a la nueva fuente de aprovisionamiento. Allá eran escasas las manufacturas y los artículos de lujo en los mismísimos años en que la producción de plata del Potosí llegaba a cifras enormes. Ni los galeones de España ni los cargamentos de manufacturas mexicanas lograban satisfacer la demanda de los mercados de Lima y Potosí. El comercio con las Filipinas ofrecía artículos de lujo y materias primas básicas como el hierro y el cobre a precios mucho más bajos que los de las importaciones españolas o las de México. Parte importante de los cargamentos orientales que llegaban a Acapulco eran desviados hacia el sur. Durante unos pocos años hubo hasta comunicación directa entre Filipinas y el Perú. El gobernador de aquellas islas, actuando de acuerdo con una real cédula del 14 de abril de 1579, envió un buque cargado de mercancía directamente al Callao en 1580, y otro en 1581. El primero nunca llegó al Perú y el segundo llegó a mediados de 1582 cargado de sedas, porcelana, especias, hierro, cera y otras mercancías. De esta carga, el hierro y las especias, 100 quintales de cada uno de ambos productos, vinieron por cuenta del rey. El virrey Enríquez se encargó del barco, permitiendo que se vendiera la carga, usando los ingresos por la participación real en el cargamento para reparar la nave. Aunque se negó a otorgar licencias para ir a las Filipinas y no quiso mezclarse en los asuntos relativos a esas islas, que se encontraban bajo la jurisdicción del virrey de la Nueva España, permitió de todos modos que el buque usara la licencia obtenida en Manila para el viaje de regreso. (102)

En este caso los intereses de Nueva España y los de Sevilla se aunaron, porque no les convenía la ingerencia directa del Perú en el comercio con Asia. Tan pronto como se supo en España de las dos naves enviadas desde Filipinas al Perú por el gobernador Ronquillo, fueron prohibidos futuros viajes. En 1590 el virrey marqués de Cañete hizo otro intento alegando que Perú necesitaba hierro y cobre que no venían de Sevilla, pero la nave que envió en -

busca de este metal fue rechazada por los oficiales de la Corona - en Manila y las autoridades portuguesas requisitaron el barco posiblemente bajo instrucciones de Felipe II como rey de Portugal. La empresa resultó una pérdida total. El mismo Cañete admitió haber enviado en el barco 8,000 ducados para que fueran invertidos a su cuenta. De nuevo en 1618, otro virrey del Perú pidió que se abriera el tráfico de la seda con China por razones fiscales, y de nuevo le fue negado el permiso. Los propios comerciantes peruanos hicieron intentos directos en Sevilla de romper el monopolio, pero no lograron nada definitivo. El comercio peruano a través de La Plata también estaba prohibido, en parte porque al alargar más el viaje atlántico las naves estaban más expuestas a los ataques piráticos y se necesitaban en mayor número, lo que restaba recursos de defensa a la Carrera de Indias. Sin embargo el contrabando por esta vía florecía haciendo mella considerable en un sistema ya de por sí endeble. Era más barato que los altos costos que había que pagar oficialmente. Los propios peruanos llegaron a oponerse al comercio a través de Buenos Aires por temor a que les robara el monopolio que tenían del comercio chileno y del Alto Perú. (103)

El tráfico comercial entre Perú y Manila significaba para Sevilla una mayor pérdida en los recursos y mayor competencia en las compras en Manila lo que aumentaría los precios. Las actividades de los Peruleros (comerciantes peruanos) en Nueva España, amenazaban el sistema monopolístico para abastecer a la América del Sur. La primera reacción oficial fue prohibir la importación o venta de productos filipinos en Perú. En 1587 la Corte, Sevilla y el Cabildo de México presionaron a los virreyes para reforzar esta prohibición; en los años siguientes se atendió este problema con nuevas órdenes. En 1604 el comercio entre Nueva España y Perú fue limitado a tres naves de 300 toneladas al año, cargadas únicamente de productos regionales. Las penas por infringir estas órdenes eran severas pero no se pudo evitar completamente la evasión. En

(103) Spate, op. cit., p. 218

1609 el número de naves se limitó a dos de 200 toneladas al año; - en 1620, a una que podía llevar solamente un cargamento de 300,000 pesos, y únicamente podía viajar entre el Callao y Acapulco sin tocar puertos intermedios y con productos solamente de la Nueva España. En 1629 había 70 comerciantes interesados en la carga de la nave anual con una inversión de un millón de pesos. O sea que fue imposible evitar el comercio hacia Perú de mercancías orientales. En 1631 y 34 se promulgaron suspensiones totales de cinco años para los viajes de naves mercantes entre los dos virreinos. Este estira y afloja continuó a todo lo largo del siglo XVII. Tanto el tráfico ilegal como las suspensiones duraron hasta el siglo XVIII. La suspensión fue formalmente rescindida por última vez en 1779.

(104)

Así pues, los primeros viajes de comercio entre Filipinas y el Perú suscitaron en este último grandes esperanzas de que se estableciera un productivo comercio directo, pero éstas duraron poco. Las prohibiciones de la Corona terminaron con el comercio directo y ni las peticiones de los comerciantes peruanos ni los argumentos de los virreyes lograron que el rey Felipe II derogara sus órdenes, aunque las prohibiciones se suavizaban de cuando en cuando permitiendo un comercio limitado de artículos chinos por conducto de la Nueva España. Las cédulas reales indican que España nunca tuvo intención de permitir un comercio transpacífico de productos chinos para el Perú. Los argumentos para violar estas órdenes eran muchos: en ocasiones el gobierno de la Nueva España alegó que durante varios años la real voluntad no le fue notificada oficialmente, pero en cambio en el Perú, desde el virrey y las Audiencias hasta el último oficial, todos los funcionarios se confabularon abiertamente para no hacer caso de las órdenes del rey. En la Nueva España el virrey Villamanrique, como si el comercio hubiese sido lícito, impuso el pago de derechos más altos a los artículos chinos que se exportaban al Perú. Concedió licencia a dos residentes de la ciudad de México, el capitán Juan de Chapoya y Baltasar Rodrí-

guez para que llevaran un cargamento de mercancías chinas. Dichas personas habían obtenido una cédula real en Barcelona en junio de 1585. Informando al rey sobre dicha licencia, el virrey decía que entendía que la prohibición se refería únicamente a la navegación directa entre Filipinas y Perú, no a la reexpedición de Nueva España al Perú y que ésta se había convertido en parte importante del comercio mexicano. El rey respondió en cédula del 11 de noviembre de 1587 censurando al virrey por permitir el envío de mercancías chinas al Perú, porque no deseaba tal comercio por los muchos inconvenientes que de él podían resultar. Por otra parte, en España se sabía poco del comercio triangular de artículos chinos entre Filipinas, Nueva España y Perú.

Como ejemplo de esta resistencia por cumplir las órdenes reales con respecto al comercio con el Perú narraremos el siguiente episodio: el virrey Villamanrique debía tomar medidas para hacer cumplir la real cédula de 1587 por la que se prohibía dicho comercio. Lo visitó una delegación del Cabildo de la ciudad de México para pedirle que se impidiera a los mercaderes peruanos seguir comprando para su reexpedición los artículos que se importaban de España, porque tales reexportaciones habían dado por resultado escasez y altos precios en la ciudad de México. El virrey expidió una ordenanza general que reglamentaba las compras para su reexpedición al Perú porque se habían hecho tan cuantiosas que privaban a la Nueva España de los artículos necesarios. Se prohibía la reexportación de productos españoles alegando que el Perú tenía su propia flota de abastecimiento. La reexpedición de artículos llegados de las Filipinas quedaba también prohibida sobre la base de que estaba comprendida dentro de los mandatos reales directos. Pero no quedaba totalmente prohibido el comercio entre las dos colonias, sino que los comerciantes podían seguir comprando manufacturas mexicanas para su envío al Perú. La ordenanza de Villamanrique satisfizo al cabildo de la ciudad de México y dió prueba a la Corona de que se hacía cumplir la real cédula respectiva. Pero aparte de esto, no tuvo prácticamente ninguna influencia sobre el proceso de reexportación de mercancías chinas o españolas hacia el

Perú. En el otro extremo de la ruta el marqués de Cañete virrey - del Perú, informó en 1590 que los cargamentos de artículos chinos llegaban abiertamente y que en lugar de confiscárselos, se les incluía en la lista de importaciones legales. El informe contenía - una petición de que se permitiera el tráfico directo entre Perú y Filipinas y la Corona hizo algunas concesiones. (105)

Quizá las interrupciones en la navegación rumbo al Nuevo - Mundo ocasionadas por las guerras hacían necesario tomar medidas - para el abastecimiento del Perú. Así pues, en 1591 y a pesar - de la censura que Villamanrique recibió en 1587, Luis de Velasco - II, virrey de México, recibió instrucciones de permitir la reexpor - tación al Perú de aquellos artículos procedentes de Filipinas que no fueran necesarios para el abastecimiento de la Nueva España. Na - turalmente que debía cerciorarse de que se pagaran todos los im - puestos aplicables. Este cambio de actitud por parte del gobierno imperial duró dos años. La reexportación de artículos chinos hizo que el intercambio entre México y Perú alcanzara cifras enormes. Informes de 1590 y 94 del Marqués de Cañete, decían que al no ha - ber llegado flotas durante varios años, en el Perú existía una agu - da escasez de productos españoles. La interrupción de la navega - ción con España también había hecho que el comercio fuera difícil e improductivo. A los peligros del comercio peruano en la larga - ruta a Panamá y España, se agregaba la carga de tributación cada - vez más pesada y la confiscación de los metales preciosos enviados a España, porque en 1590 Felipe II resolvió la escasez de fondos - en su Hacienda mediante la confiscación de todos los metales pre - ciosos que llegaran a Sevilla desde el Nuevo Mundo. Por el contra - rio, el abastecimiento de artículos chinos podía obtenerse en la - Nueva España, en contraste con los peligros y pocas ganancias del comercio con la Península y ofrecía utilidades atractivas y fáci - les. Las distancias eran menores y en sus rutas había menos peli - gros de ataques piratas.

Los artículos chinos eran más abundantes y baratos que los españoles y más fáciles de vender. En Perú, los textiles chinos - se vendían en un precio equivalente más o menos a una novena parte del de las telas fabricadas en España y las de manufactura mexicana tenían un precio intermedio. Aunque durante el año de 1593 no llegó ninguna flota, las tiendas todavía estaban abarrotadas de - productos españoles que no se vendían. Sin embargo las quejas del Cabildo de México de que se privaba a la Nueva España de sus importaciones europeas para venderlas en el Perú indican que los mercaderes peruanos seguían comprando en México cantidades apreciables de artículos españoles y que la abundancia de algunos de ellos en Perú en aquellos años era más bien resultado de la importación excesiva por vía de Acapulco. Perú compensaba las flotas que no llegaban de España pagando más por las mercancías en la Audiencia de México, de lo que ofrecían los españoles allí residentes. Las declaraciones del virrey del Perú y del Cabildo de México quizá no - son tan contradictorias como parece, ya que por lo menos una parte de la reexportación de artículos españoles comprendía aceite de - oliva, hierro, artículos de fierro y papel, que el comercio filipino no proporcionaba en cantidades suficientes, o no exportaba. Lo que sí es patente, es que las importaciones de las Filipinas obstaculizaban el posible mercado que tenían los productos procedentes de España. Aunque las empresas pequeñas que caracterizaban el comercio México-Perú en los primeros tiempos seguían existiendo, el comercio de la última década del siglo estuvo caracterizado más - bien por la presencia de comerciantes ricos que compraban la mayoría o la totalidad de la carga de los galeones de Manila en las - playas de Acapulco y la reexpedían al Perú. (106)

Para el último decenio del siglo el valor del comercio mexicano-peruano, incluyendo la reexportación de mercancías traídas - por los galeones de Manila era enorme. Si la observación del marqués de Cañete era exacta, que la mayoría del metal precioso que - se exportaba desde el Perú por los particulares iba a la Nueva Es-

paña en pago de mercancías, y que la imposición de derechos de importación a los productos chinos en el Callao con tarifas más altas podía producir a la Corona tanto como los ingresos que obtenía de la operación de una flota, entonces la plata con que se pagaba el comercio México-Perú debe haber llegado a los dos y quizá tres millones de pesos de plata. La mayor parte de esta cantidad se usaba para el pago de mercancías chinas compradas en Acapulco, y entonces la plata se enviaba a Filipinas, donde gran parte de ella se entregaba a los chinos. En los últimos cuatro o cinco años del siglo el comercio ascendió a cantidades aún mayores porque en 1602 el Cabildo de la ciudad de México informó al rey que la plata que perdían sus reinos por exportación a las Filipinas y China ascendía a la suma de cinco millones de pesos anuales y de que en 1597 la cantidad de metales preciosos enviada desde Acapulco había alcanzado la fantástica suma total de doce millones. Como la parte más sustancial de esas sumas venía del Perú, que se quedaba con la mayor parte de los cargamentos, la participación del virreinato meridional en este comercio debe haber sido de más de tres millones y en el año extraordinario de 1597, quizá de ocho o diez millones.

Las enormes sumas que alcanzó el comercio México-Perú en los últimos años del siglo XVI contrasta con el modesto valor de las mercancías exportadas de Nueva España al Perú en la década de 1560-70 que llegaban a 150 ó 200,000 pesos anuales. Este incremento fue ocasionado por la inclusión de artículos de las Filipinas en un comercio en el cual la Nueva España tenía un papel bastante pequeño, únicamente como poseedora del puerto en que el Galeón de Manila desembarcaba su cargamento. Las manufacturas de la Nueva España que en los primeros años habían formado la mayor parte de los artículos objeto de ese comercio, siguieron vendiéndose y exportándose, pero en las últimas décadas eran una parte menor del comercio mexicoperuano, que muy bien puede considerarse como una cosa completamente distinta. Esta misma prosperidad sería la ruina del comercio entre los dos virreinos. El gobierno imperial con sus ideas mercantilistas y eterna necesidad de allegarse fondos ciertamente se preocuparía de la huida de grandes sumas hacia

las Filipinas y Oriente. También reaccionaría violentamente ante la disminución de las ventas de los artículos peninsulares, ya que con ellas se sufragaban los gastos del sistema de flotas tan necesario para la comunicación y administración del Imperio y que le producían grandes ingresos. Los comerciantes de Sevilla vieron en ruinas su lucrativo monopolio de la plata del Nuevo Mundo mientras continuara el comercio en igual escala con las Filipinas. Además, si una colonia se independizaba de la Metrópoli en el abastecimiento de mercancías se levantaba de nuevo el eterno fantasma de la rebelión. Por eso desde 1569 fue política de la Corona el impedir que Perú desarrollara su producción de textiles y vino para que no disminuyera sus importaciones de la Península y para que la independencia económica no fuera a suscitar ideas de liberarse de la obediencia política.

Todos los intereses y la política peninsular llegaban a un punto de acuerdo: era necesario limitar el comercio filipino, y reservar a las colonias, con excepción de la Nueva España, y especialmente el Perú que tan gran producción de plata tenía, como mercados para los productos españoles. Los intentos de la Corona y de los mercaderes españoles para proteger el sistema de flotas y los mercados españoles en el Perú fueron consistentes. El permiso concedido en 1591 para que la Nueva España realizara un comercio limitado de artículos chinos con el Perú, fue otorgado simultáneamente a la expedición de una rígida orden según la cual la navegación hacia las Filipinas quedaba restringida únicamente a la Nueva España. Este permiso para una reexportación limitada de artículos chinos al Perú estuvo en vigor únicamente dos años. En 1593 quedó prohibido el envío, venta, y hasta el uso de ellos en cualquier colonia que no fuese Nueva España. El tráfico entre ésta y Filipinas se limitó a dos navíos de 300 toneladas cada uno que debían navegar para beneficio de los habitantes de aquéllas islas, los cuales podían traer a Acapulco mercancías por valor de 500,000 pesos de plata. Esta orden inició una nueva fase en la que el objetivo era reducir el tráfico mediante la limitación del número de barcos. Fue reiterada a intervalos de varios años pero tuvo un efecto míni

mo o nulo, ya que en los años siguientes se enviaron a Manila cantidades de plata aún mayores. (107)

La prohibición a la importación de artículos chinos al Perú no fue respetada. Oidores, oficiales y comerciantes, se opusieron a la real cédula de 1591. No se detuvo el tráfico y los comerciantes emprendieron grandes operaciones de contrabando con la complicidad de los oficiales reales. Los artículos chinos se seguían enviando de la Nueva España al Perú, en los cargamentos consignados a la Inquisición que no eran inspeccionados por los oficiales de la real Hacienda, o como donaciones para fundaciones religiosas las cuales se alegaba que estaban exentas de la real prohibición, y de muchas otras maneras. Es obvio que este nutrido contrabando contaba con la complicidad de los funcionarios aduanales de toda la costa, de los oidores de la Audiencia, y quizá del mismo virrey D. Luis de Velasco II, quien fue censurado en 1600 por negligencia para hacer cumplir los decretos que prohibían el comercio. Lo mismo sucedía en Nueva España, porque las utilidades de este tráfico eran demasiado grandes y los sobornos tentadores para renunciar a ellos. El gobierno imperial y los intereses mercantiles en España sabían que el comercio prohibido continuaba y florecía.

En 1604 se emitió una nueva serie de decretos para hacer -- cumplir la política restrictiva y renovar todo el sistema. A partir de entonces se limitó el tráfico entre Nueva España y las Filipinas a dos naves de 200 toneladas cada una. La nueva cédula contenía muchas cláusulas destinadas a impedir el fraude fiscal. También se impusieron severas limitaciones al comercio con el Perú para impedir la reexportación de artículos chinos. La Corona habría tenido justificaciones para prohibir el comercio entre ambas colonias, decía la cédula, pero habían decidido permitir que tres naves de 300 toneladas cada una navegaran cada año, pudiendo llevar productos de uno a otro virreinato para su intercambio, pero ningun

na cantidad de metal precioso. Según se vé estas limitaciones ni por la Corona ni por los comerciantes objetaban que la Audiencia - de México exportara al Perú sus manufacturas, sino sólo les preocu - paba que la inundación de productos chinos amenazara el mercado de productos peninsulares y el sistema de flotas. Otras cédulas de - 1604 trataron de hacer más estricto el control, se hicieron más se - veras las penas por el delito de contrabando, llegando hasta el - destierro perpetuo de las Indias y la confiscación de los barcos - que transportaban mercancías prohibidas.

Las medidas tomadas por la Corona algo deben haber disminuif do el volumen del contrabando, pero su éxito fue limitado y una - gran cantidad de mercancías prohibidas siguieron llegando al Perú. Se siguieron emitiendo cédulas a este respecto en 1615, 1617, 1621 y 1623. Para los intereses mercantiles españoles poco después de 1604, y para la administración imperial algún tiempo después, re - sultó claro en España que las medidas meramente restrictivas no - tendrían nunca los resultados deseados mientras hubiera barcos que navegaran entre México y el Perú. La cédula de 1604 permitía que tres naves hicieran el viaje cada año, pero esta disposición fue modificada en 1609 y 1620. Los intentos de impedir que el metal - precioso tuviera parte en el comercio intercolonial también fraca - saron. Consecuentemente, se concedió permiso de enviar a Acapulco metales preciosos por valor de 200 mil ducados, o sea unos 300,000 pesos de 8 reales aproximadamente. Para combatir el contrabando - se redujo el número y el calado de los barcos a los que se les per - mitía hacer cada año el viaje, a dos de 200 toneladas en 1609 y - uno de 200 toneladas en 1620, que podía llevar 200,000 ducados de plata a Acapulco en viaje directo sin escalas y regresar con manu - facturas y alimentos producidos en la Nueva España. (108)

Todas estas medidas no lograron impedir la entrada de pro - ductos chinos al Perú. Los mercaderes sevillanos hicieron presión para que la Corona prohibiera totalmente el comercio entre ambos -

virreynatos y así en 1631, esta medida, inevitable en una política que trataba de impedir la importación de productos chinos al Perú, fue finalmente aceptada por la Corona. Se prohibió estrictamente el comercio y la navegación entre ambas colonias y se giraron instrucciones al respecto a los dos virreyes. La primer orden 1631, reiterada en noviembre de 1634, prohibía el comercio por un período de cinco años, pero pronto se dió carácter de indefinida a esta suspensión que duró todo el resto del siglo XVII y las primeras décadas de la dinastía borbónica en el XVIII.

Francesco Carletti menciona este comercio triangular en este fragmento de su narración:

...como en efecto sucede por la cantidad de plata que ellos [Los peruanos] traen [a Nueva España] para comprar diversas mercancías que llegan de España a México, y también de las que se hacen en la provincia, especialmente paños de lana en abundancia, y telas de seda que se fabrican con la seda que llega de la China, de donde cada año llegan a este puerto dos o tres naves cargadas de diferentes mercancías de aquél reino, por el camino de las islas Filipinas. (109)

López de Gómara cronista de la Corona, publicó en 1552 lo siguiente:

Aunque [la producción de] las minas [de Nueva España] no ha sido tan rica, ni los envíos tan grandes como los del Perú, han sido continuos... pocas naves regresan [de Nueva España] sin ir cargadas [de metal].... en cristiandad y cuidado de los nativos, Nueva España tiene gran ventaja sobre Perú y está más poblada y llena de gente. Lo mismo sucede en lo referente a ganadería y agricultura....

(109) Carletti, op. cit., p. 65

La Nueva España tenía mayor diversidad de actividades económicas y manufacturas y los indios estaban más involucrados en los modos europeos de producción. En el siglo XVII la recesión en la producción de plata empezó más pronto en Nueva España que en Perú e inicialmente fue más severa; sin embargo la recuperación, bajo los Borbones, fue notable: hacia 1798 Nueva España producía el 67% del total americano, casi al reverso de lo que sucedía un siglo antes. Tan sólo Guanajuato producía más en este momento, que Perú o La Plata, incluyendo al Potosí. Varios factores intervinieron en este fenómeno, pero además el hecho de que en Nueva España había un más alto nivel de empresa e iniciativa y mayor habilidad y se aceptaban innovaciones con mayor facilidad que en Perú. La población india volvió a aumentar y surgió una clase social de trabajadores libres de las minas cuyos sueldos eran bajos pero se complementaban con una modesta porción de las ganancias, (el partido). (110)

La economía de la Nueva España era más sofisticada y susceptible de modernización y por ello la colonia actuó como sub-metrópolis no solamente para las Filipinas sino también hacia el propio Perú. Este, menos diversificado en su economía, tenía un nivel de precios mucho mayor y sus exportaciones eran materias primas. Nueva España en cambio exportaba manufacturas de metales, de alimentos y otras, además de reexportar productos europeos; y Acapulco era el gran centro del comercio asiático.

Las relaciones marítimas entre los dos virreynatos eran paradójicas: desde el punto de vista físico, la mayoría del litoral Pacífico de Nueva España era una angosta llanura costera ya sea semidesértica o de selva tropical contigua a altas montañas de la Sierra Madre Occidental. Los estados pacíficos de México actual tienen más o menos el 30% de su área y solamente el 19% de su población. El país en general miraba hacia el Atlántico y estaba en mayor contacto con la Metrópoli que el Perú. Acapulco estaba ais-

(110) Spate, op. cit., p. 194

lado y medio desierto, excepto a la llegada del Galeón de Manila y el resto de la costa pacífica era económicamente muy atrasada. En contraste, la costa del Perú tiene el 20.5% del área del país y - 55.5% de su población, y está atravesada por valles fértiles e - irrigados. El litoral tenía media docena de puertos de gran actividad. Esta activa costa pacífica estaba muy separada del Atlántico por los Andes y las selvas amazónicas. Lima, la capital, era rival de la Nueva España como centro de gobierno y cultura. Junto a Lima y el Callao, Acapulco era poca cosa. Y sin embargo el Pacífico oceánico jugó gran papel en la vida de la Nueva España, mayor que en la del Perú. La navegación costera era más considerable en éste, pero sus mayores relaciones externas eran con el Atlántico - ya fuese legalmente a través de Panamá o ilegalmente a través de - Buenos Aires. Sin embargo la parte jugada por Perú en la empresa pacífica fue casi nula (con excepción de los viajes de Mendaña y - Quiroz). En contraste, Nueva España jugó el papel principal al establecer la liga con Manila. A través del Galeón y el comercio - con Macao por un lado, y Veracruz y la flota de Indias por el otro, abarcó dos océanos y enlazó tres continentes. La fuerza motriz de todo este movimiento era la plata.

CAPITULO V

NAVEGACION Y COMERCIO ENTRE NUEVA ESPAÑA Y MANILA.

1.- La apertura de la ruta

Cinco diferentes expediciones habían llegado al Oriente des de América, navegando a través del Océano Pacífico, antes de que una sola nave fuera capaz de hacer la travesía en sentido opuesto. Los vagos relatos de travesías hechas por asiáticos no aportaron a la Europa del Renacimiento ningún conocimiento real de este mar. Por lo tanto Magallanes, Urdaneta y Arellano fueron verdaderos pioneros, tal como lo fue Colón en el Atlántico, que también había sido navegado antes por vikingos (y algunos otros pueblos?) con los mismos resultados: nulo conocimiento en Europa sobre este mar antes de la navegación colombina.

Ya hemos hablado de estas expediciones españolas al Pacífico (vid. supra, cap. III) pero no está de más hacer una breve recapitulación de ellas.

Fue abierto ese océano por la expedición de Magallanes en 1521. En 1522 el Trinidad trató de llegar a Panamá desde las Molucas, con únicamente 19 hombres sobrevivientes y muy debilitados por el escorbuto. En 1526 hubo otra expedición capitaneada por Martín Iñiguez de Zarquisano cuyos logros fueron insignificantes.

La tercera expedición que intentara cruzar el Pacífico hacia la Especiería fue la enviada por Hernán Cortés al mando de Alvaro de Saavedra Cerón, para socorrer a los sobrevivientes de la expedición de Loaysa a las Molucas; la expedición de Saavedra intentó dos veces el regreso sin lograrlo. En el transcurso de estos intentos - avistó Nueva Guinea y otras islas de los archipiélagos melanesios, más no resolvió el problema de encontrar la derrota de regreso a las costas americanas. De nuevo en 1542, Ruy López de Villalobos cruzó el Pacífico hacia las Indias Orientales con instrucciones de enviar una nave a descubrir la "vuelta" pero un primer intento fracasó. Villalobos envió otra nave después de cuatro meses, que trató de regresar por Nueva Guinea cerca del Ecuador pero tampoco logró su objetivo. A pesar de los fracasos de estas expediciones, - se había obtenido mucha información que pasó a ser del conocimiento de los navegantes españoles, ayudando a hacer más viable el objetivo final. El éxito del propósito estaba reservado a la expedición de Miguel López de Legazpi, mejor comandada y mejor organizada. Legazpi fundaría Manila y el agustino Andrés de Urdaneta, su compañero de viaje que había estado en la Especiería con la expedición de Loaysa años antes, tuvo la gloria de ser el descubridor - del "tornaviaje". (1)

El expediente de los índices de actividad comercial de las Filipinas y el Pacífico Ibérico, estudiado detalladamente por Pierre Chaunu, es la documentación decisiva y favorable a la existencia de una primera economía mundial; a la existencia que va del siglo XVI al XVIII, de una coyuntura mundial si no al nivel de fluctuaciones económicas de corto plazo, sí a nivel de fases. Hay - pues, un solo mundo comercial prodigiosamente solidario que une a Europa y el Atlántico, con el Pacífico. Atlántico y Pacífico, Europa y Extremo Oriente no se explican pues, el uno sin el otro. El Galeón de Manila unió espacios que tenían, antes de él, vidas total

(1) Schurz, op. cit., p. 218; Almazán, op. cit., p. 8

mente autónomas. (2)

La situación caótica que imperaba en la economía española - debido al torpe uso de la riqueza de América tuvo un peculiar significado en el Pacífico. El nuevo mundo equilibraba la balanza al viejo y la dominación de la Sevilla atlántica sobre el Pacífico se estaba debilitando. La virtual parálisis de la Metrópoli forzó a las Indias cada vez más a usar sus propios recursos. Mientras la moneda española decaía cada vez más, en Nueva España se acuñaban - las "piezas de a ocho", piezas de plata de ocho reales cuyo contenido de este metal bajó únicamente en 5.9% desde 1535 hasta fines del siglo pasado. Esta moneda llegó a ser un medio de intercambio muy común y extendido en las costas de Asia, solamente superado en su extensión geográfica por los llamados thalers de María Teresa o "dólares de Levante", antecesores en su uso generalizado, de los - actuales dólares estadounidenses. No fue hasta 1890 que esta mone- da mexicana fue desplazada en el Pacífico occidental por el oro o los dólares ingleses de la India, llamados "dólares de los Estre- chos (Straits)".

Los Asientos que pagaban las flotas y ejércitos españoles - en el Mediterráneo, Italia, Alemania y Francia, y sobre todo en - Flandes no eran la única sangría en la plata americana. Mucha ni siquiera llegó a Sevilla. Los costos de defensa de las colonias - subían constantemente y las Indias sufragaban cada vez mayor parte: aunque la Armada de Barlovento se pagaba en las Indias y se - suponía que era para defensa de los ataques piráticos en el Caribe, frecuentemente cruzaba el Atlántico para ayudar a España en aguas europeas. También las fortificaciones de tierra americana costa- ban cada vez más. Los ataques piratas en el Pacífico no fueron - tan continuos ni tan serios sino después de 1615. El alto costo -

(2) Pierre Chaunu, Las Filipinas y el Pacífico de los Ibéricos, México, I. de Comercio Exterior, 1974, p. 231 y 264.

de manutención de la Armada de la Mar del Sur con base en el Callao, se aumentaba con las fortificaciones de Acapulco, Panamá, el Callao y Valdivia, siendo el primero a cargo de Nueva España y los demás del Perú donde, hacia 1650, los costos de defensa absorbían cerca del 20% del total de los ingresos del virreinato. También existían los Situados, para mantener provincias menos desarrolladas como Cuba, Chile o Filipinas. (3)

Desde el principio los asentamientos comerciales ibéricos no fueron bases para un amplio dominio político sino para una extensa influencia política y social (esta última debida en gran parte a las misiones religiosas) y además para el comercio. Así sucedió con los asentamientos portugueses en Asia, y con el español en Filipinas, que duró hasta 1898 dejando un legado de catolicismo hispano-malayo que sobrevive hasta nuestros días. Las conquistas y colonizaciones no eran posibles en Asia como lo fueron en América. Las entradas a Siam y Cambodia fueron episodios pasajeros y los contactos con China y Japón pronto disiparon los sueños de gloria. Los colonizadores verdaderos, que cubrieron las islas al norte del Estrecho de Surigao fueron los misioneros que en pequeños pueblos formaron una red de impregnación cultural y control social. Las Filipinas fueron más que una factoría, y menos que una colonia. Los castellanos nunca soñaron con desprenderse de España y menos tal vez de Nueva España. No se enriquecieron por medio de los recursos naturales, sino sirviendo de intermediarios entre los tesoros de América y los de Asia. Lo que salía de Filipinas eran reexportaciones de productos de Asia. La idea de la ganancia económica predominó por sobre cualquier intento de iniciar otras empresas. Importaban pocos productos de Nueva España y la Metrópoli: cacao y cochinilla, aceite de oliva, vino y libros. Las naves regresaban de Acapulco casi vacías. El comercio básico fue el intercambio de plata y seda. El comercio del Galeón sirvió esencialmente para mantener la presencia española en las Filipinas, pero el impacto cultural fue reducido en ambos extremos de la ruta del Ga-

(3) Spate, op. cit., p. 200

león. (4)

Es obvio que el comercio transpacífico significaba un peligro para el monopolio sevillano. El Galeón de Manila no introducía mercancías en volúmenes superiores a las que ingresaban por medio de la flota española, pero el grueso de su carga eran los textiles de variadas clases y calidades que eran preferidos por los consumidores. Además el tráfico del Galeón otorgó a Nueva España relativa autonomía en cuanto al abastecimiento de ciertos productos. Sin necesidad de la flota y a través del Galeón los comerciantes de Nueva España adquirieron el control del mercado interno de esos productos, que les permitió acumular el capital suficiente para colocarse en una situación de competencia con los comerciantes de la Metrópoli. Era claro que la autonomía de los comerciantes novohispanos no agradaba ni convenía al monopolio español. Del tráfico transpacífico los comerciantes andaluces no recibían ningún beneficio. De ahí su oposición e intento de restringirlo y sus tentativas para crear una compañía de comercio que realizara el tráfico directamente entre España y Filipinas; se creó en 1785 y se llamó la Compañía Real de Filipinas. Aunque el tráfico del Galeón de Manila a la Nueva España no fue suprimido, desde la creación de la compañía el grueso del comercio con Filipinas fue manejado y controlado por los comerciantes metropolitanos. Antes de esto, el comercio filipino era prácticamente dirigido por los comerciantes de México, a pesar de una legislación y una balanza comercial aparentemente opuestas a la Nueva España. (5)

Para explicar la depresión comercial transpacífica del siglo XVII Pierre Chaunu se apoya en la hipótesis de que el comercio transpacífico fue un reflejo y ampliación del movimiento comercial atlántico. Este, durante el siglo XVII se contrajo debido a la

(4) Ibidem, p. 225

(5) Ma. del Carmen Yuste López, El comercio de Nueva España con Filipinas, Tesis de Licenciatura, U.N.A.M., 1977, MS, p.79 y ss.

crisis general europea y a la depresión económica novohispana. Las investigaciones de Woodrow Borah (El siglo de la depresión en Nueva España, México, S. E. P., 1975) muestran que el derrumbe demográfico de la población indígena provocó una crisis económica debida a la escasez de mano de obra. Las investigaciones de Chaunu sobre los movimientos comerciales Atlántico y Pacífico coinciden con esta hipótesis al mostrar que entre 1620 y 1670 los envíos de plata a la metrópoli decayeron notablemente y que las exportaciones europeas hacia Nueva España se redujeron en gran porcentaje. Si la población indígena se redujo, es lógico suponer una fuerte reducción en la producción en Nueva España y el decaimiento del comercio exterior. La explicación de Chaunu tiene un punto débil: el comercio transpacífico se inició en las postrimerías del siglo XVI y se estabilizó hacia 1630, cuando ya el comercio atlántico estaba en crisis, por lo cual resulta arriesgado asociar ambos fenómenos. Existió una crisis en la economía novohispana del siglo XVII, pero no fue tan grave y sí mucho más compleja. El análisis de esta crisis sale de los propósitos de este estudio, pero podemos afirmar que la economía novohispana del siglo XVII sufrió un reajuste y reacomodo en los sectores de la producción, que influyó en el movimiento comercial Atlántico y Pacífico. El tráfico entre la Metrópoli y la Nueva España disminuyó y se redujo el envío de plata y la compra de manufacturas. En el comercio transpacífico influyeron además el conjunto de ordenamientos legales que se dictaron en los últimos años del siglo XVI y principios del XVII y que alteraron la práctica del tráfico y del comercio. De una actividad libre y sin restricciones, el tráfico del Galeón se redujo y limitó por una compleja legislación que obligó a los participantes a modificar las formas de organización y participación en este comercio. Es posible que en el siglo XVII los comerciantes mexicanos decidieran invertir más en el tráfico Pacífico que en el Atlántico, y es cierto que la Nueva España mantuvo una relativa autonomía respecto de la Metrópoli, en relación con el comercio transpacífico. En los años 1690-1740 este movimiento comercial muestra una notable recuperación, una tendencia hacia el alza del tráfico Manila-Acapulco desde 1690 hasta 1720 en que se contrajo y sobrevi

no una recesión.

Durante los primeros años del siglo XVIII los ingresos por concepto de almojarifazgo alcanzaron los niveles más altos del siglo. Ello indica que fue en esos años cuando la actividad comercial transpacífica alcanzó mayor auge, pero se necesita, para corroborar esta hipótesis, un análisis cuidadoso del volumen y el valor total de las mercancías ingresadas a Acapulco, así como de la Plata ahí embarcada. La explicación a la recesión a partir de 1720 podría ser resultado de la prohibición al comercio de artículos de seda china y a los múltiples problemas que enfrentaron las Filipinas ante los monopolistas españoles, y, por último, a la estricta inspección fiscal, que provocó se elevara el monto de los impuestos y con ello las cifras correspondientes. (6)

Había tres rutas de tráfico con direcciones relativamente independientes: 1.- El tráfico con las Filipinas o "trato de China. 2.- La Carrera del Perú; ya hemos visto como la legislación mercantilista inspirada en Sevilla trató de hostilizarla, pero siempre sin éxito. Entre estas dos Carreras se encontraba toda una serie de cabotajes sostenidos con California, La Navidad (cuya bahía, en los inicios de las comunicaciones transpacíficas, precedió a la de Acapulco en las funciones de base del imperio en el Pacífico. Había un micro-cabotaje para el transporte de víveres entre Acapulco, Compostela, Bahía de Banderas, Chamela, Huatulco y Acajutla. Los puertos de cabotaje medio eran Tehuantepec, Realejo, Sonsonate y Costa Rica y suministraban material para los astilleros. Sonsonate en particular abastecía de cacao a Nueva España y de personal para la Carrera de Filipinas. Más abajo, entre Panamá y Lima hubo una zona intermedia de gran cabotaje: Guayaquil y Paqueta.

Sin embargo el movimiento del puerto de Acapulco era menos interesante y menos rico que el de Manila. La capital de Filipi-

(6) Yuste, op. cit. pp. 62-9

nas era el espejo donde se reflejaba todo el Extremo Oriente, el Océano Indico y, a través de América, algo de Europa. (7)

Los grandes beneficios de los barcos costeros se relacionaban con el comercio transpacífico. La expedición de Miguel López de Legazpi en 1564, que condujo a la conquista de Filipinas, fue planteada cuando el comercio portugués de especias se hallaba en grandes dificultades y la nueva ruta al Lejano Oriente ofrecía muchos atractivos. El proyecto de abrir un comercio de especias vía Filipinas y México fue desechado debido a la inmediata y violenta reacción de los portugueses en Oriente; pero el mismo Legazpi sugirió la alternativa de un comercio en seda que se podía comprar fácilmente a los juncos chinos que frecuentaban las islas. En los 30 años siguientes la oposición de los portugueses se cambió por una voluntaria cooperación naval y comercial. La colonia española de Manila se convirtió en un mercado principal para los comerciantes de Macao, los cuales, desafiando las prohibiciones, vendían seda de Cantón por plata de América y pronto controlaron gran parte de los negocios de Filipinas. Cuando en el siglo XVII los portugueses perdieron su acceso al Japón y cuando los holandeses cerraron el estrecho de Malaca contra ellos, el comercio de Manila salvó a Macao de la extinción económica. El comercio transpacífico estableció un contacto directo entre una sociedad en la que las barras de plata eran muy solicitadas y otra en la que había muchas y baratas. Los españoles pudieron comprar seda en Manila a precios que justificaban un viaje tan largo y azaroso. Acapulco, el término mexicano, era el mejor puerto de la costa del Pacífico; pero lo mismo que Veracruz y Portobelo, era ocupado solamente cuando los galeones estaban dentro. Durante el resto del año su población se trasladaba a un terreno más alto y sano. De Acapulco a Manila la travesía duraba ocho o diez semanas. Lo mismo que en el Atlántico, el viaje de retorno era peligroso, y tomaba de cuatro a siete meses; el hambre, la sed y las enfermedades reducían en mucho las tripulaciones. Las naves usadas en esta ruta eran construídas en

(7) Chaunu, Las Filipinas..., pp.78-9

su mayoría en las Filipinas con madera local, diseñadores europeos y artesanos orientales. Tenían fama de ser los barcos más fuertes y duraderos del mundo. Su tamaño fue limitado por la legislación de 1593 a 300 toneladas, y su número a dos salidas al año, en un intento característico de mantener la exportación de barras de plata dentro de ciertos límites. El número raramente fue sobrepasado y muchas veces no se alcanzó; pero los barcos eran en bastantes ocasiones mayores de 300 toneladas. Su tonelaje estaba determinado por las exigencias del comercio en el momento de construirse. Los mejores años del comercio fueron las últimas décadas del siglo XVI y las primeras del XVII. En su año cumbre, 1597, la cantidad de barras de plata enviadas desde Acapulco a Manila alcanzó la enorme cantidad de doce millones de pesos, cifra que excedía el comercio oficial trasatlántico. Esto fue excepcional; en la última década del siglo XVI la exportación anual de barras de plata estuvo entre los tres y cinco millones de pesos, de los cuales quizá las dos terceras partes procedían del Perú. Este comercio disgustaba a los círculos oficiales de España, porque desviaba la plata e inundaba el Perú de mercancías chinas y estropeaba el mercado de tejidos de España. No toda la seda descargada en Acapulco iba al Perú; Nueva España absorbía algo y la demanda europea de seda era tan insistente y el suministro tan inadecuado, que hasta alrededor de 1640 merecía la pena llevar considerables cantidades desde Acapulco por mulas hasta Veracruz, donde era embarcada a España. (8)

Los primeros galeones regulares comerciales cruzaron el Pacífico desde 1565. El último llegó a puerto en 1815. Cuando la línea de navegación comenzó, Felipe II era rey de todas las Españas y su enemiga, Isabel Tudor, era reina de Inglaterra. Hernán Cortés había muerto apenas 18 años antes. Cuando la línea de navegación se suspendió definitivamente hacía 5 años que D. Miguel Hidalgo había comenzado en México las luchas de independencia en contra de España. Anualmente, durante dos siglos y medio, los galeones habían hecho su largo y solitario viaje entre Manila en las Filipinas

(8) Parry, op. cit., p. 107

y Acapulco en México. Ninguna otra línea de navegación ha sido tan difícil y peligrosa como ésta que en esos 250 años perdió en el mar docenas de naves, miles de hombres y millones de pesos en tesoros. Siendo como eran, las naves más ricas en cruzar el Pacífico, fueron presas ambicionadas para piratas y corsarios. Los ingleses se apoderaron en todo ese tiempo de cuatro: la Santa Ana en 1587, la Encarnación en 1709, la Covadonga en 1743, y la Santísima Trinidad, la nave más grande de su época, en 1762. En su larga carrera muchas más lucharon y vencieron a enemigos ingleses y holandeses. Para la gente de Hispanoamérica eran las Naos de China o Galeones de Manila, que traían cargas de sedas y especias y otras mercancías preciosas de Oriente. Para los orientales, llegaban cargadas de la apreciada plata americana que llegó a ser medida de valor a lo largo de sus costas. Para España, eran el eslabón que unía a las islas Filipinas, y durante ciertos momentos, a las Molucas, con la Metrópoli y sus idas y venidas daban realidad en el Pacífico al sueño español de un imperio mundial. Para California, proporcionaron la primera ocasión y motivo para la exploración de sus costas. Aunque el destino final de la ruta era Manila, y las Filipinas serían siempre el centro de actividad española en las Indias Orientales, el objetivo original fueron las Molucas. La serie de expediciones desde la de Magallanes hasta la de Legazpi eran la realización de la meta original de Colón y sus compañeros en sus viajes hacia otras Indias, pues la barrera del continente americano los había detenido. España había llegado tarde a las Indias Orientales y los portugueses le habían ganado la partida: Vasco de Gama había llegado a Calicut en la costa de Malabar, en 1498. En 1509 Diego Lopes de Sequeira atacó Malaca con una fuerza portuguesa, en la que iba Fernando de Magallanes. De Malaca los portugueses pasaron a las Molucas y en el viaje de regreso Francisco Serrao, amigo de Magallanes, descubrió Mindanao, siendo el primer europeo en pisar las Filipinas. Esto sucedía en 1512, y desde entonces los portugueses se afincaron en las Molucas para exportar especias a Lisboa a través del Cabo de Buena Esperanza. El derecho portugués a esas islas quedó firmemente establecido por prioridad en el descubrimiento y por una serie de bulas papales expedidas en

tre 1452 y 1514 que sancionaban el monopolio portugués en el Lejano Oriente. La bula de Alejandro VI dada a España en 1493 y el posterior Tratado de Tordesillas de 1494, dividían el mundo recién descubierto entre España y Portugal. Sin embargo ningún cosmógrafo de la época era capaz de definir certeramente dónde estaría situada la línea de demarcación cuando se continuara al otro lado del globo. De hecho, seguía aproximadamente el meridiano cercano a Tokio en Japón y Adelaida en Australia y por lo tanto las Molucas y las Filipinas estaban claramente situadas en el lado portugués de la línea. Era inevitable que tarde o temprano ambas naciones disputaran aquellas regiones. Y por ironía del destino sería el portugués Magallanes, quien actuando a las Órdenes de España, llegaría a las Filipinas y sentaría así las bases para la controversia luso-española por el derecho de posesión de aquellas islas. La polémica se estableció entre Carlos V y Joao I por la posesión de las Molucas, pero no se pudo llegar a un acuerdo claro porque no se tenían entonces conocimientos ciertos de geografía y cosmografía: España declaró que estaba resuelta a ocupar las Molucas y Portugal amenazó con la espada a todo español que encontrara allá. Así comenzaron las expediciones y el conocimiento del Pacífico.

(9)

Casi desde la fundación de Manila el viaje del Galeón se estableció con regularidad. Se hacían dos viajes anuales, salvo excepciones. Sin embargo el tonelaje fue creciendo: originalmente las naves debían ser de 300 toneladas pero esto, al igual que tantas otras reglas impuestas por la Corona, fue letra muerta casi desde el principio y hacia 1614 los galeones eran de alrededor de 1,000 toneladas. La esperanza de robarles a los portugueses el comercio de las especias pronto cesó y aunque hacia 1579 el gobernador de las Filipinas todavía añoraba poder conquistar las Molucas, quedó claro que económicamente, sólo el comercio con China podía justificar la presencia española en las islas. La extraordinaria suerte de las Filipinas consistió en ser el punto de contacto en-

(9) Shurz, op. cit., p. 15

tre dos sistemas monetarios; uno en que la plata sobraba y otro - que la necesitaba por carecer de ella. Los valiosos artículos - orientales llegaban a Manila en juncos chinos y, después de 1604 - también en barcos portugueses desde Macao. Y la bahía de Manila - privilegiada por su situación, se convertía durante dos o tres meses en un remolino de actividad mercantil y de carga y descarga de naves. (10)

El eje Veracruz-México-Acapulco constituye el gran pivote - de las relaciones comerciales que de Sevilla a través del Atlántico y el continente americano se continuaría por el Océano Pacífico hasta Filipinas cerrando así el gran círculo del proyecto imperial del comercio español del siglo XVI: unir a España con la Especiería, proyecto en el cual, visto así, el descubrimiento y la colonización de América no fueron más que un accidente perturbador en la ruta de la idea inicial de la Corona española. Es alrededor del - "Camino de Castilla" a través de Sevilla y el "Camino de China" - que se construyó la Nueva España en los años de la conquista y se anexó a la economía mundial. Obstáculo irritante de la tierra y de las montañas aparecido en la búsqueda del pasaje del Este al - Oeste, en la esperanza jamás abandonada de encontrar la ruta al Ex tremo Oriente. Nueva España se incorporó así a una economía marítima, transoceánica, al primer bosquejo de economía mundial, que - la unían a la vida de relaciones y que prolongaba, a través del co razón de sus tierras, la vida del Océano.

Nueva España se convirtió en Metrópoli para las Filipinas, que excepto durante los años de 1701 a 1730, dependía fuertemente de los situados de más de medio millón de pesos al año, y excepcionalmente un millón (1639-40). El ejército y el clero de Filipinas se llevaban hasta el 50% de estas cantidades. El grueso de los im puestos aduanales en Acapulco se pagaban por la carga de los Galeones. Además de los situados, había envíos privados para pagar las importaciones, sobre todo de China que exedían con mucho los - - - 500,000 pesos permitidos al año por la ley. La sangría era fuerte

(10) Spate, op. cit., p. 161

y más se exageraba por los enemigos sevillanos del comercio del Galeón, o del de Nueva España-Perú. Chaunu observa que las Filipinas costaron a España en las épocas más prósperas, entre 10 y 15% de lo que debía haber percibido de las Indias. Esto en finanzas públicas, pero en total el Oriente absorbió 2/3 o tal vez 3/4 de las cantidades que Nueva España enviaba a Europa. Ahí se incluía por supuesto la plata enviada o llevada a Acapulco por los comerciantes peruanos que compraban importaciones del Galeón, cosa que les estaba prohibida hacer directamente. Acapulco era punto de intercambio para las reexportaciones al Perú lo que provocó que en 1602 el Cabildo de México clamara tendenciosamente que el dinero peruano era tres quintas partes del que iba a Manila y China, cerca de cinco millones de pesos anuales. Esto es índice de una autonomía colonial creciente, cosa que provocó muchas prohibiciones de la Corona. No hay que olvidar que la plata de las colonias que no pasaba por manos españolas e iba a Asia por el Cabo de Buena Esperanza era tal vez un poco más de un tercio de la producción americana, según estima Chaunu. (11)

Así como la ciudad de México era el verdadero puerto de llegada del comercio proveniente de Sevilla, que pasaba por Veracruz, también era el puerto final de la costa pacífica, del comercio que llegaba a Acapulco. Era en México y no en Manila, donde residían los comerciantes más importantes del "trato de China". El comercio con el Pacífico creció en importancia relativa al momento de la gran recesión de intercambio comercial en el Atlántico español a mitad del siglo XVII. Los márgenes de beneficio del comercio eran más considerables en el tráfico con el Lejano Oriente, que los del tráfico atlántico. México era tanto la capital comercial de Nueva España, como su capital política con una poderosa administración financiera. Todo lo que contaba en el virreinato, convergía en la ciudad de México y era ordenado desde ella.

(11) Ibidem, p. 201

Los portugueses intentaron tener acceso al mercado novohispano. En 1590 Joaõ de Gama, ex-gobernador de Macao, fletó una nave de 600 toneladas y la llevó a través del Pacífico hasta Acapulco. Fue arrestado por las autoridades virreinales y la carga de su nave confiscada como contrabando. Al año siguiente fue llevado a Sevilla por orden del rey, juzgado por la Casa de Contratación y acusado de violar la prohibición a los extranjeros de comerciar con las colonias españolas en América. Los manileños se percataron de que una ruta directa de comercio entre Macao y Acapulco, dejando de lado a Manila y al Galeón, amenazaría la vida comercial de las Filipinas y esta alarma la expresó el gobernador Gómez Pérez Desmaríñas en una carta de 1592 dirigida a Felipe II. La Corona en ocasiones permitió que algún barco fuera de Manila a Macao, especialmente a comprar provisiones para las bodegas del gobierno, pero tenían prohibido entablar operaciones mercantiles. Algunos gobernadores de Manila al principio estaban en favor de relaciones comerciales mutuas entre Macao y Manila. Durante varias décadas llegaron naves portuguesas a Manila con regularidad, especialmente después de 1619. Así fue que en ocasiones los portugueses pudieron sostener un comercio amplio y productivo en Manila, especialmente de seda. Sin embargo los españoles se veían forzados a pagar precios más altos, y veían mermadas sus ganancias en las transacciones con Acapulco. Siempre prefirieron el comercio directo con los chinos. Finalmente en 1636 un decreto real suprimió el contacto entre Macao y Manila. Cuatro años después los portugueses se independizaron de la Corona española, y durante muchos años hubo muy poco intercambio comercial entre las dos ciudades hasta que un decreto de Felipe V en 1727 liberó el comercio de todas las restricciones. (12)

(12) Shurz, op. cit., p. 131

2.- El tornaviaje. Derrota y peligros.

Tan pronto como Legazpi se estableció en las Filipinas intentó establecer la conexión marítima con Nueva España. Si no lo hacía, la naciente colonia estaba condenada a desaparecer. Felipe II y las autoridades novohispanas habían ofrecido una recompensa a quien encontrara la derrota para la "vuelta". Las instrucciones reales rezaban: "... las naves no deben detenerse a hacer intercambios y comercio, sino retornar inmediatamente a Nueva España, ya que la razón principal de este viaje es encontrar la ruta de regreso". Así que Legazpi en llegando a Cebú comenzó los preparativos para intentar éste.

El problema del tornaviaje consiste en los vientos y las corrientes marinas en el Océano Pacífico: las derrotas de los galeones, hacia el este y hacia el oeste, estaban separadas por más de 20° de latitud. La derrota hacia el oeste estaba dentro del área que abarca a los vientos noreste; el límite sur de esta área está cerca del Ecuador y el límite norte bajo el paralelo 30° de latitud norte. Durante la mayor parte del año se podía depender de que impulsaran a una nave con rapidez y relativa seguridad a través del Pacífico hacia el oriente. En su límite norte los vientos dominantes que soplaban cerca de los 30° de latitud, marcaban la derrota natural de los galeones en su navegación hacia el oeste. El descubrimiento de estos vientos ofreció el primer problema serio en la historia de la navegación. Dentro de esta zona general de vientos dominantes hay otra, en la parte occidental del Pacífico, en que soplan otros vientos de manera incierta; fueron estos últimos los causantes de las dificultades y desastres de la operación de la línea de navegación del Galeón de Manila

La navegación dentro del área de las islas Filipinas se gobernaba por dos monzones. El monzón noreste comienza a fines de septiembre o principios de octubre hasta abril. Durante octubre, noviembre y principios de diciembre sopla fuertemente del norte y

noreste provocando tormentas. Es la peor época del año para salir de los estrechos. Hacia mediados de diciembre los vientos cambian hacia el este y este-sudeste, acompañados también de fuertes lluvias. Esto dura hasta el equinoccio, en marzo. Durante los meses de abril y mayo los vientos varían yendo del norte hacia el este y el sur con alternativos períodos de calma y mal tiempo. El monzón sudoeste aunque en ciertos años llega a su máxima fuerza en mayo, se establece definitivamente en junio y sopla del sur-sudoeste al oeste. Es menos estable y uniforme que el otro. Es la prolongación del movimiento periódico de estas fuertes corrientes de aire un factor muy importante en el clima de la India y el responsable de las lluvias a lo largo de la costa oeste de Luzón. La salida del Galeón de Manila normalmente se hacía en los primeros meses de este monzón sudoeste, que los españoles conocían como "vendaval".

Otro factor importante aunque irregular en la navegación de los galeones era la posibilidad de tifones o "baguios" como les llamaban localmente. Estas tormentas ciclónicas generalmente se originaban en los mares al este o sudeste de Filipinas. Su curso es oeste o noroeste, soplando frecuentemente a través de las islas y hacia el mar de China. Corresponden por sus características generales y su destructividad, a los huracanes de las Indias Occidentales (Caribe). Son más fuertes entre julio y octubre, lo que explica la prisa de los españoles para que el Galeón estuviera fuera de las islas antes de esa temporada. Los tifones pueden golpear las islas al sur de Manila en cualquier momento, hasta el mes de diciembre. (13)

Para salir del archipiélago los galeones debían navegar por tortuosos canales en dirección sureste hacia el estrecho de San Bernardino conocido por los españoles como el Embocadero o Paso de Acapulco. Situada en la costa este de Luzón, Manila estaba en una situación más ventajosa para la comunicación con la tierra firme asiática que con la americana. Normalmente el tiempo que tardaban

(13) Schurz, op. cit. p. 216

en salir de los estrechos era largo, de entre quince días y un mes. El viajero italiano Gemelli Careri, que realizó el viaje en los últimos años del siglo XVII, describió esta parte de la navegación - como "un laberinto de islas de 80 leguas de largo, y muy peligroso". El Galeón debía pasar por entre rocas, arrecifes e islas bajas y era castigado por corrientes traicioneras, mareas cambiantes, aguaceros y niebla. Casi cada trecho de la ruta en los estrechos se asocia con la pérdida de algún galeón: Lubang, Calantas, Isla Verde, Marinduque, Ticao, los Naranjos y San Bernardino.

El pasaje del Embocadero era especialmente difícil y así lo describe Gemelli Careri en su famoso relato de 1696-7:

Ya para salir, cayeron violentas tempestades y lluvia que junto con la corriente adversa nos impedía avanzar aunque el viento soplara fuerte. Más bien retrocedíamos y en ese grave peligro pasamos la noche; yo estaba asombrado y temblaba de ver el movimiento del mar, tal como el de agua hirviendo sobre el fuego. Tenía noticia de que varias naves habían sido arrastradas por la violencia del viento y la corriente, y a pesar de la ayuda del timón, habían naufragado. Por fin, el viernes 10, la marea nos favoreció y salimos del Estrecho antes de medio día. (14)

Desde Cavite en la bahía de Manila salían los galeones a través de alguna de las bocas, generalmente entre Mariveles y Corregidor; navegaban con rumbo sur-suroeste, entre Fortún y Ambil, dejaban atrás el Cabo Santiago en la costa de Luzón, ponían rumbo al este - pasando entre Mindoro y Maricaban, la Punta del Escarceo e Isla Verde, fuera de la bahía de Subaang en la cual podían recalar en caso necesario; después, al sudeste hasta pasar las isletas de Baco; sudeste por el este hasta la costa de Mindoro; este por el sud

(14) Schurz, op. cit., p. 220; Apud, G. F. G., Careri, A Voyage to the Philippines, Manila, 1963.

este entre los Tres Reyes y Dos Hermanas; de ahí, por la ancha bocana entre Marinduque y Banton a salir al "tablazo", punto de mar más abierto sobre Sibuyan; luego sudeste por el este entre Burias y Masbate; variaban luego el rumbo a este-noreste para rodear la Punta de San Miguel y Punta del Diablo; de ahí yendo hacia el mar con el monzón, ocho leguas al este, entre los peligrosos arrecifes de Naranjos y Calantas; al noreste por el norte y luego este-noreste siete leguas rodeando Capul; al noreste entre la costa de Sorsogon y San Bernardino y luego al noreste por el este, siete leguas al Embocadero, con San Bernardino a babor y la isla de Biri a estribor. En este punto las rápidas corrientes requerían toda la pericia de los pilotos. El galeón estaba ya en mar abierto. Se hicieron muchos intentos, en diversas épocas, de cambiar este peligroso tramo de la ruta e ir por el Cabo Bojador, lo que abreviaría el tiempo de salida de los Estrechos, evitaría la pérdida de galeones en ellos y acortaría el tiempo total de la travesía, de cinco o seis meses, a sólo tres. Los intentos de cambiar la ruta y la época de las salidas encontraron siempre oposición por parte del "consulado" de Manila. (15)

Desde el Embocadero, la ruta tradicional fue la siguiente: este por noreste durante 50 leguas; después este-noreste en dirección a las islas de los Ladrones; a través de los Volcanes (las más altas de Los Ladrones), noreste por este hasta los 31° de lat. y 28° 30' de longitud este de Manila; este por noreste hasta los 36° ó 37° de latitud norte y 40° de longitud; de ahí a la región del Cabo Mendocino; sudeste hasta los 35° de latitud sin avistar tierra; sudeste hasta avistarla en la isla de Cenizas a los 30° de latitud norte o en la isla de Cedros, grado y medio menos, a la entrada de la Bahía de Sebastián Vizcaíno. La fuerza original del monzón que el galeón aprovechaba saliendo del Estrecho de San Bernardino, le ayudaba a impulsarlo hacia el norte cerca del paralelo 15. En su derrota más hacia el norte para llegar a la altura requerida, encontraba tiempo variable y tormentas que hacían su nave

(15) Ibidem, p. 222

gación más prolongada o podían hacerlo regresar a las Filipinas en estado de emergencia. Cuando había alcanzado la suficiente latitud norte se encontraba con la corriente de Kuroshio o corriente del Japón que junto con los vientos del oeste, lo impulsaban hacia el este a través del Océano Pacífico. La latitud a la que el galeón cruzaba el océano variaba desde alrededor de los 31° hasta los 44°, pero generalmente lo hacía entre los 32° y los 37°. En sus instrucciones a los comandantes el Gobernador Valdés decía: "El éxito de la travesía probablemente depende en la mayor o menor latitud a la que se haga más, como las condiciones del clima son tan variables, no se sabe de antemano cual será el mejor curso a seguir". Muchos de los primeros galeones navegaron hasta los 40° de latitud norte donde se creía que los vientos eran más favorables. El doctor Morga decía que en su tiempo se acostumbraba que subieran hasta los 42° de latitud norte. Más tarde la tendencia fue navegar en una latitud norte menor.

Los navegantes de la ruta del Galeón no descubrieron las islas Hawaii porque se encontraban mucho más al sur de la latitud por la que solían transitar. También se buscaron incesantemente las míticas islas "Rica de Oro" y "Rica de Plata", en diversas épocas, sin ser jamás encontradas. Además de que se creían ricas en esos dos metales, nunca se abandonó la intención de encontrar en medio del Pacífico un sitio seguro donde recalar para obtener víveres y agua, cosa que hubiera hecho menos difícil la larga travesía que sometía a pasajeros y tripulantes a enfermedades provocadas por la falta de alimentos y agua frescos. Sebastián Vizcaíno en su viaje de Acapulco al Japón en 1611, permaneció alerta a la posibilidad de encontrarlas hacia el noreste de las de los Ladrones. Durante su prolongada estancia en Japón hizo intentos por hacer levantamientos de las costas, navegación que le tomó tres meses y que tuvo que interrumpir porque una fuerte tormenta le rompió el palo mayor de su nave, obligándolo a regresar a Japón. Cuando al año siguiente navegó de regreso a Nueva España, durante la travesía reanudó la inútil búsqueda de estas islas. Después declaró que no existían tales islas y que él había hecho todo lo posible

para encontrarlas, y más de lo que el virrey le había mandado hacer. También los holandeses de la Compañía de las Indias Orientales intentaron encontrarlas en dos ocasiones, en 1639 y 1643 enviando expediciones para el propósito, que tampoco lograron su objetivo. En 1741 la búsqueda fue definitivamente descartada por una orden real. (16)

Una vez pasados los peligros de la navegación en los Estrechos, en alta mar ésta era relativamente fácil aunque era la más larga que se hubiera hecho jamás. Morga comentó que "la nave puede correr libremente en cualquier clima". Mucho antes de que los galeones tocaran la costa americana comenzaban a observarse lo que los navegantes llamaban "señas", signos de que la tierra estaba cercana. Dado el desconocimiento del cálculo certero de longitudes, éstos signos eran muy bienvenidos por pasajeros y tripulantes. Las primeras eran las "aguas malas"; a continuación, a cerca de 100 leguas de la costa, los juguetones "perritos" o delfines, "con cabeza y orejas como un perro y cola como las que les pintan a las sirenas"; luego veían las "porras", yerbas como cebollas amarillas de largas raíces flotando en el agua; ya cerca de tierra, las "balsas" que eran grandes manojos de hierbas. Morga describió las "aguas malas" tan "grandes como una cabeza, redondas y color violeta, con una cresta en medio como una vela latina, y son llamadas "carabelas". El P. Cubero decía de tales "porras" que eran llevadas al mar por la corriente de los grandes ríos de la parte desconocida de la Nueva España que quedaba entre los 38 y 40° de latitud norte. De las "balsas" refiere que "Según nos acercamos a tierra estas masas de hojas y raíces se encuentran en grandes cantidades" y de los "perritos" dice: "...ciertos peces, que los marineros llaman lobillos, juegan sobre las olas como si fuesen pequeños monos y luego se clavan bajo el agua. Los ví con mis propios ojos". (17)

(16) *Ibidem*, p. 227

(17) *Ibidem*., p. 239; Morga, *op. cit.*, pp. 228-30

Había dos derroteros de los galeones al descubrir las "señas". El primero consistía en seguir de frente hasta avistar tierra y luego variar el rumbo; en el segundo se variaba el rumbo al sudeste para tocar tierra en la Baja California. El primer derrotero fue usual en la historia temprana de la línea de navegación y el otro se generalizó en el siglo XVIII. Sin embargo, en ninguno de los dos hubo uniformidad. Cuando los galeones seguían la costa de Alta California no se acercaban a ella más de lo necesario para guiarse; y además, después de la larga y peligrosa travesía los pilotos y comandantes no querían tomar mayores riesgos reconociendo de cerca costas abruptas. La costa de Alta California solía estar cubierta con un manto de niebla que ocultaba posibles arrecifes y fue culpable de muchos naufragios en tiempos posteriores. Variando el rumbo al sudeste por el este a partir del Cabo Mendocino, el próximo punto prominente era Punta Reyes, fuera de la abrigada Bahía de Drake. Debían tener cuidado de permanecer lejos de la costa para evitar el peligro de los Farallones. Cerca de 30 leguas al sur de Punta Reyes los galeones navegaban alejados de la ancha curva de la Bahía de Monterrey, a la vista de Punta Pinos. Desde ahí el curso los llevaba por la desnuda costa cerca de Punta Concepción y a través del Canal de Santa Bárbara, hacia Baja California.

En el segundo caso, al avistar las "señas" viraban hacia el sudeste más o menos hasta los $31^{\circ} 41'$ de latitud y $138^{\circ} 35'$ de longitud oeste. En este derrotero tocaban tierra en alguna de las tres islas llamadas Cenizas (ahora San Martín) o a la Guadalupe o a la isla de Cedros. Desde la punta de Baja California el galeón cruzaba el Golfo de Cortés hasta la vecindad de Cabo Corrientes y costeano llegaba a Acapulco, haciendo escala en algún puerto de la costa de Jalisco como Barra de Navidad desde donde enviaba por correo especial sus papeles a la capital, se aprovisionaba y dejaba enfermos de gravedad para que fueran atendidos.

A principios del siglo XVII, Morga da el siguiente itinerario desde Cabo San Lucas: "Atraviesa uno las 80 leguas hasta las -

islas Mariás y Cabo Corrientes que queda en el otro lado de California, en Bahía de Banderas, y la provincia de Chametla. De ahí pasa uno la costa de Colima, Zacatula, los Motines, y Zihuatanejo, y entra en el puerto de Acapulco sin haber hecho escala o tocado tierra desde la salida de las Filipinas".

A causa del difícil viaje de regreso pronto se hizo patente la necesidad de un puerto intermedio para la reparación de los barcos y la recuperación de los tripulantes y pasajeros. En 1568 el San Pedro se perdió por la isla de Guam, como también ocurrió con el San Juanillo en 1578; seis años antes dos naves se habían visto obligadas a regresar a Manila debido a las tormentas y lo mismo había pasado con el San Juan en 1574. Tales acontecimientos dieron lugar a la opinión de que el puerto de escala debía establecerse en el Japón. Como una alternativa se intentó fijar otra ruta para el regreso: en lugar de dirigirse al noreste, los galeones comenzaron a seguir una ruta más meridional, haciendo contacto con tierra en la costa de Baja California, cerca de la isla de Cedros, hacia los 28° de latitud norte. Esta ruta tampoco resolvió los problemas de tan larga navegación y los tripulantes siguieron llegando a las costas americanas necesitados de ayuda y reposo. Consideraron los marinos que era preciso establecer un puerto en California, pero el cansancio de la travesía, el miedo a los arrecifes y bajos y el temor de verse envueltos en audiencias y procesos si desviaban su ruta, impidieron a los capitanes y pilotos intentar el descubrimiento de las costas de California.

(18)

En todos los mares no hubo línea de navegación más difícil, tan llena de penurias y peligros como la de los Galeones de Manila. Gemelli Careri como viajero experimentado, decía a fines del

- (18) W. Michael Mathes, Sebastian Vizcaíno y la expansión española en el Océano Pacífico, 1580-1630, México, U. N. A. M., I. I. H., 1973, p. 18

siglo XVII: "El viaje de las islas Filipinas a América puede ser mencionado como el más largo y terrible de todos los que se hacen en el mundo...". Tanto por su duración, como por las tempestades y enfermedades que asolaban a pasajeros y tripulación. Todos los viajeros que han dejado relatos, coinciden completamente en esa opinión. Aún con buen tiempo, una nave mal construída o mal pilotada, sobrecargada y con falta de víveres y agua suficiente, con condiciones todas propicias a un viaje desastroso. Aún sin éstas, a veces había que enfrentar las terribles consecuencias de un viaje demasiado largo con tiempo adverso tal como al que casi siempre se veían expuestos por más que calcularan la época de salida: un galeón en 1601 sobrevivió 18 terribles tempestades y pocos años después el San Andres soportó once.

El gobernador Obando, quien trató de instituir muchas reformas en el manejo del comercio decía: "en ninguna parte del mundo se han navegado barcos con tantos peligros o con tal audacia y desorden en su ruta". "Estas embarcaciones -decía Morgahacen el viaje de Filipinas a Nueva España con grandes dificultades y peligros, ya que la navegación es larga y hay muchas tormentas y variaciones de temperatura". Él mismo había experimentado las vicisitudes del tiempo en el Pacífico del norte, al hacer el viaje en el Espíritu Santo junto con el Jesús María, ambos al mando de Lope de Ulloa en el año de 1604, en un terrible viaje en el cual encallaron cerca de la costa de Luzón, siendo remolcados por juncos chinos; y una terrible tempestad a la vista del Cabo Mendocino dejó muy maltrechos a hombres y nave posibilitándolos a duras penas para llegar a Acapulco. (19)

Pocos casos fueron tan graves como el del galeón Santa Margarita en 1600. Un año después, cuando el Santo Tomás se acercaba a Saipan en las islas de los Ladrones, se vió acercarse a un español en una barca nativa. Se trataba de un marinero del Santa Margarita y de su narración y la de otros seis sobrevivientes que recogieron se supo del destino del galeón. Después de vagar por los

mares durante ocho meses, durante los que soportó muchas tempestades que lo dejaron casi incapacitado para navegar, logró llegar a una de esas islas con sólo 50 sobrevivientes a bordo, de 260 que habían salido de Manila. El piloto había muerto y el capitán - Juan Martínez de Guillestegui había muerto también, cuatro días - antes de avistar tierra. Cerca de 35 sobrevivientes fueron llevados casi moribundos a tierra por los nativos, quienes los llevaron a sus aldeas matando más tarde a algunos. El resto fueron - muertos o ahogados por los mismos nativos quienes saquearon la nave. Cuando el Santo Tomás pasó por ahí al año siguiente, en su derrota al oeste, recogió a los cinco naufragos que lograron acercarse. A despecho de las súplicas de pasajeros y tripulantes, Antonio de Ribera Maldonado, el capitán del galeón, se negó a retrasar su viaje para recoger a los 26 restantes que vivían en la isla. Fray Juan Pobre, un franciscano que iba a bordo, saltó por la borda y subió a la embarcación nativa que lo llevó a tierra - donde podía auxiliarlos. Continuó el Santo Tomás su derrota pero, debido al mal tiempo, se despedazó también cerca de la costa este de Luzón. En 1602, otro galeón, el Jesús Marfa, también en problemas, recogió a cinco hombres, todo lo que quedaba de este naufragio. Más de treinta galeones se perdieron en la historia de la línea, miles de vidas y entre naufragios y arribadas (regresos forzados), cerca de 60 millones de pesos. No importa cuanto se prepararan para contingencias, la posibilidad de naufragio era inevitable en esa ruta y muy a menudo los galeones zarpaban de Manila en condiciones poco favorables para lidiar con semejante clima. Por su construcción, estaban poco adaptados para sortear los tifones. Eran demasiado altos y pesados para mares embravecidos. El gobernador Obando decía en 1748:

La mayoría de estas pérdidas son consecuencia del mal diseño en la construcción de las naves... la distribución del espacio de carga es no menos condenable, particularmente la situación de la santabárbara colocada hacia - proa. Desorden similar se ve en el alijo de la carga. - Todo ello es responsable de la lentitud con que navegan

los galeones, su incapacidad para barloventear, y sortear la costa o las tempestades y es la causa de que - requieran siete meses para la travesía.

El San Antonio, que se perdió en 1603, había zarpado de Manila con madera podrida en su casco. El gobernador Obando se quejaba también del descuido al cargarlos. Zarpaban los galeones con sus cubiertas llenas de pilas de bultos y cofres. En 1752 el rey declaró que en muchas ocasiones los pasajeros habían sido víctimas inocentes de la bárbara ambición de todos aquellos que deseaban - usar al máximo el espacio de la nave para enviar su carga. Era - frecuente también la incompetencia de pilotos, oficiales y tripulación. (20)

3.- Papel de las Filipinas en el imperio español.

Como se vé, la empresa de las Filipinas no fue nada fácil. Se hicieron intentos de abandonarlas desde la época de Felipe II. De hecho esto se discutió en España solamente un año después de - la llegada de Legazpi a Cebu. Las razones eran los peligros del viaje, y los motivos comerciales y de financiamiento. La colonia no se bastaba a sí misma porque los impuestos que arrojaban las exportaciones del Galeón a Nueva España no igualaban la suma del - subsidio anual o situado, que se enviaba anualmente a Manila del tesoro de la Nueva España. La mayoría de éste se usaba para financiar expediciones contra las Molucas y para mantener los establecimientos españoles en esas islas, que se abandonaron hasta - 1662.

También ayudaba a estos intentos la oposición de los comerciantes de Sevilla a la competencia que les significaba el comercio del Galeón en las colonias americanas. Sin embargo la colonia

tuvo sus partidarios y el sentimiento nacionalista y el prestigio de la Corona pesaron mucho para la preservación de aquélla. Los reyes tenían una especial debilidad por ella: Felipe II le había dado el título de "noble y siempre leal" y Felipe IV la llamó "la mejor y más honrosa ciudad en los dominios ultramarinos de mi monarquía". El orgullo español no permitiría que, abandonándola, -cayera en manos de holandeses o portugueses. Las Filipinas también formaban un puesto avanzado de defensa en las costas occidentales de América contra agresiones de Asia y las Indias Orientales y constituían un importante eslabón en el plan general estratégico español del Pacífico.

Las Filipinas fueron el último solar no conquistado -o con posibilidad de ello- que los españoles encontraron en el Asia. Su colonización se explica por la necesidad española de establecer una posición estratégica en el mundo asiático y por la gran demanda y mercado abierto que ofrecía la distribución de los artículos orientales en el imperio español. Por sí mismas no ofrecían grandes posibilidades de explotación, pero constituían, por su extraordinaria posición geográfica, la puerta de entrada al continente a través del Pacífico y el punto donde confluían diversas regiones asiáticas. (21)

Desde mediados del siglo XVI hasta principios del XIX, bien puede decirse que las Filipinas fueron una colonia de México más que de la misma España, puesto que su único contacto con la Metrópoli era a través de la Nueva España. Administrativamente dependían de este virreinato, y su economía estaba supeditada a las remesas de plata anualmente enviadas de él, así como al comercio de los galeones. Cuando en ocasiones las naos naufragaban o eran apresadas por piratas, las remotas islas se vieron amenazadas por la ruina. A fines del siglo XVII, a raíz de una serie de

(21) Yuste, op. cit., p. 4

desastres marítimos la desolación fue terrible, según lo testimonian los informes del gobernador de Filipinas al virrey de Nueva España.

Los recursos de nuestros vecinos -dice- están exhaustos; sus hijas, sin dote; sus familias, sin recursos. Las viudas de quienes se fueron al mar están en una miserable viudez y sus hijos en una abandonada orfandad. Sacerdotes, soldados, doncellas y viudas, cuyos sustentos estaban antes asegurados, ahora viven de la caridad y están pereciendo...

Además del intercambio económico y, aunque en mucho menor escala, también lo hubo cultural y étnico. De Nueva España fueron los libros y más tarde las imprentas. El español que se hablaba en Filipinas era el de México, y muchos de nuestros modismos han subsistido allá. En uno de los Galeones de Manila viajó San Felipe de Jesús quien encontró el martirio en Nagasaki. Después de viajes tan largos y penosos, las tripulaciones solían desertar al llegar a puerto y así muchos mexicanos se quedaron para siempre en Filipinas y muchos filipinos se afincaron en México, donde en la costa de Guerrero se pueden apreciar rasgos fisonómicos malos en parte de la población. (22)

La opinión de O. H. K. Spate en relación con las Filipinas es que fueron conquistadas por soldados y retenidas por obra de los religiosos misioneros, que ayudaron a mantener un dominio moral sobre las gentes del país lo cual ayudó a que un puñado de españoles -nunca hubo más de cinco mil- permanecieran dos y medio siglos posesionados de la colonia. Sin embargo, además del celo religioso de evangelización lo que mantuvo el dominio español fue también el interés económico del comercio con Asia y la persecución del sueño imperial español de abarcar todo el diámetro del globo con extensiones coloniales de la Metrópoli, cosa que tal vez hubieran logrado si no hubiesen llegado antes los portugueses a la India, las Molucas, China y Japón. La colonia de Filipinas

(22) Almazán, op. cit., p. 7

pesó mucho sobre las finanzas de la Corona. El rico comercio de Oriente llegado en el Galeón favoreció mucho a Nueva España, pero se diluía en las colonias americanas y nunca favoreció realmente a la Metrópoli, más bien la sangró económicamente porque gran parte de la plata mexicana y peruana iba al oriente a cambio de las mercancías venidas de allá. La colonia filipina, en donde siempre hubo problema religioso por la existencia del islamismo en las islas, nunca fue totalmente pacificada ni cristianizada. Permaneció solamente como un eslabón en la cadena comercial española en el oriente.

La hispanización de las Filipinas fue pues, una sangría constante para España. Esta sólo obtuvo beneficios económicos de su lejana colonia entre los años de 1701 a 1731. El resto del tiempo fue Nueva España la que subsidió la economía de las islas. Sin embargo, el comercio del Galeón de Manila llevó mucha riqueza a los particulares que participaban en él, incluidos los eclesiásticos filipinos. Situada como una cuña entre la mayor extensión hacia el oriente de un Islam en expansión, y el también expansionista Japón de la época de Hideyoshi, las Filipinas fueron el final de la extensión del imperio español por el oeste. Como dice Chaunu, eran las Filipinas "españolas por la gracia de Nueva España, de Legazpi y Urdaneta, los verdaderos ejecutores testamentarios del abortado sueño de Colón". Las islas eran colonia de una colonia y a través de todos los voluminosos reportes que llegaban a España, se lee alternativamente, la indiferencia o la interferencia del virrey de Nueva España, con respecto a los asuntos de Manila. Algunos gobernadores anunciaban que estaban construyendo armadas para combatir a los moros, y otros, que a su llegada a las islas solamente encontraban restos de tales flotas. Los comerciantes o artesanos chinos, o sangleyes, eran fuente de continuos problemas: traían seda de mala calidad y a cambio exigían sólo oro o plata, efectuando ganancias de 100 y hasta 200%. La afluencia de sus productos arruinaba la poca artesanía local haciendo flojos a los nativos y encareciendo los precios.

Sin embargo, se les necesitaba para subsistir porque la Colonia casi no producía nada, y no podía mantenerse sola. Además los españoles no querían ocuparse en trabajar como artesanos o pequeños comerciantes porque les parecían oficios despreciables. Pero el poderoso más de la riqueza oriental seguía atrayéndolos. Legazpi murió en agosto de 1572 y un año y medio después el gobernador Fernando Riquel escribía que las populosas ciudades entre Cantón y Pekín podían ser sojuzgadas y conquistadas con sólo un puñado de españoles, cosa que obviamente era un grave error de apreciación. Manila sufrió también los ataques de piratas chinos, especialmente Lin Ah Feng, que los españoles llamaban Limahon, que atacó la ciudad en noviembre de 1574, siendo rechazado por Juan de Salcedo, nieto de Legazpi y el más notable conquistador de Lu-zón, incidente que causó conflictos entre el gobierno de Manila y las autoridades chinas. También había amenazas por el sur: Drake estaba en Mindanao y las Molucas en 1579 y ocho años después Thomas Cavendish navegaba a través del estrecho de San Bernardino hacia las islas más al sur del archipiélago Filipino, tal y como si los españoles no existieran. Sufrieron también ataques de piratas japoneses, especialmente uno muy serio entre los años de 1580-82. Poco a poco los españoles se percataron de que no iba a ser tarea fácil la conquista de estos reinos vecinos, cosa que se refleja en los documentos "...porque los chinos y japoneses no son indios, sino tan valientes como muchos bereberes y aún más". Después de 1582, el general Hideyoshi emprendió la tarea de consolidar el poder político en Japón cosa que logró en parte entre los señores feudales de Kyushu, y además comenzó a considerar la idea de la expansión hacia Corea y las Filipinas. En 1582 llega-ron noticias a Manila y Macao de la unión, en 1580, de las coronas de España y Portugal. Los cambios en las administraciones que esto produjo, trajeron complicaciones políticas, religiosas y militares. La antigua rivalidad continuó entre españoles y portugueses en las Indias Orientales. La lealtad a una sola corona no logró abolir la competencia de los derechos comerciales y misioneros en Japón. (23)

(23) Spate, op. cit., p. 160

La empresa filipina fue constantemente atacada por la ortodoxia financiera y negociante de toda la península Ibérica y salvada por América, por la poderosa contribución de las minas de plata de Nueva España y por la paradójica y quijotesca capacidad de la monarquía española para relegar los más indiscutibles intereses materiales en favor de un ideal superior de cruzada convertida en una especie de acto misionero. La dependencia filipina de Nueva España rebasa incluso el marco cronológico de la conquista y también, el plano propiamente financiero y se prolonga durante los siglos correspondientes a las comunicaciones del Galeón de Manila. Fue la independencia política de Hispanoamérica lo que quebró el enlace transpacífico del Galeón, del cual dependió a lo largo de toda su historia la existencia política de las Filipinas españolas. La independencia en el siglo XIX, hizo perder a Nueva España su antigua colonia. Colonia en todos los sentidos porque en los intercambios mantenidos a lo largo de este eje esencial del tráfico de los galeones, las Filipinas recibieron estructuras políticas, intelectuales y espirituales, impulsos, directrices y mercancías con las que subsanaron el déficit de sus finanzas. Todavía en la actualidad, no obstante la pérdida del idioma, el archipiélago filipino se ha mantenido profundamente español. No es la única tierra cristiana del extremo Oriente, pero sí la más europea, la más "occidental". Todavía en la actualidad, deben lo más firme de su personalidad a cierta modalidad española de catolicismo. En Japón, la evangelización fracasó por no contar con las facilidades de una presencia política continua. En los demás territorios malayos de la Sonda, el Islam sacó partido de la colonización puramente material de los otros pueblos cristianos. El cristianismo español, duro, medieval y belicoso, influenciado por siete siglos de Reconquista, emprendió su cruzada en estas tierras del Lejano Oriente y alcanzó sus objetivos. El catolicismo hispano-malayo sobrevivió al doble desplome de la presencia política y lingüística de España. (24)

4.- El comercio con Filipinas.

Los primeros intentos por establecer el intercambio comercial entre Filipinas y Nueva España tropezaron con grandes dificultades que impidieron el tráfico regular y seguro de los navíos. La ruta de navegación transpacífica todavía no era bien conocida y faltaban marinos experimentados para la travesía, por lo que era frecuente el extravío de las embarcaciones. Ya establecido el comercio, y aún en condiciones favorables, éste fue una empresa aventurada. Si el Galeón sucumbía en el trayecto los comerciantes perdían sus inversiones y las posibles ganancias, a más de tener que erogar el costo de la nave perdida. Entre 1580 y 1630 el número de viajes inconclusos superó al de los completos. Aún con todos estos inconvenientes es claro que los comerciantes obtenían las suficientes ganancias para continuar intentando arriesgarse cada vez en la aventura. (25)

El intercambio comercial Nueva España-Filipinas comenzó desde la colonización de las islas pero solamente adquirió importancia desde que los mercaderes asiáticos del Lejano Oriente, atraídos por la plata americana, se desplazaron a Manila a intercambiar sus productos. Las Filipinas, y particularmente la ciudad de Manila, se convirtieron en centro intermediario de la actividad comercial de los españoles en Oriente. Esto propició que la Nueva España se desarrollara como principal promotor de la colonización filipina y de comercio con Asia. El comercio transpacífico fue un intento de la Nueva España por realizar una práctica comercial independiente de la Metrópoli. El eje del Pacífico se conformó con los mismos elementos legales que estructuraron el tráfico comercial de España con sus colonias. El tráfico transpacífico se convirtió en el más fuerte competidor del monopolio andaluz.

(25) Yuste, op. cit., p. 56

El comercio con Filipinas corrió libre y sin restricciones los primeros años. Las medidas que lo regularon y limitaron empezaron a dictarse hacia fines del siglo XVI. Regularon el volumen de carga y tonelaje de las naves, señalaron imposiciones fiscales para gravar las entradas y salidas de los barcos, las mercancías que podían introducirse en este tráfico y delimitaron las formas de organización y participación de los comerciantes en él. Todo esto constituyó una política comercial que guió el tráfico entre las dos colonias. Esta política reflejó al mismo tiempo la política económica adoptada por el estado español entre 1590 y 1785 y revela además dos aspectos: el interés que el Estado español concedió al tráfico transpacífico y la gran protección que ofreció al comercio metropolitano en perjuicio del intercolonial.

Bajo la dinastía de los Hapsburgo, los reglamentos aparecen en forma suelta y un tanto ocasional, por medio de órdenes y cédulas reales dadas casi todas ellas durante el reinado de Felipe II. Dichos reglamentos fueron usados en el siglo XVII sin modificaciones de importancia. Bajo el régimen borbónico los reglamentos se transforman en cuerpos de leyes completos y coherentes que abarcan todos los puntos que afectaron este comercio. (26)

Los tiempos que siguieron a la conquista de Manila no eran todavía propicios para iniciar un tráfico comercial en gran escala. La pequeña colonia luchaba contra toda clase de peligros y estaba todavía tan insegura que no podía ocuparse más que de consolidar su posición. Un ataque de los "moros" era una posibilidad siempre presente. Los portugueses habían sitiado Cebú y amenazaban con acabar con el asentamiento español. Un peligro grave se presentó en 1574, cuando una gran flota china bajo las órdenes del filibustero Limahon citado anteriormente, con más de 4,000 - hombres a bordo, atacó la recién fundada ciudad de Manila. La pequeña guarnición española sufrió fuertes bajas y se salvó de ser aniquilada gracias a la oportuna llegada de Juan de Salcedo con -

50 mosqueteros. El aniversario de esta milagrosa salvación se celebró anualmente por los manileños con un Te Deum y fiestas. Fue el principio del comercio con China lo que fijó los patrones de la vida económica de la colonia durante los siguientes 200 años. Manila era el enlace entre China y Nueva España. El cambio de la sede del gobierno de Cebú a Manila y la apertura del comercio directo con China fueron sucesos casi contemporáneos. Un incidente afortunado se introdujo en la nueva era de comercio filipino. Una de las naves de Legazpi rescató a la tripulación de un gran junco chino que se estaba hundiendo cerca de Mindoro. En reconocimiento del humanitarismo mostrado por los españoles, los chinos hicieron correr en su país la historia de su salvamento. Y el padre Zúñiga, el historiador de los agustinos escribió:

Hacia principios de 1572, llegaron cargados de mercancías, aquellos chinos a quienes los españoles habían salvado de un naufragio en Mindoro, junto con muchos otros de esa nación. Así se establecieron las bases del comercio lucrativo.

Hacia 1576 el intercambio comercial estaba firmemente establecido. Viendo un futuro promisorio en el comercio, comerciantes de Nueva España se empezaron a asentar en las islas proveyendo así el elemento profesional necesario para la dirección de los negocios. La demanda de objetos de lujo en la América española parecía ser tan ilimitada como la capacidad de los comerciantes chinos para satisfacerla. Con esa perspectiva la posición de los intermediarios de Manila quedó asegurada de manera envidiable. (27)

La Corona ordenó que el comercio y contratación con China se hiciera sólo a través de Filipinas y éstas con Nueva España. Cerró el tráfico de mercancías asiáticas con dirección a la costa americana del Pacífico, cuando mandó que lo tráfico de Filipinas a Nueva España no se pudiera llevar al Perú, Tierra Firme o cual-

(27) Schurz, op. cit., p. 26

quier otro sitio de las Indias. El tráfico comercial establecido entre Nueva España y Perú en el siglo XVI, suspendido definitivamente en 1635 y rehabilitado hasta el siglo XVIII, adquirió en los últimos 20 años del siglo XVI gran importancia por el influjo del comercio filipino. El Estado español otorgó así exclusividad del comercio oriental únicamente a Filipinas y Nueva España: a Filipinas concediéndole la participación directa en el mercado asiático y a Nueva España, el monopolio de las mercancías orientales en el continente. Asimismo la Corona delimitó la forma en que participarían los comerciantes en esas dos regiones y acordó: "...que ninguna de las personas naturales y residentes de la Nueva España ni en otra parte de las Indias pueda tratar en las Filipinas... y que sólo los vecinos y habitantes de las Filipinas puedan contratar en Nueva España". Y si bien permitió el paso de gentes de la Nueva España a las islas, fue con la condición de que éstas residieran en Filipinas por lo menos 8 años, fueran casadas y se trasladaran con su familia a ellas. (28)

Al dictar las órdenes relativas al exclusivismo comercial, la Corona perseguía estos propósitos fundamentales:

- 1.- Hacer de las Filipinas la única región autorizada para comerciar a un mismo tiempo con Asia y América.
- 2.- Hacer de la Nueva España el único centro consumidor, en el continente, de las mercancías que provenían del Galeón.
- 3.- Cerrar el mercado asiático a los comerciantes americanos y principalmente novohispanos, al impedirles comerciar directamente con las islas e incluso al negarles la participación por medio de encomiendas comerciales.

La participación lícita de los comerciantes novohispanos se redujo a la de meros compradores de las mercancías que los filipi-

(28) Yuste, op. cit., p. 26

nos llevaban o enviaban a Acapulco.

De esta prohibición tenemos un comentario que al respecto hizo el Dr. Antonio de Morga:

Por averse engrosado tanto ese trato el comercio con Filipinas que hacia daño y perjuizio a las mercaderías de España, y a los derechos reales, que por razón dellas se cobran, y averse acodiciado los hombres de negocios de México y el Perú, a tratar y contratar en las Filipinas, por mano de sus encomenderos y factores; de suerte, que cesava en la mayor parte, el trato de España, y embiavan mucha plata a las Filipinas, para sus empleos, que por aquella vía, cada año salía de los reynos de Su Magestad, a poder de infieles, se prohibió que no tratasen, ni contratasen en las Filipinas, ningunas personas de la Nueva España ni el Perú, ni se llevasen las mercaderías de China a aquellas partes; y se dió licencia a los vezinos y estantes en las Filipinas para que ellos solos, puedan contratar en dichas mercaderías... y que, de lo procedido de dichas mercaderías, no se lleven en dineros, á las Filipinas, mas de 500 mil pesos, cada un año. (29)

Habiendo cedido Carlos V las islas Molucas a los portugueses en el Tratado de Zaragoza de 1529, eran las Filipinas el único centro importante de la dominación española en el Extremo Oriente. Sólo mucho más tarde, con la fundación de Guam, serían las islas de los Ladrones escala efectiva en los viajes a través del Pacífico (estas islas llamadas también de las Velas Latinas y más tarde Marianas, habían sido descubiertas por Magallanes, y en 1527 Alvaro Saavedra llegó a ellas; en 1542 Ruy López de Villalobos las encontró de nuevo en su camino. Quedaron vinculadas a España 20 años -

(29) Morga, op. cit., p. 216

más tarde, con la expedición de Legazpi). A Manila llegaban las naves de Cantón y Macao, los galeones del Nuevo Mundo, los pequeños comerciantes del archipiélago malayo, de Cochinchina y de la India. Con su Parián recién construido, Manila era la liga entre Oriente y Occidente. Su importancia para la Corona española residía en que era un punto de apoyo imprescindible para tratar los productos de China, Japón y toda el Asia sudoriental. (30)

Legazpi tenía intenciones de establecer este comercio y, antes de finalizar la centuria se hicieron algunos viajes con este propósito. El veterano piloto y navegante Juan de la Isla propuso a Felipe II un viaje de exploración que nunca se realizó. La idea era hacer cartas de las costas asiáticas hasta los 50 ó 60° de latitud norte mientras se investigaban las posibilidades de comercio. Se enviaron instrucciones para el viaje pero antes que el avezado marino pudiera zarpar murió Legazpi y su sucesor, Lavezaris, se negó a dar su apoyo a la empresa. Esto era en 1572. Tres años después, cuatro monjes agustinos y cuatro oficiales y soldados hicieron un viaje de reconocimiento llevando un mensaje de Lavezaris al virrey de Fukien en que le decía que deseaba establecer relaciones comerciales con los chinos y solicitaba permiso para enviar misioneros; solicitaba también que se le diera un puerto como base para el comercio. El intento fue vano y los emisarios regresaron a Manila con ricos presentes para Lavezaris. Este ya no era gobernador y cuando los chinos que venían con la embajada rehusaron entregar los regalos al gobernador Sande, este concibió una profunda antipatía hacia todo lo chino, y durante su gobierno no se hicieron nuevos intentos. Durante los siguientes años monjes españoles hicieron varios viajes a China, ninguno de los cuales trajo los resultados deseados aunque incrementaron grandemente el conocimiento de la civilización china. Mientras tanto, habían comenzado a llegar juncos chinos regularmente a Manila con mercancías ricas así que la urgencia de hacer contacto directo no fue ya tan perentoria, y en 1593 Felipe II prohibió al

(30) Carletti, op. cit., p. XVI

gobernador Pérez Desmariñas el que fuesen naves de Manila a China alegando que los precios que se pagaban por las mercancías eran - así más altos. Sin embargo, 5 años después dió de nuevo su permiso al gobernador Tello y en 1598 éste envió a Juan Zamudio con la misión de asegurar un puerto como base para el comercio. Zamudio consiguió que los chinos le dieran la concesión de un lugar cerca no a Cantón conocido en los archivos españoles como "El Pinal". También podían usar los españoles bodegas en Cantón y se les dieron pasaportes para poder comerciar con libertad en los lugares asignados.

Al año siguiente el gobernador despachó a su pariente Juan Tello de Aguirre con otra nave. Poco tiempo después el ex-gobernador Pérez Desmariñas, camino a Cambodia naufragó en la costa - sur de China y los sobrevivientes fueron llevados a El Pinal por un junco chino. La llegada de tantos españoles provocó las protestas de los portugueses de la cercana Macao. La hostilidad por - tuguesa hizo casi imposible a los españoles continuar con su comercio, que era la parte inicial del plan para asegurar una base en territorio chino. Como en ese momento el rey español lo era también de Portugal, hizo que los intentos pasaran de nuevo a segundo término. La inercia de los manileños y el hecho de que lle - gaban a su puerto los productos chinos en los juncos también contribuyó al abandono de la factoría española en China. (31)

De todas las ciudades del Lejano Oriente, Manila era la me - jor situada por la geografía económica de aquella región, para - ser punto ideal para el comercio oriental. Los dos principales - productos de éste eran las sedas, del norte, y las especias, del sur; ambos podían concentrarse fácilmente en Manila para ser ex - portados a Europa o América. Japón, China, los reinos de la India y la cadena de islas hacia el sudeste de la península malaya que la ligan con las Molucas, forman un enorme semicírculo cuyos radios convergen en Manila. En lo concerniente a distancia de -

(31) Schurz, op. cit. p. 65

los centros de producción, ni Malaca, ni Macao o Batavia combinan tales ventajas. Ciertamente Macao estaba más cercana a las provincias chinas que producían seda, pero el destino de las exportaciones portuguesas era Europa occidental mientras que las exportaciones de Manila, hasta la creación de la Real Compañía de Filipinas, fueron hacia América. Batavia estaba mejor situada como mercado para las especias. Para un mercado únicamente europeo Malaca y Singapur también lo estaban; mas para un comercio a la vez con América y Europa de ambos productos, sedas y especias, ninguna otra ciudad estaba tan idealmente situada como Manila. Esta abandonó a Portugal el mercado de especias y más tarde vió como los holandeses suplantaban a los portugueses en el mismo. Seguros en su comercio sino-americano, los españoles no intentaron seriamente el comercio directo Filipinas-Europa sino hasta fines del siglo XVIII, cuando ya otros países estaban interviniendo en él.

Francisco Leandro de Viana, el crítico más capaz del sistema colonial español, tal como existía en Filipinas, dijo: "ninguna otra región está tan bien situada para ejercer un comercio floreciente". Grau y Monfalcón, que sirvió a los intereses de las islas en España, pensaba igual. En nuestra época Fernández Duro, el distinguido historiador de la marina española dijo refiriéndose a Manila: "La capital del archipiélago Filipino poseía elementos y facilidades que podían haber hecho de ella el centro del comercio con el Lejano Oriente. Conectada a un centro distribuidor en España, Manila podía haber provisto a Europa, si las ideas y las prácticas de sus gobernantes /de España/ no hubiesen cerrado el camino a tal fin". Muchos españoles de visión clara siempre reconocieron las ventajas de la situación de Manila y lamentaron la locura y negligencia de la política que impidió aprovecharlas. Escritores y viajeros de otras naciones sostuvieron la misma opinión, y el mismo Grau y Monfalcón hizo la siguiente observación: "Los holandeses reconocen que, por su posición geográfica, las Filipinas son las islas en el Oriente más aptas para llevar a cabo

el comercio general de aquellos reinos y naciones". (32)

El presidente de la Audiencia de Manila, Dr. Morga, estaba entre los partidarios del comercio directo con China, dando para ello varios argumentos sólidos. En 1598, Hernando de los Ríos Coronel escribía a Morga desde El Pinal urgiéndolo a continuar con los intentos y decía de los chinos en su carta: "... cada chino parece ser el diablo encarnado... no hay malicia o engaño que no intenten. Aunque aquí no roban abiertamente a los extranjeros, - lo hacen por medio de otros métodos peores".

Fernando de los Ríos Coronel fue el español más intelectual que hubo en Filipinas en el último cuarto del siglo XVI. Discurría como un político consumado que era más ventajoso que Filipinas fuese a China a comerciar, que no fuese China a Filipinas - como sucedió siempre, lo cual acarreó, entre otras consecuencias funestas, el que el archipiélago se inundase de chinos. Aunque era militar, miraba los asuntos filipinos desde el punto de vista de la política comercial con preferencia a cualquier otro. A él se debe el primer mapa de Luzón, isla Hermosa y parte de la costa de China, que trazó en 1597, varios trabajos de náutica muy importantes y un astrolabio, amén de la invención de un aparato para - convertir en dulce el agua de mar. Vivió 17 años en el Extremo - Oriente, y en España, adonde regresó en 1605, fue procurador o diputado y luego se hizo sacerdote secular. Regresó a Filipinas y en 1618 por segunda vez volvió a España como procurador del Archipiélago de Filipinas. Era un hombre superior, gran amante de las islas y de su prosperidad. Escribió una obra que se editó en Madrid en 1621 llamada Memorial y Relación para su Magestad que mucho debió pesar en el ánimo del rey para continuar con la empresa de Filipinas. (33)

(32) Ibidem, p. 29

(33) Morga, op. cit., p. 431

Aparte de los intentos españoles de comercio directo con China, existían planes para la conquista del país. Los españoles creían tal empresa fácil dada la reputación pacífica y poco militar de sus habitantes. También se alegaban motivos religiosos - así como el evitar que ingleses o franceses se establecieran primero en China y la usaran como base para atacar la costa occidental del continente americano. Diego de Artiega propuso a Felipe II en 1573 invadir China con 80 hombres. El gobernador Sande ofreció intentar la conquista con cuatro o seis mil soldados. Por la misma época un miembro de la Audiencia de Guatemala, Diego García de Palacios, concibió un plan similar. Como estos hubo otros planes, pero en 1586 el rey ordenó al gobierno desistir de estos proyectos y mantener amistad con los chinos. Estas propuestas de una invasión armada a China parecerían quiméricas si no fuera por el hecho de las conquistas exitosas de México y Perú.

En el grandioso plan de conquista militar y espiritual de las naciones orientales, las Filipinas servirían como centro de operaciones, un nexo que uniría las diferentes regiones de un nuevo imperio oriental. Con la conquista de Portugal en 1580, realizada por el duque de Alba, Manila se convertía en sede de un poderío español que abarcaba desde Ormuz hasta Macao. Por un tiempo Manila fue capital de un orgulloso emporio de comercio, no solamente con China, sino con los archipiélagos que la rodeaban: de Japón a Java y Malaca y los reinos indochinos en tierra. La llegada de holandeses e ingleses complicó grandemente la ejecución de tan vasto proyecto en un momento en que las circunstancias eran favorables para llevarlo a cabo. Los esfuerzos para conquistar las Molucas culminaron con el duro golpe asestado a los holandeses y sus aliados malayos en Ternate y Tidore en 1606, a cargo de Pedro Bravo de Acuña. Pero la realización del sueño imperial en oriente no llegaría porque aunque los españoles tercamente mantuvieron su dominio en Ternate hasta 1662, los holandeses les impidieron una mayor expansión en esa región. Las exitosas expediciones contra los príncipes de Borneo, los establecimientos españoles en Formosa y la costa china, y los intentos de atraer los -

reinos de Indochina a la esfera de influencia española, fueron to
dos parte del intento imperial. Sin embargo, los medios que los
gobernadores y los veteranos de las guerras en los Países Bajos
-los Ronquillos y Desmariñas, Guzmán, Acuña, Silva- podían obte-
ner de Nueva España y la Metrópoli nunca fueron suficientes para
la gigantesca tarea que se proponían. Además existía el eterno -
temor de levantamientos chinos en Manila, como el de 1603, las ti
rantes relaciones con los belicosos y susceptibles japoneses, las
frecuentes incursiones de flotillas holandesas en las islas hacia
la mitad del siglo XVII, los perennes ataques de los musulmanes -
-todo esto preocupaba grandemente a los españoles de Filipinas-.
Aún así los capitanes lograron revivir en el Oriente la llama mor
tecina de la conquista, llevando a cabo prodigios de valor y arro-
jo. Sin embargo, a pesar de todas las alarmas y viscositudes su-
fridas, el comercio del Galeón florecía. (34)

El Doctor Morga fue nombrado por Felipe II en 1593 tenien
te general y capitán general del gobernador de Filipinas, a la sa
zón D. Luis Desmariñas, joven que temporalmente suplía a su pa-
dre, D. Gómez Pérez Desmariñas, quien había muerto recientemente.
Además, Morga fue también nombrado oidor de la Audiencia de Fili-
pinas en 1595. Vefa con gusto, como buen católico que era, que -
la fe se difundiera por el Extremo Oriente, pero no vefa con agra
do que teniendo dentro de casa mucho qué hacer todavía, y que a-
tender al "Maluco", se distrajesen los pocos hombres útiles de -
guerra en expediciones de conquista sumamente inciertas. No deja
ba de ser un sueño que un puñado de hombres y una base de opera-
ciones (Manila) algo endeble, intentaran la anexión por las armas
de una o más naciones del continente asiático. En esos primeros
años Filipinas pasaba por una grave crisis económica. Los indíge-
nas habfan mermado por el trabajo en las encomiendas y habfa habi
do una enorme inmigración de chinos. Por la primera razón el cam
po producía muy pocos alimentos y la segunda agravaba el problema.
Los colonos españoles eran escasos, y más aún, porque se les ocu-

(34) Schurz, op. cit., p. 30

paba continuamente en las expediciones marítimas y eran gente pobre, de manera que la colonia apenas sobrevivía. (35)

5.- La situación en Manila.

Cuando Legazpi cambió la capital de Cebú a Manila en 1572, el barrio español se situó en lo que había sido un asentamiento de musulmanes. Formaba la ciudad una especie de triángulo con el río en un lado y la bahía en otro, y estaba rodeada de una muralla construida por el gobernador Desmariñas padre, con bastiones artillados a intervalos. Además tenía la fortaleza de Santiago. Por el lado de tierra había tres puertas principales en la muralla flanqueadas por torres, que se cerraban por la noche. Otras puertas daban al río y a la bahía. Alrededor de la Plaza de Armas se situaban los edificios principales: el palacio del gobernador donde vivía éste, su familia y su séquito oficial, donde también se asentaba el tribunal y la Audiencia y habitaciones para la guardia. En la misma plaza estaba el Cabildo, el tesoro real y los arsenales además de la catedral. Dentro de las murallas había un monasterio de agustinos, uno de dominicos y uno de franciscanos, una residencia de jesuitas, el convento de San Andrés y Santa Potenciana, y tres hospitales, uno de ellos para los nativos. Morga relata que había cerca de 600 casas intramuros y un número mayor de madera, en los suburbios. La ciudad primitiva, hecha de madera se incendió dos veces en 1583 y en 1603, y después se reconstruyó en piedra. Más allá de la ciudad amurallada había múltiples barrios que albergaban nativos y el Parián o barrio de los comerciantes chinos. (36)

La base de la prosperidad de la ciudad era la llegada de los juncos del Mar de la China. La cantidad de chinos que llega-

(35) Morga, op. cit., p. 53

(36) Schurz, op. cit., p. 35

ron a residir en Manila como consecuencia de sus operaciones comerciales pronto resultó en que dominaron la vida económica de la colonia, monopolizando el comercio al por menor y las artesanías de la colonia. Los manileños les llamaban Sangleyes -palabra derivada de un término del dialecto Amoy: "Seng-li" que quería decir comercio.

Los chinos trajeron consigo lo que probablemente fue el problema más serio en la administración interna de la colonia: el problema racial con todas sus implicaciones de antagonismo económico, político y social, surgido del contacto de dos pueblos tan diferentes. La crónica de este problema está llena de sospechas y temores, levantamientos y sangrientas represiones, restricciones y expulsiones, y entre los estallidos de pánico y violencia, largos períodos de quietud. Los españoles concientes del peligro, tomaron medidas preventivas. El gobernador Ronquillo construyó el Parián o barrio donde debían habitar los chinos, que hasta entonces estaban por toda la ciudad. Hacia fines del siglo XVI había más de 400 tiendas y más de 8,000 hombres encargados del comercio en ellas. En el barrio chino había pocas mujeres y muchos sangleyes se unieron a mujeres nativas dando lugar a una población chino-mestiza. Otros se convirtieron al cristianismo y al casarse con cristianas les era permitido vivir en otros barrios de la ciudad. Esto pronto trajo dificultades creándose un grupo de dudosa ortodoxia y peligroso para la seguridad de la colonia. Para 1586 había 10,000 chinos en ella; en 1596, cuando Morga envió de regreso a 12,000, declaró que un número igual permanecía en la ciudad. En 1621 había más de 10,000 con permiso de permanecer en Manila y 5,000 sin él; en 1636 había más de 30,000 entre chinos y japoneses. En 1749 llegaban a 40,000. Cuando se comparan estos números con la cantidad de habitantes españoles -algunos cientos- se comprende la situación potencialmente peligrosa que esto representaba. Esto sucedía a pesar de que para permanecer en Manila necesitaban permiso y además pagaban tributo e impuestos. (37)

(37) Ibidem, p. 80

Entre los chinos, que eran la mayoría de la población y a menudo tenían quejas y estaban descontentos por las condiciones de vida y de comercio, y los españoles, que sentían superioridad racial y al mismo tiempo mucho temor, las colisiones eran inevitables. Los españoles tenían también una invasión desde China. En 1574 según dijimos, Manila fue atacada por una flota de 170 juncos al mando del pirata Limahon. La matanza de españoles fue grande hasta que fueron socorridos por la llegada de Juan de Salcedo, el nieto de Legazpi, quien forzó a Limahon y sus hombres a huir en sus juncos, siendo perseguidos por los españoles quienes quemaron la flota. En 1593 el gobernador Pérez Desmariñas fue muerto por los remeros chinos de su galera, cuando iba al mando de una expedición destinada a la conquista de las Molucas. Este tipo de incidentes tenían a los españoles en perpetuo estado de alerta. El gobernador Anda dijo en 1768 que había habido catorce insurrecciones chinas desde la fundación de la colonia, cerca de dos siglos atrás. Esto significaba un promedio de una cada cuatro años, aunque las más serias ocurrieron en las primeras décadas del gobierno español, antes de que se establecieran formas de convivencia satisfactoria entre las dos razas. Cuando acontecían estas revueltas, el comercio del Galeón siempre sufría consecuencias, siendo como era un barómetro de las condiciones locales de las Filipinas. Por otro lado, los azares de los viajes que impedían la importación a Filipinas, también eran causa de inquietud para los chinos de Manila, llegando en ocasiones a provocar levantamientos.

A pesar del eterno conflicto, del temor de revueltas o invasiones y de las ocasionales expulsiones de la población china de Manila, los españoles sabían perfectamente bien que no podía subsistir la colonia sin ella: estaban concientes de la dependencia económica a que estaban sujetos; el intercambio regular del comercio era vital para la línea marítima Manila-Nueva España, y además la misma colonia española dependía para su manutención de los chinos que proporcionaban la comida y los servicios. Antonio de Morga, después de una expulsión de chinos comentaba:

Después del fin de la guerra, la necesidad de la ciudad comenzó, ya que por no tener sangleyes que trabajaran en los oficios y trajeran todas las provisiones, no había comida ni zapatos, ni siquiera a precios excesivos. Los indios nativos ya no ejercen esos oficios y han olvidado lo referente a la agricultura, ganadería y artesanía del algodón, el tejido de telas, cosas que solían hacer en los días de su paganismo y por largo tiempo después de la conquista del país.

En otro momento el mismo Morga escribió que:

Es verdad que la ciudad no podría ser mantenida ni preservada sin los chinos ya que son hábiles en todos los oficios y excelentes operarios que trabajan por salarios razonables.

Esto sucedió siempre y en las crónicas se menciona a través de dos y medio siglos. (38)

La precaria situación en que se encontraba la economía de las Filipinas en los últimos años del siglo XVI se describe claramente en las cartas que el Dr. Morga enviaba a Felipe II. En una de ellas, de julio de 1598 dice:

Llegué á Filipinas por junio de 95 con los riesgos, trabajos e incomodidades que de tan largos viajes se pueden entender, en que gasté más de trece mill pessos sin haver rescivido cosa alguna por vía de ayuda de costa ni salario hasta que entré cobrando el de mi oficio...hallome tan pobre que no tengo género de caudal ni hazienda con que remediar seis hijos que aquí tengo sin otros dos que dejé quando vine a estos reynos desde España, y el salario que V. M. me da -

(38) Ibidem, p. 91

con la plaza de Oydor de esta Audiencia de dos mill pessos de minas por año, no es bastante para sustentarme en esta Ciudad, según el estado y precio que las cosas hoy día en ella tienen... A V. M. suplico muy humildemente sea servido de hacerme merced de mandar promover mi persona a la Real Audiencia de México, en la Nueva España, ó al de los Reyes, en el Perú, donde serviré a V. M. con el animo que siempre y con alguna más comodidad de mi casa y hijos y de remedio dellos, que aquí no pueden tener alguno por la cortedad de la tierra y que en el entretanto se me acrecente el dicho salario o se me haga algun buen socorro por vía de alivio de costa, pues no tengo otro remedio ni amparo que el de V. M. (39)

En general, el estado de cosas prevaletientes entre los misioneros y religiosos era de marcada corrupción. Se adjudicaban prerrogativas que no les incumbían, usurpando la jurisdicción real en cuestiones legales respecto a los indios. Poseían cárceles y prisiones propias. Comercian con mercancías de China a la Nueva España. Daban mal ejemplo en "vicios de deshonestidad, juegos, comidas y fiestas"; explotaban a los indios para su propio beneficio, de todas las maneras posibles. "Los más espirituales procuran pasar a China, Japón, Camboxa y otros Reynos a predicar el Evangelio, dejando por detras aca tanto como hay que hacer para que fueron traídos; y con este ipo se inquietan é inventan jornadas y conquistas, y con ellas inquietan á los que gobiernan ya con españoles..." Morga los acusa abiertamente de comercio sexual con las indias "bien aderezadas y compuestas". También los acusa de maltratar físicamente a los indios "como a perros o esclavos" y predicar solamente en las provincias ricas desamparando a las que no les producen beneficios económicos. (40)

(39) Morga, op. cit., p. 56

(40) Relación hecha por Morga a S. M., Manila, 8 de junio de 1598. Morga, op. cit., p. 247

Continúa narrando Morga acerca de la situación en Filipinas y respecto al gobierno secular dice que hay remisión y descuido acerca de cumplir lo necesario para el buen gobierno de las islas; las órdenes reales no se cumplían; se especulaba con los alimentos provocando escasez y carestía. Se descuidaba todo lo relativo a los indios y chinos comerciantes atendiéndose únicamente, en lo que a estos respectaba, al propio beneficio económico de oficiales y españoles en general. Saqueaban la tierra talando bosques para vender a los chinos la madera, mataban el ganado para vender los cueros provocando escasez de carne. Se especulaba con la harina ocultándola. Los alcaides y regidores no cuidaban lo que convenía a la colonia sino sólo a sus propios negocios y en general, toda la agricultura, ganadería y pesca en lugar de incrementarse se fue descuidando y mermando poniendo en grave peligro la economía de las islas. Existía despilfarro en el vestir y en el juego, mucha corrupción, y la ciudad estaba mal cuidada y mal defendida.

En lo relativo a guerra y justicia existía nepotismo en los nombramientos de los militares y a los que realmente lo eran por su práctica y experiencia se les desaprovechaba. Hacía falta reparar las murallas y defender mejor la ciudad. Se carecía de la artillería suficiente para este propósito y de navíos, astilleros, armas y artilleros. Se descuidaba la disciplina de los soldados que por la ociosidad y el vicio no eran efectivos cuando tenían que cumplir con su tarea y "se ha de procurar se anden embarcados lo más que se pudiere, porque importa mucho en estas yslas estar hechos a la mar, y sepan pelear en ella, que es lo que acá suele ser más a propósito". Aconsejaba Morga prestar especial atención a la construcción de "navíos de respeto, porque suelen vernir enemigos o corsarios y se pierde tiempo con ellos, y aun la reputación, por no acudir con brevedad al encuentro dellos".

En la cuestión de justicia, como en todo lo demás había ineficiencia y corrupción. Los jueces no estaban en sus puestos cuando se les necesitaba; los alcaldes mayores, corregidores y tenien-

tes de las provincias atendían poco a su cargo y mucho a su lucro personal por medio de contrataciones y negocios propios, tal como lo hacían los religiosos. Morga los acusa de voracidad y fraude con el dinero de la Corona.

La Caja Real de Moneda tenía un tribunal de tres oficiales de Su Magestad que él proveía: un factor, un contador y un tesorero, cada uno con 10,500 maravedís anuales de salario; un escribano de minas y registros de la real hacienda, ejecutores y oficiales que residían en Manila, desde donde administraban todo lo perteneciente a esta materia de todas las islas.

Las encomiendas de todas las provincias daban un promedio anual de impuestos netos de alrededor de 30,000 pesos. Se cobraban tributos a los "sangleyes", cristianos e infieles (mahometanos), de aproximadamente 8,000 pesos al año; los quintos reales - de todo el oro que se sacaba de las islas y si se trataba de particulares con permiso de extraer el metal, pagaban el diezmo. Del quinto real por este concepto, a pesar de los ocultamientos, se obtenían anualmente 10,000 pesos. Había además el "situado" de dos reales por cada tributario, para pagar a los soldados y los prebendados, que cobraban los encomenderos como tributo y que alcanzaba la suma anual de 34,000 pesos. Entraban a la caja real - por concepto de gastos de justicia cerca de 3,000 pesos. Los derechos del 3% que se cobraban a los navíos chinos cargados de mercancías que llegaban, eran de 40,000 al año. Para enviar mercancías a Nueva España los españoles debían pagar derechos del 2%, lo que sumaba 20,000 pesos anuales. Se obtenían también anualmente otros 8,000 pesos por impuestos sobre las mercancías y dinero que se traía de Nueva España a Filipinas. Por esto y otros conceptos diversos se obtenían 150,000 al año.

Como todo esto no bastaba para sostener a la colonia, la caja real de Nueva España mandaba socorros en dinero según se necesitaban, dinero que se sacaba de los derechos del 10% que se cobraban por las mercancías llegadas de China a Acapulco. Estas -

cantidades no alcanzaban para cubrir los diversos y enormes gastos de la colonia por lo que Morga comenta: "...de suerte, que siendo el caudal, que su Magestad tiene en estas islas tan limitado, y los gastos tan grandes, la caja real anda alcançada, y se pasa estrechez y necesidad".

Asimismo, el 10% que se cobraba en Acapulco por impuesto a las mercancías llegadas en el Galeón de Manila, tampoco alcanzaba para cubrir los gastos que se hacían en Nueva España para navíos, gente de guerra, municiones y otras cosas que se enviaban a las Filipinas. El faltante lo cubría la caja real de México, de manera que al rey no le aprovechaba en nada su colonia de las Filipinas "...solo las sustenta por la Cristiandad, y conversión de los naturales, y por las esperanças de mayores frutos, en otros reynos y provincias de Asia, que por esta puerta esperan, quando Dios fuere dello servido. (41)

Los situados que cobraban los encomenderos los ocultaban - mostrando padrones más cortos de lo que cobraban y los retenían - mucho tiempo en su poder antes de llevarlos a la caja real. Se cuidaba poco de acrecentar la Real Hacienda por parte de todos - los que tenían que ver con ella. Los libros estaban mal llevados, con desorden e inexactitudes. Los oficiales manejaban los fondos para provecho propio sin que entraran en la caja, cometiéndose toda clase de daños y fraudes con el dinero y los tributos que se debían al rey. Los bienes y alimentos almacenados se descuidaban por lo que se pudrían o echaban a perder, desperdiciándose. En el manejo de los astilleros y construcción de naves se hacían negocios turbios entre factores y patrones de ribera por lo cual el presupuesto destinado a estos menesteres sufría fuertes mermas. - Había plazas de hombres destinados a este oficio, superfluas y no necesarias, que se daban a criados, deudos o allegados. Había muchos más capitanes y oficiales de los necesarios, cobrando sueldos. Los alcaldes de los fuertes cobraban más sueldo del que or-

(41) Ibidem, p. 222

denaba Su Majestad. La Caja Real estaba fuertemente endeudada - por todo esto y la de Nueva España subsanaba todas estas fallas. (42)

6.- El comercio con Oriente y su efecto en Filipinas.

Hacia fines del siglo XVI la creciente exelencia en calidad de la seda china y su menor precio, crearon fuerte competencia para las sedas peninsulares en las colonias americanas. En España se hicieron serios intentos de prohibir la importación de seda china. Los primeros gobernadores de Filipinas como Sande y Gómez Pérez Desmariñas y virreyes como Villamanrique, escribieron sobre el peligro para la industria metropolitana y las pérdidas - para el imperio de tanta plata que iba a China como producto de la venta de la seda. Hemos visto cómo se prohibió el comercio directo entre Manila y Perú. Este problema se presentaría ocasionalmente durante los dos y medio siglos que duró el comercio del Galeón. Morga nos ha dejado una descripción de la riqueza y variedad de los productos que llegaban de China a Filipinas:

madejas de seda cruda, muy fina, y otra de menor calidad... blanca o de todos colores... cantidad de tercio pelos algunos lisos y algunos bordados con toda clase de figuras, colores y modas, otros bordados en oro; lanas y brocados de oro y plata sobre sedas de diversos colores; mucho hilo de oro y plata en madejas; damascos, satines, tafetas y otras telas de todos colores; lino... algodón blanco de diferentes clases... almizcle, benjuí y marfil; adornos para lecho, colgaduras, cubiertas y tapices; manteles, almohadones y alfombras; jaeces para caballos bordados con cuentas de vidrio y perlas; cristal, perlas, rubies y zafiros; fuentes de -

metal, teteras de cobre y trastos de hierro y cobre; clavos, hierro laminado, hojalata, y plomo; pólvora, harina de trigo, conservas de frutas, especias, carnes saladas y otras, frutas, nueces, castañas, hilo, agujas, cofres, muebles, animales, cuentas...(43)

Treinta o cuarenta navíos grandes (somos y juncos) llegaban anualmente a Manila desde China, hacia el mes de marzo. Hacían el viaje en 15 ó 20 días, vendían las mercancías y regresaban antes de que el clima se les tornara adverso para la navegación, normalmente a fines de mayo o principios de junio.

Nadie podía entrar ni salir del navío antes de que fuera visitado por los oficiales del gobierno. Los oficiales reales hacían la visita y el registro de las mercaderías y su avalúo (del valor en Manila). La ciudad pagaba de todo ello 3% a Su Majestad. Después se descargaban - las mercancías en sampanes y eran llevadas al Parián o a otros - almacenes fuera de la ciudad, donde se vendían. En el navío no se permitía a nadie la compra-venta de mercancía o bastimentos. Se les pagaba únicamente en plata porque no querían oro. A fines de junio salían las naos hacia Nueva España. De los chinos decía Morga que:

es jente muy platica práctica, e intelijente en la mercancía, y de mucha flema y reportación, para hazer mejor su negocio; y saben fiar, y hacer comodidad liberalmente, a quien saben les trata verdad, y no les ha de hazer falta en la paga; por otra parte, como - jente sin ley ni conciencia, y tan codiciosos, hazen mil fraudes, y engaños en las mercaderías, que es menester estar muy atentos, y conocerlos, para no ser - engañados los compradores; los quales, también se esquititan desquititan, en malas pagas, y trampas que les hazen, que en uno y otro, tienen de ordinario los juezes y audiencia bien en que ocuparse.

(43) Ibidem, p. 217

El comercio directo entre Manila y la India, las Molucas, Java, Borneo, Siam, Cambodia y Cochinchina, se realizó en ocasiones pero de manera irregular o disfrazada y nunca se estableció permanentemente al igual que no se hizo con China continental y Japón. Hemos mencionado ya el hecho de que a los españoles de Manila les era sumamente cómodo el que llegaran juncos chinos regularmente con sus mercancías a Filipinas, que la mano de obra de los chinos establecidos en Manila les era vital para sobrevivir y que no contaban con los recursos suficientes para seguir extendiendo sus conquistas más allá. El siglo de la conquista y el impulso que lo hizo posible, habían terminado. Las Filipinas eran colonia de Nueva España, demasiado lejos de la Metrópoli y con recursos insuficientes. Además la presencia portuguesa primero, e inglesa y holandesa después, en aquellas remotas regiones, fue un factor poderoso para detener ese impulso imperial español hacia Oriente. España estaba en serias dificultades ella misma y no era ya momento de destinar recursos económicos por otra parte ya muy mermados, para continuar una expansión que iba resultando extemporánea. El comercio esporádico con los países orientales dependió de la laxitud o rigidez con que las autoridades del momento en Manila hacían observar los reglamentos o prohibiciones reales, o de la conveniencia económica que podía reportarles los productos más solicitados que eran los provenientes de la India por su riqueza y las especias de las Molucas. Con estas últimas tuvo Manila mucho contacto y el esfuerzo de expansión se llevó a cabo más sistemáticamente hacia ellas pero sin resultados satisfactorios.

A la baía y río de Manila, acude todo el golpe de navíos de China, Japón, Maluco, Borney, Siam, Malaca y la India, que vienen a las Filipinas, con sus mercaderías y contrataciones, y aquí las venden y rescatan, para todas las islas y poblaciones dellas. (44)

(44) Ibidem, p. 203

De las Molucas, Malaca e India llegaban a Manila naves por tuguesas trayendo clavo, canela, pimienta, esclavos negros y cafres, paños de algodón y toda clase de telas diversas, ámbar, marfil, ropa bordada, pabellones, colchas, objetos de adorno dorados, curiosidades, joyas de diamantes, rubíes, zafiros, topacios y otras piedras finas; vino, pasas, almendras, conservas venidas de Portugal o hechas en Goa, alfombras persas y turcas, muebles ricamente dorados hechos en Macao, bordados de aguja. Se les pagaba en oro y plata y regresaban hacia el mes de enero. A Molucas llevaban comida, arroz, vino, loza y algunas otras cosas necesarias. A Malaca sólo llevaban el oro o dinero, fuera de algunas chucherías españolas y esmeraldas. No se les cobraban derechos reales a estos navíos.

De Siam y Cambodia rara vez llegaban navíos que traían pimienta, marfil, mantas de algodón, rubíes y zafiros toscamente labrados y engarzados, algunos esclavos, cuernos, cueros, uñas de badas (rinoceronte, en malayo), y otras pequeñeces. Su venida y vuelta era por los meses de abril, mayo y junio. De Borneo llegaban a Manila algunos navíos pequeños que vendían petates finos de palma, muy labrados, esclavos, sagú (del corazón de la palma), tibores y tinajas de todos tamaños vidriados en negro, muy finos. Aunque en Borneo había diamantes, no iban a Manila porque los portugueses de Malaca los compraban allá. Estos productos de Borneo los usaban más los naturales que los españoles. Se llevaban de regreso comida, vino, arroz, mantas de algodón y otras chucherías de que carecían.

Las Filipinas no exportaban casi nada porque las islas eran pobres en recursos naturales, no se impulsó nunca la agricultura, ganadería o industria y la carga de productos orientales en el Galeón era mucho más redituable. Solamente se exportó en ocasiones cera, algodón y cordaje. Desde que llegaron los españoles observaron que los indígenas usaban algunos adornos de oro, pero permanecieron ignorantes del origen del metal. Se habló de su existencia en las arenas de algunos ríos; en su primer reporte al

rey, Legazpi decía: "la gente usa pendientes, brazaletes y collares de oro...", pero se lamentaba de que los nativos eran demasiado indolentes para trabajar sus minas. Los españoles mismos se ocuparon poco de la minería. El gobernador Ronquillo (1583-84) - dijo que en ciertos años se llevaban a Acapulco entre 60 y 70,000 pesos en oro, pero este cargamento se fue haciendo más escaso y - sin embargo el oro es actualmente uno de los productos más importantes de las Filipinas. Las especias en las islas eran tan escasas como los españoles creían que era el oro. Solamente se producía canela en Mindanao, pero los españoles nunca hicieron un esfuerzo serio para desarrollar su comercio y generalmente la importaban de Ceylán. La nuez moscada también crecía allí, pero en cantidades insignificantes. Obtenían el grueso de la carga de especias de los holandeses de Java. (45)

Bernardo de Balbuena en su Grandeza Mexicana (1604) nos habla largamente en su descripción de la ciudad de México, del comercio de Nueva España con Asia:

De Goa marfil, de Siam ébano pardo;...
 De Filipinas la nata,...
 De Macón lo más precioso...
 De ambas Javas riquezas peregrinas...
 La fina loza del Sangley medroso...
 y de Terrenate...
 clavo fino y canela de Tidoro.

Refiriéndose a la plata mexicana nos dice:

De tesoros y plata tan preñada,
 Que una flota de España, otra de China
 De sus sobras cada año va cargada.

(45) Schurz, op. cit., p. 47

Y le habla a la ciudad de México en estos términos:

En tí se junta España con la China
Italia con Japón, y finalmente
un mundo entero en trato y disciplina.
En tí de los tesoros del Poniente
se goza lo mejor; en tí la nata
De cuanto entre su luz cría el Oriente. (46)

Las exportaciones de Manila a Acapulco se clasificaron en cinco rubros generales: textiles, especiería, loza y marquetería, cera y estoraque. Los textiles eran el producto más sobresaliente de las importaciones, la mayoría de algodón, seda, lino o cáñamo, raras veces de lana, y procedían de China. En segundo orden de importancia venían las especias; la canela de Mindanao, pimienta de las Molucas y clavo en mucho menor volumen. La loza o porcelana era en su mayoría china o japonesa y se encontraba en enorme variedad. La cera era un producto filipino y se comerciaba en grandes cantidades. El estoraque, goma o resina usada en medicina y perfumería también era un producto filipino. Las sedas en todos los procesos de manufactura y todo tipo de diseño y tejido eran la parte más valiosa de la carga de los galeones, tanto piezas como productos terminados: medias, faldas y corpiños, mantos, capas y kimonos, colchas y tapices, pañuelos, manteles y servilletas, vestiduras para las iglesias, etc. De la India venían algodones de muchos tipos; alfombras persas y chinas; artículos de joyería de oro como anillos, brazaletes, pendientes, collares, objetos de culto (crucifijos, relicarios, rosarios), empuñaduras de espadas, todos ellos ricamente adornados con diamantes y rubíes; gemas en bruto, peinetas, abanicos de marfil o sándalo, campanillas de bronce, bibelots de marfil, jade, frutas de oro y plata, muebles de marquetería, tibores de todos tamaños y porcelana en infinita variedad. Especias, almizcle, bórax y alcanfor, te y

(46) Manuel Carballo, "El comercio con Asia". Artes de México, N° 190, Año XXII, Ago-Oct, 1976, México.

hasta el siglo XVIII puros de Manila (47)

Nunca nave alguna jugó un papel tan importante para una ciudad como el Galeón lo hizo para Manila: traía a los colonos que si sobrevivían a las fiebres y no se establecían permanentemente en las islas, regresaban en pocos años en la nave, enriquecidos, a México o a España. Era el solitario barco-correo que llevaba y traía noticias de uno o dos años atrás, de guerras en España, cartas de familiares en la Metrópoli o en la Nueva España. Los españoles de Manila hacían de intermediarios sin necesidad de afanarse porque todas las rutas comerciales de Oriente convergían en la ciudad y los productos de aquellas regiones gravitaban en ella sin que hubiera esfuerzo alguno de su parte. Pagaban buenos precios por ellos, seguros de la ganancia y los comerciantes orientales ambicionaban una parte de la plata mexicana o peruana que afluye de Manila en grandes cantidades. Por ello, los manileños se esforzaron mayormente en buscar nuevos mercados. Las operaciones mercantiles no podían ser más simples: para el comerciante típico consistían en comprar los productos que regularmente llegaban a Manila, registrar en el tesoro lo que enviarían, llenar las formas de registro para el Galeón y empacar los bultos y cofres. Al regreso de la nave recibían su parte del trato y si eran deudores de las "obras Pías", pagaban el dinero que se les había prestado. Según el Doctor Morga, estas transacciones no tomaban más de tres meses, hacia el siglo XVIII la operación total se hacía en dos. El resto del año lo pasaban llevando una existencia fácil y regalada, a menos que les amenazara una guerra o catástrofe, cosas a las que la ciudad estaba sujeta a menudo. Tal vida se la proveían las ganancias de su comercio y la facilidad de obtener objetos de lujo orientales de infinita variedad a precios mínimos. Esta vida los desalentaba e emprender ocupaciones menos remunerativas que para la colonia hubieran sido vitales como la industria y la agricultura.

(47) Yuste, op. cit., p. 45

La forma de vida de los españoles en Manila está claramente expresada en un memorial que algunos ciudadanos le dirigieron al gobernador Berenguer en 1788:

Los conquistadores españoles de estas islas no dejaron España para empuñar el arado en Filipinas... mucho menos para instalar telares o trasplantar nuevos frutos... lo que los impelió a abandonar hogar y patria y enfrentarse a tantos peligros fue su interés en el oro y las especias... ¿Como podía tan pequeño número de hombres, ocupados en el comercio debido a las ventajas que éste les reporta, pensar en cultivar la tierra, introducir nuevas especies vegetales o establecer manufacturas?. Solamente los españoles de temperamento aventurero han venido a las Filipinas y éstos no están hechos para dedicarse al desarrollo de la industria. Las naciones europeas que poseen colonias en América y Asia saben que para que éstas prosperaran debían colonizárseles con muchas familias experimentadas en las artes y la agricultura. Si se hubiera hecho lo mismo en Manila, se habría contribuido a su progreso... Desde la fundación de esta comunidad no ha habido, ni hay, otros medios de conservar las islas, de defenderlas en tierra y en el mar contra enemigos internos o externos, que el Galeón de Acapulco... Este comercio es, entonces, la única base y fundamento de la subsistencia de esta comunidad.

Muchos extranjeros hicieron iguales observaciones quedando grandemente sorprendidos de que los manileños no trabajaran para mejorar y establecer sobre bases firmes la economía de la colonia y sólo se limitaran a vegetar la mayoría del año esperando la llegada del Galeón, basando su prosperidad o pobreza en los azares de ella. (48)

(48) Schurz, op. cit., p. 41

En 1586 Pedro de Rojas escribía a Felipe II desde Manila - que la colonia entera estaba absorta en el comercio del Galeón. - Se quejaba de que esto hacía a los manileños poco aptos para empresas guerreras, y pintaba las consecuencias morales "afeminamiento, vicios, lujos, vestidos caros, el comer y beber en demasía". Algo similar narraba el P. Zúñiga más de 200 años después. En un memorial al Consejo de Indias enviado por algunos ciudadanos de Manila incluido el gobernador Vera, se lamentaban de lo poco asentada e inculta que era la colonia y lo atribuían a que los primeros en llegar habían sido conquistadores y que después "sólo pensaban en el comercio y la ganancia". Antonio de Morga escribía en 1609: "los españoles no se aplican o intervienen en ninguna otra industria. Consecuentemente no hay agricultura que valga la pena... El comercio ha sido muy dañino y perjudicial en este aspecto".

En 1637 Grau y Monfalcón declaraba que los españoles no podían vivir sin el comercio, ya que toda la agricultura estaba en manos nativas y el comercio al menudeo e industria, en manos de los chinos y agregaba que por motivo de ese comercio los españoles llegaban a las islas arriesgando vidas y haciendas en tan largo y doloroso viaje. Debido a lo fácil que era tratar todo lo relativo a la compra-venta y envío de mercancías la colonia filipina languidecía por falta de toda clase de empresas necesarias para su subsistencia y desarrollo. El Doctor Morga, a quien tantas noticias debemos sobre el estado de cosas imperantes en las Filipinas nos reitera: "... los españoles no se han aplicado, ni tratan otra cosa; con que, ni ay labores, ni granjerías del campo de consideración, ni labran ni benefician minas, ni lavaderos de oro, (que hay muchos) ni se dan a otras muchas cosas que pudieran, con mucho aprovechamiento (si el trató de China les faltara) que para esto á sido de mucho daño y perjuizio..." y termina diciendo que también los naturales habían abandonado las labores del campo y otras ocupaciones útiles que solían tener y el mucho perjuicio que se obtenía para España el que a través de Manila saliera tanta planta hacia el Oriente "que jamás á de bolver por ninguna vía

a poder de España". (49)

Las transacciones mercantiles se hacían internamente entre las islas, pero también en el comercio con China que era sumamente activo; los "pesos fuertes" de plata mexicana circulaban ampliamente en todo el Oriente y fueron objeto de atesoramiento y - lo siguieron siendo hasta tiempos muy recientes. Las mercancías que se enviaban de Manila a Acapulco, se reembarcaban algunas en Veracruz hacia España. De nueva España a Manila los envíos consistían principalmente como se dijo en barras de plata y pesos - acuñados, cochinilla de Oaxaca, cacao de Guayaquil y Caracas, vino, aceites y tejidos de lana españoles. El Barón de Humboldt escribió: "la cantidad de metales preciosos exportados a Filipinas, incluso lo que va fuera de registro, asciende en un año común a - un millón y a veces un millón trescientos mil pesos ... ordinaria - mente el número de pasajeros [de Acapulco a Manila] es muy considerable, y de cuando en cuando es aun mayor por las colonias de - frailes que España y México envían a Filipinas. El Galeón del - año 1804 llevó 75; y por eso los mexicanos dicen que la Nao de - China carga en su retorno [a Manila] plata y frailes". (50)

7.- Los Galeones.

Las plazas de las naos de la Carrera de Nueva España no se daban a los que habían servido en Filipinas sino a otros. Los relacionados con este asunto veían solamente su beneficio y no el - bien de la colonia. Las plazas eran más de las necesarias lo que obraba en perjuicio del presupuesto real. La gente estaba "desnuda, desarmada y hambrienta, porque sus capitanes sólo han pretendido pelarlos". En general se aprovechaban de los cargamentos de

(49) Morga, op. cit., p. 221

(50) Prieto, op. cit., p. 108

Nueva España para sí, causando perjuicio a los habitantes de la - colonia y al regreso de las naves usaban el espacio de carga en - provecho propio y en perjuicio de los demás vecinos cuya carga - alijaban sin cuidado haciendo que se perdiera o se estropeará. La mayoría de los que venían negociando en las naos eran deudos o - criados del virrey de Nueva España, jóvenes e inexpertos, haciendo fraudes en Acapulco y en el despacho de las naves.

Los galeones tenían altos castillos de proa y popa muy característicos. La aparente pesadez que esto confería a su forma se contrarrestaba en parte por el ancho de su manga. Su apariencia era de media luna, muy diferente del de sus predecesoras, las galeras mediterráneas y de sus sucesoras las fragatas, y era más parecida a las naves de comercio del Mar del Norte. (51)

En los primeros años, antes de que se dictaran reglamentos, no había uniformidad en el número o el tonelaje de los galeones; eran enviados anualmente de uno a cuatro de diversos tonelajes. En 1570 llegaron de Acapulco tres naves al mando de Juan de la Is la. En 1602, tres zarparon de Manila y en 1603, cuatro. En 1593 el rey ordenó que anualmente hicieran la travesía dos galeones y el máximo de su desplazamiento era de 300 toneladas. Después de esto una o dos naves hicieron el viaje anualmente. En 1720 otro decreto ordenó que fuesen dos: este número fue el usual en los - primeros cincuenta años de la línea. Los manileños prefirieron - siempre arriesgar una sola vez al año en la inversión del comercio del Galeón. Cuando zarparon dos naves, la insignia, donde - iba el jefe de la expedición, era conocida como capitana y su com pañera, como almiranta. A veces escaseaban los galeones y la vida económica de la colonia se veía muy afectada, tal como sucedió en 1589, cuando de cinco naves que la colonia poseía dos años antes, sólo una pudo hacer la travesía a Acapulco: el virrey había vendido la San Martín; Cavendish el corsario había capturado la San ta Ana y una tercera fue destruida en una tormenta en Cavite. La

cuarta fue declarada inepta para la travesía. Tampoco en 1635 hubo galeones en las islas para hacer el viaje y de ello se avisó - al virrey de Nueva España. A veces las naves se usaban en las - guerras contra los holandeses. Otras, hubo que comprar alguna de emergencia a los holandeses o portugueses, o a los comerciantes peruanos en Acapulco. Las restricciones en el tonelaje nunca fueron obedecidas: llegó a haber galeones de hasta 2,000 toneladas, como el Santísima Trinidad, capturado en 1762 por los ingleses y llevado a Plymouth. El Rosario, uno de los galeones más famosos que estuvo en servicio continuo de 1746 a 1751, tenía 1,700 toneladas de desplazamiento y podía transportar 18,000 "fardos" de mercancías, - cuando sólo se permitían 4,000. (52)

La mayoría de los galeones se construían en los astilleros de Cavite, en la Bahía de Manila, donde gran cantidad de obreros chinos y malayos llevaban a cabo el trabajo de construcción y reparación. Algunos se construían en otras partes de las islas del norte, donde se encontraban los tres requisitos para llevar a cabo la labor: puertos seguros, abundancia de madera y mano de obra nativa. Así, en tiempos del gobernador Juan de Silva se construyeron dos galeones en la costa de Camarines, dos en Bagatao en la provincia de Albay, uno en Marinduque y otros en Mindoro, Masbate y Cavite.

Algunos se construyeron fuera de las islas como fue el Gualupe de tiempos del gobernador Ovando, que se construyó en la - costa de Siam, pero no sirvió para la difícil travesía. Diego Fajardo hizo construir uno en la costa de Satsuma, en Japón. Ríos Coronel, el agente de la colonia, propuso en 1620 que los galeones se construyeran en la India o Cochinchina porque las maderas allí eran de superior calidad y los costos de construcción menores. En 1679, una orden real prohibió su construcción fuera de - Filipinas.

(52) Almazán, op. cit., p. 15

Las maderas duras de Filipinas servían muy bien al propósito de la construcción de galeones. La estructura se hacía de madera de teca, muy resistente y apropiada para viajes tan largos y en el resto de la nave eran usadas otras maderas nativas. Para las cuadernas, la quilla, el timón y la parte interna se usaban generalmente la resistente madera de molave. El laminado exterior se hacía de "lanang", madera muy fuerte más, de tal naturaleza que las balas de cañón pequeñas quedaban encajadas en ella mientras que las grandes rebotaban. Excelente cordaje para los aparejos se obtenía del abacá, el cáñamo de Manila. El velamen se hacía en la provincia de Ilocos y el metal necesario se importaba en su mayoría de China, Japón, Macao o la India y era trabajado en forjas de operarios chinos y malayos al mando de maestros españoles y mexicanos. Con estos materiales los galeones eran de especial fortaleza: el P. Díaz decía que "cada uno es un fuerte castillo en el mar", cosa cierta pues se sacrificaba su movilidad a su resistencia. Woodes Rogers, el pirata inglés que capturó en 1709 el galeón Encarnación era competente crítico en el asunto y comentaba: "Estas enormes naves se construyen con excelentes maderas que no se astillan, tienen costados muy gruesos, mucho más fuertes de los que construimos en Europa". Pedro Calderón Enríquez dice que los ingleses dispararon cerca de 1,000 balas de cañón de 18 y 24 libras contra el Santísima Trinidad sin penetrar sus costados. La labor de cortar las maderas en las montañas y llevarlas a la costa la hacían los nativos y el trabajo de construcción lo hacían hábiles carpinteros chinos. Los isleños trabajaban en las faenas más pesadas en los astilleros bajo un sistema parecido al "repartimiento". (53)

Además de los marineros los galeones llevaban artilleros y en los primeros tiempos arcabuceros y mosqueteros. Normalmente los únicos soldados a bordo eran el número prescrito de artilleros, a menos que hubiera inminente peligro de ataques piratas o naves hostiles. En el viaje de Acapulco a Manila sin embargo, solían ir a veces hasta dos o trescientos soldados para refuerzo de las guar-

niciones de las islas. En los primeros años no se armaban seriamente los galeones de la ruta. Así sucedió con el Santa Ana a quien Cavendish atacó en 1587. Después de las incursiones de Drake y Cavendish en aguas del Pacífico, se tomaron medidas más serias de defensa. Sin embargo, a pesar de los excelentes cañones que se fundían en Cavite, los galeones raramente navegaron suficientemente equipados de aquéllos. Para aprovechar mejor el espacio para la carga de mercancías, se corría voluntariamente el riesgo de algún ataque. A menudo los cañones se guardaban en la cala, mientras en la cubierta se apilaban bultos y cofres con mercancías. Fue el caso del Santísima Trinidad que atacado súbitamente, solamente llevaba en posición diez de sus sesenta cañones, con un resultado desastroso para el galeón. A la salida de Acapulco generalmente se tomaban mayores precauciones porque la actividad pirática era ahí mayor y el espacio de carga no era tan solicitado. Un sistema regular de convoyes como el de la Carrera de Indias en el Atlántico nunca fue adoptado. La amenaza pirática no fue crónica en el Pacífico como lo fue en el Atlántico. Sin embargo a veces se enviaron navíos armados a encontrar al Galeón y escoltarlo en la costa de Nueva España hasta Acapulco.

El gobierno de Filipinas también despachaba con frecuencia naves desde Manila que iban a encontrar al Galeón procedente de Acapulco para escoltarlo a través de los estrechos hasta Cavite. A veces se enviaban "avisos", pequeñas embarcaciones destinadas a advertir a la nao de algún enemigo cercano. Un sistema de señales de fuego fue inventado por el jesuita Francisco Colín, para advertir a los galeones en caso de peligro. Se estableció un código de señales variando el número de fogatas o la frecuencia del humo para indicar así el curso que debía seguir, o la fuerza o situación del enemigo. Igual recurso se usó en la costa americana desde la isla de Cedros que normalmente era el primer punto en que tocaban tierra los galeones, encendiéndose hogueras en puntos salientes y altos de la costa. (54)

(54) Ibidem, p. 212

El costo de los galeones y el gasto necesario para su mantenimiento pesaban mucho sobre el tesoro real. El gobernador Vera - informó a Felipe II en 1587 que había construido un navío de 500 toneladas a un costo de ocho mil pesos y en esa época también el - virrey de Montesclaros declaró que se habían comprado tres naves para la línea de Manila a un costo de 3,500, 13,000 y 14,000 pesos respectivamente. En la tercera década del siglo XVII se construía un galeón anualmente a un costo promedio de 30,000 pesos y a finales de ese siglo esta cantidad había aumentado considerablemente y en mayor proporción de lo que aumentó el tamaño de los galeones, aún teniendo en cuenta el aumento de los precios. Los galeones San Carlos, San José y Santísima Trinidad costaron en el siglo XVIII respectivamente 100,000, 180,000 y 191,000 pesos. Era natural que dado el largo viaje que debían hacer, el costo de reparación y carenaje de las naves fuera alto, pero aún con esas consideraciones, era excesivo. Legentil, un navegante francés del siglo XVIII que pasó algún tiempo en Manila, escribió que cuando los galeones llegaban se les descuidaba grandemente. Se les desmantelaba y se les abandonaba durante cerca de seis meses a las inclemencias del clima. Relató la corrupción existente en el manejo del trabajo para volverlos a dejar en condiciones aptas para la navegación. Refiriéndose al Santa Rosa llegado de Acapulco en 1766, cuenta que los directores de los astilleros de Cavite estimaron que el trabajo - costaría 40,000 pesos. El capitán De Caseins, que llegaba en el Buen Consejo directamente desde España (viaje que no se había realizado en cien años) objetó el precio y pidió que se le permitiera - inspeccionar al galeón para calcular el valor del trabajo de reparación. Después de diez días de examen informó al gobernador que por la cantidad de diez mil pesos como máximo, podía poner a la nave en condiciones de viajar a Acapulco. Con ayuda del hábil oficial José de Cordova, De Caseins realizó el trabajo con gran eficiencia y un costo total de sólo 9,000 pesos. Apenas regresó el - escrupuloso francés a España, un comité de inspección nombrado por el gobernador, condenó el trabajo realizado y recomendó rehacerlo, cosa que se llevó a cabo al precio de 50,000 pesos. Y concluye Legentil: "Según me aseguran algunos españoles, en este incidente -

tengo un ejemplo de lo que ordinariamente sucede en Manila". El mismo De Caseins puso al galeón San Carlos en condiciones de navegar hasta Nueva España cuando, habiendo zarpado, hubo de regresar por estar en peligro de naufragar. En Cavite se achacó el problema a lo mal repartida que iba la carga pero el francés declaró - que la causa estaba en su forma. Recortó los altos castillos de popa y proa que constituían obstáculos para una mayor rapidez y - seguridad en la navegación, y le dió la forma eficiente de una - fragata. Así reconstruido, el galeón pudo regresar a Nueva España. Lo mismo que el mantenimiento de los galeones, el costo para mantener la línea de navegación era muy alto. Por esta causa, - aún siendo los galeones propiedad de la corona, en diversas ocasiones ciertas autoridades de Nueva España y Manila aconsejaron - permitir la propiedad privada, pero otras se opusieron sistemáticamente a ésto. (55)

No obstante las tormentas, los ataques de los piratas, las deficiencias de armamento, y a pesar también de las reales disposiciones que limitaban el número de mercancías que podían transportar los galeones, el tráfico comercial entre México y las Filipinas fue uno de los más florecientes que registra la historia de aquellos siglos. Cada galeón llevaba hasta un millón de pesos en plata. En cada viaje se transportaba más de cinco veces el valor del costo de construcción del galeón. En 1593 el tráfico quedó - limitado por real decreto a dos naves por año que no excedieran - de 300 toneladas, las cuales podían transportar a la Nueva España hasta 250,000 pesos en mercancías y llevar a Manila hasta 500,000 pesos en plata. La ambición de los beneficios económicos era demasiada para que las disposiciones de la Metrópoli se acataran: - las naos crecieron de tamaño y fue mayor el monto de mercancías. En los dos siglos y medio que duró el intercambio, se calcula que la plata extraída de las minas de la Nueva España para pagar los productos orientales ascendió a más de 200 millones de pesos equivalentes a dos mil millones de pesos actuales, cifra que para -

(55) Ibidem, p. 198

aquella época era fabulosa. Los mercaderes chinos establecidos en Manila y los gobernadores de las islas eran quienes determinaban la cantidad y calidad de las mercancías que iban a Nueva España mediante un sistema de "cupos" o boletas. Las autoridades de Manila repartían también entre los españoles y mexicanos residentes en Filipinas, los derechos de embarque de acuerdo con su posición en la comunidad y las dádivas que estaban dispuestos a entregar. A pesar de las dificultades de la navegación, las trabas impuestas por Madrid, los ataques de piratas, las exorbitantes tasas y alcabalas y de las clásicas "mordidas" en Manila y Acapulco todos cuantos intervenían en la operación de los galeones hacían grandes fortunas, al grado de que uno de los mayores problemas era el de disponer de capitanes y pilotos ya que éstos en pocos viajes se enriquecían y se retiraban. (56)

Las condiciones de trabajo de los nativos de Filipinas probablemente representaron la parte más opresiva de la dominación española en las islas. A veces se hacían levas de ellos como castigo a alguna insurrección y los capataces moros o españoles les daban maltrato, cosa que provocaba más sediciones. Los habitantes de la región de Papanga se rebelaron en 1660 contra el trabajo forzado de la tala de madera, y Fernández Navarrete, escribiendo en 1676, habla de los sufrimientos de los nativos debido a "la furia infernal de algunos españoles". Tres años después el rey ordenó al gobernador Vargas cuidar de que los nativos fuesen tratados con benignidad.

La dirección del trabajo de construcción de galeones corría a cargo de hábiles carpinteros de ribera. Sin embargo en ocasiones éstos escaseaban y el trabajo era dirigido por personas sin experiencia en la construcción naval. El gobernador Ovando dijo haber encontrado en los astilleros de Cavite "una total negligencia y falta de práctica y de conocimiento de la construcción moderna" de naves. En cambio, un inglés que anduvo en las islas cincuenta años

más tarde declaró que el trabajo en Cavite, aunque caro, era extraordinariamente bien realizado. Las condiciones de construcción, - como todo lo concerniente al comercio del Galeón, variaban constantemente.

Los primeros galeones de Manila llevaban una tripulación - de entre 60 y 100 hombres, de acuerdo con el tamaño de la nave y - era difícil conseguir gente para efectuar tan largo y azaroso viaje. Con el incremento en el tonelaje naturalmente se necesitó un mayor número de hombres en la operación. El enorme galeón Santísima Trinidad llevó en un viaje un total de 284 tripulantes: 40 artilleros, 100 marineros capaces y 100 españoles y nativos casi carentes de experiencia, además de 44 soldados. También eran empleados como marineros los malayos y los filipinos en gran cantidad. Ríos Coronel habla de ellos como "gente miserable, poco útil en el mar" y como decía una ley de 1620 "un gran peligro en navegación - tan difícil". El porcentaje de incapaces entre los españoles también era alto. Los marineros españoles aptos recibían entre 150 y 300 pesos al año, de acuerdo con sus conocimientos y con la tarifa corriente del momento. En tiempos del viajero Gemelli Careri - - (1697) se les pagaban 350 pesos por viaje redondo. A los marineros filipinos se les daba además una ración mensual de arroz. Una vez llegados a puerto se comportaban los marineros como siempre se han comportado: desordenados, consumiendo grandes cantidades de alcohol y desapareciendo cuando más se les necesitaba. En ocasiones - tenían razón al amotinarse o desertar porque sus sueldos se pagaban tarde o se les defraudaba. En general los nativos sufrían grandemente en las travesías, por el clima frío de las altas latitudes, y por el maltrato a que se les sujetaba. (57)

El Doctor Morga, como de costumbre, también tiene algo que decir al respecto:

(57) Schurz, op. cit., p. 209

En las embarcaciones, y armadas de navios de alto borde, para la carrera de Nueva España, traen los navios que se despacha, general y almirante, maestros, y con tramaestres, guardianes, despenseros, alguaziles, con destables y artilleros, marineros, pilotos, y sus ayu dantes, grumetes, carpinteros, calafates y toneleros; al sueldo de su Magestad, por asiento en la Nueva España, en cuya real caja se pagan, y se provee todo lo que es necesario para ello. Y sus provisiones y nom bramientos, se hazen por el Virrey a quien esto hasta agora á tocado; aunque los navios se hayan fabricado en las Filipinas, y salen della con la carga de las mercaderías para Nueva España, de donde buelben con los socorros de soldadesca y municiones, y demas nece sario para el campo, y pasajeros y relijiosos, y con la moneda procedida de los empleos y mercaderías.

Las finanzas de Filipinas se manejaban desde Nueva España (58)

Los oficiales que iban a bordo de un galeón eran: el capitán, dos altos oficiales, tres o cuatro pilotos, dos contramaestres con dos ayudantes, dos alguaciles y dos cirujanos. En los primeros años del comercio iba como segundo del comandante un oficial con el impresionante título de "capitán de mar y guerra". El comandante era siempre conocido como "general" o "general de mar" y cuando en la travesía iban dos galeones, al oficial a cargo de la almiranta se le llamaba almirante. Cada nave llevaba también un notario, un capellán, comisario, calafateador, carpintero, buzo y camarero en jefe. Dos oficiales que no tenían relación directa con el trabajo de la nave pero que sin embargo viajaban en ella eran el contador y el veedor, de parte de las autoridades. En el viaje de regreso desde Acapulco iba también un maestre de plata y un alférez, un sargento mayor y a veces algún capitán del ejército a cargo de tropas enviadas a reforzar las guarniciones de Filipinas

o Molucas. Además viajaban a bordo amigos del gobernador o del virrey. Morga informó al rey que los oficiales del galeón eran en su mayoría parientes y servidores de los virreyes: "jóvenes sin experiencia en asuntos navales". Gobernadores, virreyes y otras autoridades intervenían para nombrar a los oficiales de un galeón cosa que provocaba dificultades de jerarquía entre los propios oficiales por dividirse la autoridad. Cuando el rey acusó al virrey conde de Monterrey de apostar en los galeones a sus servidores y amigos privados, en detrimento del tesoro real y para su ventaja personal, éste replicó que de las pocas personas competentes para tales puestos que había en Nueva España, un gran número de caballeros e hidalgos con experiencia náutica estaban a su servicio.

Al menos uno de estos nombramientos del virrey sabemos que correspondió a una persona de gran valía que mostró ser merecedora de la confianza depositada en ella. Se trataba de Lope de Ulloa, un caballero gallego, capitán de la guardia del virrey que tenía 27 años cuando fue nombrado segundo en el mando de un galeón. Más tarde, como general del Espíritu Santo, Ulloa, con gran valor y arrojo salvó al galeón de sufrir la misma suerte del San Felipe, encallar en un puerto japonés. A pesar de las órdenes reales expedidas en diversas ocasiones, este estado de cosas continuó igual que en lo referente a las intervenciones de diferentes autoridades en los nombramientos de los oficiales de los galeones, ejerciéndose mucho el nepotismo y el favoritismo a pesar de las órdenes reales de que sólo se empleara a gente experta en las tareas de la navegación aunque ésta escaseaba en Manila y los gobernadores, que en ocasiones eran venales, vendían los puestos. Hasta 1800, finalmente una ley reservó el derecho de dar nombramientos en las naves al rey y al ministro de marina. Aunque muchos de estos oficiales no tenían casi conocimientos de navegación hubo otros que hubieran dado lustre a cualquier marina, tales como Diego de Zamudio Manrique y Bruno de Hezeta, éste último marino experimentado y participó de la exploración del norte de California a fines del siglo XVIII; otros nombres ilustres hubo, como el de Juan de la Isla, Pedro Flores, Fernando Centeno Maldonado, Diego de Arévalo y Tomás -

de Endaya. Además hay que recordar que el personal apto y entrenado para la navegación era menos numeroso en la ruta pacífica que en la atlántica. (59)

La paga de los oficiales de un galeón a principios del siglo XVII era como sigue:

Comandante (general)	4,325 pesos
Almirante (capitán de la almiranta)	2,900 "
Maestre	400 "
Piloto	700 "
Contramaestre	325 "
Segundo contramaestre	225 "
Notario	225 "
Camarero en jefe	225 "
Maestre de raciones de agua	225 "
Cirujano	225 "
Alguacil	325 "
Tonelero	325 "
Calafateador	325 "
Sargento mayor	600 "
Ayudante	412 "
Alférez	865 "

En la lista se nota el poco aprecio que se tenía por los hombres duchos en las labores del mar porque los conquistadores y colonizadores de América y en general los españoles de la época eran en su mayoría hombres de tierra y no hombres de mar: obsérvese que un sargento o un alférez, puestos militares, percibían mayores sueldos que el piloto o el contramaestre. A pesar de los sueldos bajos, todos los oficiales integrantes de un viaje del Galeón obtenían fuertes ganancias por negocios ya turbios, ya limpios, relacionados con el comercio o por medio del juego a bordo en tan

(59) Schurz, op. cit., p. 200

larga travesía.

Unos cuantos pilotos experimentados eran los pilares de la línea de navegación Manila-Acapulco. Esto fue particularmente cierto en el siglo XVIII, cuando la operación de la línea tenía bases más estructuradas que en el siglo anterior. El piloto mayor era un personaje de gran prestigio e influencia en la nave y en Manila era objeto de gran respeto. Los pilotos eran generalmente los únicos oficiales a bordo que sabían de navegación y la dirección del viaje les era confiada por los capitanes nombrados por las autoridades de tierra. Normalmente su número era escaso e insuficiente para cubrir las necesidades de la línea de navegación. La carrera de piloto era bastante más difícil en la línea pacífica que en la atlántica. El viaje era más largo y más difícil y sus condiciones menos atractivas salvo el lucro que se podía obtener dada la rica carga de los galeones, pero esto mismo impedía la continuidad de su trabajo. Era raro que un piloto permaneciera largo tiempo en esta ruta porque una vez que hacía fortuna prefería abandonar los riesgos de esta navegación. El primer piloto mayor fue Andrés de Urdaneta, el descubridor del tornaviaje en 1565. Otros nombres famosos son el de Cabrera Bueno quien completó las cartas de Urdaneta para uso futuro, Sebastián Vizcaíno, Lorenzo Lazcano, Juan Pérez, explorador de la costa noroeste de América, Vicente Vila, quien fue capitán del San Carlos en una expedición a California en 1769, y desde luego Gerónimo Gálvez de largo y honorable servicio en el Mediterráneo, en el Atlántico y en la ruta del Galeón de Manila, a fines del siglo XVII. Durante el XVIII la línea ocupó a varios pilotos extranjeros porque no hay que olvidar que la dinastía reinante en España, la de los Borbones, era de origen francés.

En Cavite se cargaban las provisiones necesarias para la travesía de seis meses con una reserva para emergencias. La dieta básica era de bizcocho, pescado y carne salada, además de garbanzo, frijol, tocinos, queso, aceite y vinagre, cebolla y ajos. El Santiago cargó en 1590, 40,000 libras de bizcocho, 388 de pescado, 4,480 de carne salada, 50 tocinos, 900 quesos, 405 libras de cebo-

llas y ajo además de garbanzo y frijol y grandes cantidades de - aceite y vinagre. El Covadonga en 1748, llevaba además de lo anterior 4,275 libras de puerco salado, 350 bushels (1 bushel = aprox. 36 litros) de arroz, una cantidad grande de azúcar y otras provisiones. A menudo durante el viaje, la despensa se surtía con carne fresca de tiburón. Los vegetales y las frutas se consumían - por necesidad al principio del viaje. Para los enfermos y aquellos pasajeros de alto rango, había pollos, miel y conservas de - frutas que también se consumían generalmente en las primeras etapas del viaje. "En corto tiempo nos dice Gemelli Careri de su viaje todas las provisiones escasearon, excepto los dulces y el - chocolate, único confort de los pasajeros". Cuando había que racionar también el combustible o durante alguna tormenta, los pasajeros tenían que contentarse con comida y bebida frías, por temor a los efectos de un fuego sin control. (60)

La dotación inicial de agua se cargaba en las islas haciendo la última parada antes de entrar en el Embocadero. Llevaban entre 2 y 4,000 recipientes de barro de gran tamaño, según el número de pasajeros y el tamaño del galeón. Algunos galeones tenían - cisterna y parte del agua también se llevaba en grandes cañas de - bambú selladas: "500 bombones de caña llenos de agua se trajeron a bordo, cortados por orden del capitán; eran de ocho palmos de largo y gruesos como el muslo de un hombre". Las raciones de agua, a menudo debían acortarse cerca de la región de las islas de los Ladrones, y se comenzaba a depender de la que se pudiera reunir al - cruzar el área de lluvias en latitudes altas. La tarea de recoger el agua de lluvia se encargaba al "alguacil de agua" o "maestre de las raciones de agua". Había relativa certeza de lluvias entre - los 30 y 40° de latitud norte, sin embargo en ocasiones este recurso falló viéndose seriamente afectado el suministro y teniendo que racionarla muy estrictamente.

Los saturados galeones permitían a los pasajeros un reducido espacio donde moverse. La monotonía del viaje se aliviaba con

(60) Cit. por Schurz, op. cit., p. 268

diversiones que desviarán las mentes de los peligros, y de la monotonía de la contemplación del mismo paisaje día con día, o del incessante rugido del agua y el ruido que hacía la madera del galeón sujeta al continuo movimiento y la presión del agua. Inventaban - juegos inocentes, porque los dados y las cartas estaban prohibidos, así como toda clase de apuestas. Los oficiales no admitían queja alguna de jugadores ni reconocían deudas de juego. Sin embargo a pesar de la prohibición se jugaba y se apostaba y hubo capitán que les ganó 40,000 pesos a sus compañeros de viaje. Se apostaba con todo: las cartas, peleas de gallos, el tiempo, o la perspectiva - de avistar tierra en una fecha dada. En una apuesta de este tipo perdió Gemelli Careri un par de mancuernillas de oro y esmeraldas.

El fumar estaba severamente restringido por el peligro de fuego. Se podía hacer solamente en ciertos lugares del barco y en todo caso se podía fumar puro o pipa pero no cigarrillos. "Quien fuese encontrado fumando fuera de las áreas permitidas será puesto en grilletes durante 15 días y a pan y agua". (61) y si alguien - fumaba puro o pipa sin tomar las debidas precauciones era condenado a servir durante un año y sin paga en la nave misma o en la cárcel de Cavite. Las reglas contra incendios eran muy severas. También las peleas, juramentos y blasfemias eran severamente castigados.

El número anual de galeones que hacían la travesía entre - Nueva España y Manila generalmente fue de dos en una y otra dirección (cuatro unidades). Al principio, en los años 70 del siglo - XVI, pudo suceder que un patache acompañase a los galeones, en la época en que éstos no debieron exceder demasiado las 250 ó 300 toneladas. A finales del siglo XVII llegó a establecerse el sistema del galeón único, pero se trataba de naves de cerca de 1,000 toneladas, que provocaban la admiración de los adversarios de España. En las tres primeras décadas del siglo XVII, la flota siempre contaba de dos grandes unidades iguales de entre 1,600 y 1,800 tonela

(61) Cit. por Schurz, op. cit., p. 270

das. Ellas aseguraban la unión imperial, mantenían vivas a las - Filipinas hispanas y daban cohesión al Pacífico Ibérico. En ocasiones, la comunicación entre Manila y Acapulco quedaba reducida o totalmente abolida por uno o dos años. El México de los grandes negocios se conmocionaba y la colonia española del archipiélago se angustiaba. Los motivos de esa irregularidad eran lógicos por - tratarse de la travesía más larga de la navegación de la época: rigores del mar, tifones, fatiga de los marinos, desperfectos en el cargamento y en las naves, hostilidad de los hombres paganos y - cristianos, japoneses, ingleses u holandeses, etc. La historia de los galeones constituye necesariamente el armazón de la historia colonial de las Filipinas. (62)

8.- Organización del comercio del Galeón.

Los comerciantes de Filipinas participaban del comercio - transpacífico a través del reparto del espacio de carga en el Galeón, que era regulado conforme al permiso de carga y tonelaje en vigencia. Fue la comunidad española la que más ampliamente participó en este tráfico. Durante los primeros años el gobernador fue el encargado de hacer el reparto del espacio de carga pero después se crearon las juntas de Repartimiento y Avalúo con representantes de las autoridades y de los comerciantes, que organizaron - formalmente el tráfico. Había dos aspectos importantes: el reparto del espacio de carga de la nave y el avalúo de las mercancías. A través del primero a los comerciantes les era limitado el volumen de mercancías a cargar y a partir de los avalúos se tasaban los - precios de las mercancías y por lo tanto el valor de los impuestos que los comerciantes debían cubrir. (63)

(62) Chaunu, Las Filipinas..., p. 63

(63) Yuste, op. cit., p. 28

Existía un permiso o cuota global de carga, el cual en todo el siglo XVII fue de 250,000 pesos. Dentro de este total, teóricamente todos los ciudadanos podían participar en el comercio del Galeón en proporción al capital que poseyeran. La parte de carga que le correspondía a cada uno la decidía la "Junta de Repartimiento". En la práctica, el comercio quedó en manos de unos cuantos quienes compraban a los demás sus "boletas" o permisos. Una parte considerable de la carga la negociaban grupos tales como el capítulo catedralicio, o la institución que se encargaba de obras pías. Estos grupos amasaron grandes capitales y actuaban como banqueros de los armadores, prestando dinero con intereses que iban del 20 al 50%. Una vez asegurada la boleta, había que solicitar las mercancías al encargado de la "pancada", o sea el que compraba los productos por mayoreo en los barcos chinos para exportar los en el Galeón. Todo se complicaba más por la burocracia y las leyes aduanales españolas y por el hecho de que la carga que salía de Manila costaba 250,000 pesos ahí, pero en Nueva España su valor se doblaba. Sistema tan complicado necesariamente acarreó demoras y corrupción. Además se estimaba la carga muy por debajo de su valor y su peso reales y todos participaban en el negocio; hasta los marineros podían llevar algo de mercancía. El resultado era que los galeones siempre iban sobrecargados lo que muchas veces causó naufragios. La pérdida de un Galeón significaba un año ruinoso para la ciudad. Las ganancias eran enormes: oficialmente de 83% pero en realidad de entre 100 y 300%. (64)

La operación del comercio del Galeón fue única en los anales del comercio. Este sistema comercial estaba basado en el principio de que la comunidad entera española de las Filipinas dependía en gran medida para su sostén en las ganancias de los galeones. Como consecuencia lógica, todos los miembros de esa comunidad tenían el privilegio de participar en el apresto de la carga. Las naos mismas eran propiedad de la Corona, y era ella la que regulaba minuciosamente la conducción del comercio, con objeto de asegu-

(64) Spate, op. cit., p. 162

rar a cada colono la participación en las ganancias. De este modo "la Ciudad y Comercio" que a menudo se dirijían al rey como si fueran una y la misma persona, fueron durante largo tiempo virtualmente sinónimos.

Las primeras leyes que gobernaron el comercio del Galeón - se expidieron periódicamente en forma de decretos reales y muchas datan de 1593. Este cuerpo de leyes fue más tarde codificado en las "Leyes de Indias". Los gobernadores acostumbraban ejercitar - su poder de ordenanza en aspectos referentes al comercio. (65)

Las formas regulatorias del comercio Nueva España-Filipinas fueron en sustancia permisos de carga y tonelaje que limitaron el volumen de comercio a una cantidad específica en dinero, y se dictaron desde fines del siglo XVI con objeto de limitar, por una parte, la entrada de mercancías que no procedían directamente de Filipinas (productos de China) y por otra, la salida de grandes cantidades de plata hacia Oriente. El primer reglamento de este tipo se fecha en 1593. En él el comercio se limitaba a un permiso de carga de 250,000 pesos de ocho reales de mercancías en el viaje de Manila a Acapulco, y de 500,000 pesos en plata de ocho reales - en el viaje de retorno. Esta proporción aumentó con el tiempo y - para 1769 era de 750,000 pesos de Manila a Acapulco y de 1'500,000 pesos en el viaje de regreso. También se ordenó que hubiera dos - naves de 300 toneladas cada una "que cada año hicieran el viaje de Nueva España a Filipinas, y en lo que se ha de llevar los socorros de gente y trayga la permission". Esta primera ley limitó las - hasta entonces abiertas posibilidades del comercio y fue el principio regulador del tráfico del Galeón a lo largo del siglo XVII. En este siglo se ratificó con otras cédulas, o se le hicieron ligeras modificaciones que obedecían a diversas contingencias surgidas de la práctica.

Con los Borbones, ya para 1702 se había elaborado por pri-

(65) Schurz, op. cit., p. 154

mera vez un reglamento que regía en todos sus términos el comercio transpacífico que modificó, entre otras cosas, el volumen de carga y tonelaje de los barcos, aumentándolo y reduciendo su número a uno en cada viaje. (66)

Otras de estas leyes fueron acerca de los impuestos, por medio de los cuales el Estado español obtuvo fuertes ingresos que le permitieron financiar los gastos administrativos y militares del Imperio. El comercio fue la actividad económica más gravada, después de la minería. Los impuestos recaían tanto en las mercancías como en los barcos. El tráfico del Galeón fue afectado por impuestos como el almojarifazgo, la avería, el almirantazgo y otros que indirectamente recaían sobre él como la alcabala y ciertos gravámenes sobre determinadas mercancías.

Con el nombre de "tonelaje" se cobró en el comercio transpacífico una cantidad determinada sobre cada tonelada de repartimiento en el espacio de carga del buque. El "almirantazgo" fue otro de los impuestos que el estado español creó en el siglo XVIII para aumentar los ingresos. Consistió en una cantidad que a partir de 1737 la Corona obligó a todos los comerciantes a pagar. Al comercio de Filipinas le impuso una contribución de 2,000 pesos por el galeón anual que hacía el viaje a Nueva España. La "alcabala" fue un impuesto que se cobró, junto con el almojarifazgo, desde el inicio del comercio en el siglo XVI a pesar de un señalamiento legal de que en Acapulco no se cobraría alcabala sobre la primera venta de las mercancías. Ya para fines del siglo XVIII se cobraba un 6% sobre la primera venta de todas las mercancías en el puerto de Acapulco. (67)

El almojarifazgo o diezmo de mar era generalmente considerado como un impuesto ad valorem y fue el conjunto de derechos que, en Filipinas como en todo el imperio español, pagaban los intercam-

(66) Yuste, op. cit., p. 11

(67) Ibidem, p. 18

bios por mar. Se cobraba a la entrada de las mercancías importadas por mar cualquiera que fuese la procedencia del navío. A la entrada, pero no a la salida, salvo en el caso del tráfico con la Nueva España, que en Manila pagaba a la entrada y a la salida. Las exportaciones de las Filipinas devengaban la tarifa más importante de los derechos cobrados a la entrada de Acapulco.

Puede decirse que hubo dos tarifas que prevalecieron durante toda la historia de las Filipinas. La tarifa del 3% siguió prevaleciendo con Japón y con la India. (68)

El almojarifazgo recayó sobre el comercio de Filipinas cobrándose, además del acostumbrado, un 10% más en Acapulco. O sea que la tasa global que se pagaba era del 17% ad valorem, tasa que se cobró sin problemas hasta finales del siglo XVII. Después, se ajustó el pago de derechos en Acapulco a una cantidad específica. Ya en el siglo XVIII este impuesto era de 33% en el tráfico transpacífico. Tal parece que con el nombre de almojarifazgo se llegó a cobrar en Acapulco, además de éste, otros impuestos como los llamados de la Armada de Barlovento, fletes de mar, avería, alcabala de primera venta y derechos de salida de reales y gentes, con lo que se causaba gran confusión entre los comerciantes respecto al pago de impuestos.

La "avería" era un impuesto que servía para la ocasional defensa de los galeones. Al pasar por las aduanas internas cerca de la capital, los productos del Galeón pagaban la "alcabala" o impuesto sobre las ventas. Los productos del almojarifazgo se enviaban a Manila como parte del "situado" o subsidio, cubriéndose el resto con dinero del tesoro virreinal. Esto no era algo especial sino parte normal del sistema fiscal del imperio español. Las ricas regiones productoras de plata de México y Perú contribuían al sostenimiento de otras menos productivas tales como la Florida, Cuba o Filipinas. Antonio de Morúa escribía a principios del siglo

(68) Chaunu, Las Filipinas..., p. 41

XVII: "...los gastos del gobierno insular son generalmente mayores que las percepciones, y la diferencia se obtiene del tesoro - real de México". La cantidad de los situados nunca fue uniforme: seleccionando fechas al azar vemos que en 1666 fue de 85 mil pesos; en 1730, de 90,922; en 1786 fue de 346,912 pesos. El situado fue abolido en 1804. (69)

Para la compra de productos chinos los españoles idearon - una forma de adquisición al mayoreo llamada "pancada". El desconfiado sistema español no favorecía el que particulares llevaran a cabo el comercio y asumían que esto traería abusos, que se reducirían al mínimo si las transacciones eran vigiladas muy de cerca - por las autoridades. Así se evitaría la corrupción y la fuga de - dinero. Evitaron así los arreglos individuales entre chinos y españoles. La municipalidad de Manila nombraba a dos o tres personas idóneas para cerrar los tratos de comercio. En ciertas épocas se cumplió con esta reglamentación, en otras no. A fines del siglo XVII esta institución fue sustituida por la feria en que libremente comerciaban los individuos, método que prevaleció hasta el - final del comercio del Galeón.

Entre la pancada, por medio de la cual los españoles adquirían las sedas de los chinos, y la salida del Galeón, intervenían una elaborada serie de transacciones oficiales. El gobierno español, siempre proclive a la burocracia y a la sobrerreglamentación, estaba especialmente ansioso de restringir la ambición de comerciantes individuales en el comercio del Galeón. La inevitable alternativa a esa política hubiera sido el temprano monopolio del comercio por una pequeña minoría de los ciudadanos. Como la aplicación de los reglamentos se relajó con el paso del tiempo, lo que - se quería evitar fue exactamente lo que sucedió. Ya que la participación en las ganancias era el imán que atraía a los españoles a Manila a través del Pacífico, interesaba a la Corona mantener la - igualdad de oportunidades en el dicho comercio. Si éste estímulo

(69) Schurz, op. cit., p. 181

a la migración dejaba de existir, la permanencia de la colonia hubiera sido más costosa y difícil cosa que la Corona quería evitar; sin embargo esto sucedió con el tiempo. Un grupo pequeño de comerciantes ricos llegaron a monopolizar el comercio del Galeón: en 1586, 194 ciudadanos enviaron mercancías en el San Martín. Dos siglos después el San Andrés llevaba una carga perteneciente a sólo 28 personas.

El "permiso" limitaba el volumen de comercio a una suma específica y fue la base de todo el sistema reglamentario que se aplicó. Imponía una cuota de exportación a la colonia y servía al doble propósito de limitar la competencia en el mercado mexicano - de las sedas chinas a aquellas de manufactura española, y como ya se dijo, de restringir la fuga excesiva de plata mexicana a China.

Para decidir la forma en que se haría la carga de mercancías en el Galeón el gobernador, que en los primeros años era el único que lo hacía, hubo de compartir la decisión con la junta de representantes de los principales intereses de la comunidad. Estos comprendían el gobierno real, la Iglesia, y "la Ciudad y el Comercio". La Junta de Repartimiento, tal como se organizó, incluía además del gobernador, al juez principal de la Audiencia, al fiscal, a dos regidores o miembros del Consejo de la ciudad y al Arzobispo de Manila. Cuando se estableció el Consulado en 1769 como cuerpo regulador del comercio en Manila, se constituyó con ocho "compromisarios". Esto indicaba una división entre "ciudad" y "comercio", que hasta entonces había sido idéntico. Sucedió porque para entonces el control del comercio había caído en manos de unos cuantos comerciantes adinerados que no deseaban someterse al arbitrio dictatorial del gobierno de la junta, ni compartir su autoridad con ciudadanos que no eran comerciantes. Así fue que para este momento la dirección del comercio estaba en manos de hombres de negocios con poca intervención del gobierno. El consulado asumió las funciones del antiguo y heterogéneo comité y las ejerció hasta la extinción de la línea Manila-Acapulco en la segunda década del siglo XIX. Las reuniones de la junta nunca fueron armónicas por-

que siempre había pugnas por tan grandes intereses, a menudo irreconciliables. (70)

La cantidad de espacio de carga dado a cada ciudadano dependía de la capacidad del Galeón que en ese momento hacía el viaje. Esta era medida por un comité designado para tal propósito y el volumen de espacio disponible se dividía en partes iguales, cada una correspondiendo a un fardo de tamaño y forma definidos. Los fardos a su vez se dividían en "piezas" o paquetes. La medida usual de estas piezas en los primeros galeones era de 76 cms. de largo, 60 cms. de ancho y 25 cms. de profundidad aunque estas dimensiones no eran estrictamente absolutas, como tampoco lo era la división del espacio de carga en 4,000 partes, cada una correspondiente a una "pieza". Algunos galeones cargaban 6 ó 7,000 piezas, y el San José llevó 12,000. De 35 galeones que hicieron el viaje entre 1736 y 1770 solamente cinco llevaban el número de piezas que permitía el reglamento. Durante esos años la mayoría de los galeones llevaba entre 2 y 3,000 piezas.

Se daba un certificado de propiedad por cada pieza llamado boleta. Estas también se subdividían a veces en fracciones, especialmente cuando su valor era particularmente alto. Así, la proporción del espacio de carga que poseía cada persona se expresaba en términos de boletas. Sobre la base de la división entre 4,000 piezas y asumiendo que el valor original permitido de venta fuese el de 500,000 pesos por viaje, una boleta costaba 125 pesos en Manila. Aunque los valores y las cargas variaban bastante, esta cantidad servía como patrón para efectos de avalúo de impuestos y para llevar el registro estadístico.

Diversas circunstancias, muchas de ellas imprevisibles, hacían que el comercio del Galeón estuviera siempre sujeto a variaciones y que fuera un riesgo: las condiciones financieras de ese momento en Nueva España, las perspectivas de la feria de Acapulco, -

(70) Ibidem, p. 155

la posibilidad de naufragios, "arribadas" o capturas por piratas o enemigos, todo ello impedía predecir los vaivenes económicos del comercio. La posibilidad de que la flota regular de Indias que iba de España a Veracruz llegara en fecha temprana, afectaba seriamente el resultado de la feria de Acapulco; a su vez una administración rigurosa de las autoridades del puerto, que habitualmente eran indulgentes, podía afectar o nulificar los cálculos relativos al volumen de la carga que generalmente era excesivo. Un año próximo pero en Nueva España -una poco usual producción de plata o una cosecha excepcional en los valles de Jalisco o Puebla- acarrearban una demanda mayor de los productos orientales. La coincidencia de llegada entre el Galeón y alguna nave procedente del Perú aseguraba mejores precios para la carga del Galeón en Acapulco. Los azares de la navegación, de naufragios, tempestades y ataques enemigos hacían siempre imprevisibles los resultados de cada viaje. Una serie de calamidades imprevistas podía afectar seriamente la vida económica de la colonia filipina que dependía tanto de la liga con la Nueva España; esto sucedió en varios períodos de la historia del Galeón. (71)

Una vez cargadas las naves con los productos orientales, se avalaban y registraban las cargas para pagar antes de zarpar los impuestos a la caja real de Manila. El impuesto por la salida era del 2% del valor de la carga, sin contar el flete del Galeón que consistía en 40 ducados de Castilla por tonelada, que se pagaban en el puerto de Acapulco, además de otros derechos del 10% por la entrada y venta en la Nueva España, que ya hemos mencionado. Como solamente navegaban los galeones por cuenta de S. M. porque no había permiso de viajes particulares, solía haber exceso de carga y cada comerciante sabía el tipo de producto que se le permitía cargar. Todo se llevaba con gran cuidado y supervisión por personas de confianza, dejando lugar para bastimentos y pasajeros. Ya listas, se entregaban las naves a sus oficiales y general y salían a finales de junio hacia Nueva España. Entre la llegada de galeo-

(71) Ibidem, p. 169

nes desde Nueva España y su disposición para enviarlos de regreso, pasaban alrededor de tres meses. (72)

Las mercancías del Galeón eran empacadas con gran cuidado, generalmente por los chinos. Las sedas se comprimían hasta el extremo para aprovechar al máximo el limitado espacio de carga. Los españoles tuvieron, en la habilidad de los empacadores chinos, el medio más conveniente de excederse en los límites de carga fijados por el "permiso". Un cofre de Manila podía contener el doble de mercancía que uno de tamaño similar en España. Seleccionando al azar algún paquete típico veremos que un cofre del galeón Concepción en 1774, contenía 250 piezas de tafeta de Cantón color perla y 72 piezas de gasa escarlata. El peso neto era de 250 libras; otro cofre que contenía 1,140 pares de medias pesaba cerca de 230 libras; un tercero que llevaba 9,564 peines, pesaba 330 libras. Cada paquete iba bien envuelto y protegido contra el agua de mar que a veces mojaba la nave y contra los insectos que se criaban en tan largas travesías. También se inventaban múltiples métodos de empaque conducentes a descorazonar a los inspectores en Acapulco de hacer revisiones a fondo. A menudo se colocaban encima bienes de inferior calidad ocultando los mejores y a veces los inspectores hacían exámenes superficiales de los cofres y calculaban erróneamente el costo de la mercancía por este examen superficial. (73)

Generalmente los galeones se cargaban en la costa de Cavite, punto situado más o menos a 10 millas frente a Manila, en la bahía de este nombre. En los astilleros de Cavite se construían, carenaban y reparaban los galeones antes de cada viaje. En ese lugar estaban protegidos por los cañones del fuerte contra ataques piráticos o sorpresivos por parte de los moros o naves holandesas e inglesas, y también de la fuerza de los tifones que a veces azotaban la bahía. Las "Leyes de Indias" preveían cada detalle de la carga del Galeón. Un fiscal supervisaba el procedimiento y ocasio

(72) Morga, op. cit., p. 220

(73) Schurz, op. cit., p. 182

nalmente también lo hacía el gobernador. Debían anotar cada paquete que se introdujera a la nave comparándolo con las listas de carga que poseían y vigilar que fuera marcado correctamente con el nombre del propietario, el contenido, el peso, y que no excediera las dimensiones permitidas, en cuyo caso era enviado de regreso a tierra. Debían cerciorarse de que toda la mercancía había pagado los impuestos indicados. El fiscal y sus colegas debían ver que la nave llevara provisiones suficientes y todo lo necesario para el viaje y de que no fuera excesivamente cargada. A menudo los reglamentos no eran observados por la ligereza o la corrupción de los oficiales encargados de la vigilancia de la operación. Los oficiales de Manila no podían evitar que la nave se cargara con mercancías en su ruta de salida de las islas, fuera ya de la bahía. Cada pulgada de espacio de carga iba ocupada al máximo y a pesar de la ley, normalmente las naves iban sobrecargadas, llevando mercancías hasta en cubierta y los pasillos y en la misma santabárbara. Esto estorbaba en gran manera las maniobras de navegación y en muchas ocasiones causó desastres. A menudo los capitanes tuvieron que regresar a Manila a aliviar el exceso de carga para evitar que las naves se hundieran. A menudo también, se dejaban provisiones o equipo necesarios para poder llevar más carga, sacrificándose así la seguridad de pasajeros y tripulación en aras de una mayor ganancia, y para esto los responsables arriesgaban sufrir los efectos de la ira real, de un juicio de residencia, y hasta de un naufragio o los peligros del hambre en la última parte de la travesía. El elaborado sistema de reglamentos que se establecieron para respetar el "permiso" permanecieron siendo casi siempre letra muerta, en ocasiones con la tolerancia expresa de los propios virreyes que reconocían que la observancia literal de tales y tantos reglamentos era imposible. A esto ayudaba el que los manileños se hacían los disimulados, para su mayor conveniencia. Deben tomarse en cuenta también las dificultades del gobierno central para mantener el equilibrio entre las diversas partes discordantes del imperio, dada la enorme extensión de éste. Entre la Metrópoli y las Filipinas se extendían un continente y dos océanos, más de la mitad de la circunferencia de la tierra. En términos de tiempo, es-

taban separados por años. Requería cerca de tres cualquier intento de comunicación, circunstancia que ayudaba a interferir con la obediencia a las órdenes de la Corona sobre todo cuando éstas estorbaban las prácticas ilegales en el comercio del Galeón, como su cedió con el gobernador Sande. Thomas Gage escribió refiriéndose al virrey Cerralvo, de la Nueva España: "Se cree que obtiene un millón de pesos anual, de dádivas y regalos, provenientes del comercio entre Nueva España y Filipinas".

Los motivos obvios continuamente presentes para ocultar el valor real de la carga de los galeones hacen que se tenga solamente una idea aproximada del monto real del comercio con Manila. Los registros de las naves y los de los oficiales del tesoro real en Manila y Acapulco son de poco valor porque generalmente no tomaban en cuenta la carga excesiva. Es posible que las narraciones extranjeras sobre el monto del botín tomado a algún galeón sean más confiables por las razones expuestas anteriormente. Sin embargo a veces estas narraciones también estaban exageradas por la imaginación y el romance. Contamos con muchos documentos y aseveraciones de las personas directamente involucradas en el comercio, pero el denominador común es la gran discrepancia en las cantidades que mencionan, aunque siempre se habla de carga que vendían por millones de pesos, tal vez entre dos y cuatro anualmente, a veces menos. En cuando a las ganancias, en lugar del arbitrario 83% de que hablaba el gobierno central, o del 500 ó 1,000% del que hablaban los rivales del imperio, la ganancia debe haber fluctuado entre 100 y 300%, fluctuación debida a las muchas vicisitudes del comercio del Galeón. El período más lucrativo fue el de las primeras décadas, antes de que se establecieran tantas restricciones, o de que los efectos de la competencia de ingleses y holandeses se dejaran sentir. Las pérdidas por naufragios, arribadas o capturas mantuvieron a veces bajos los promedios de ganancias. (74)

Concluidas las disposiciones de la carga del Galeón comenza

ba la tarea de alistar la nave para el largo viaje. Una vez en el Galeón, el único responsable de la carga y su destino era el maestro de plata quien elaboraba un libro en el que especificaba el nombre del comerciante, el consignatario (si lo había), el número de piezas embarcadas, su marca y su valor. La Real Audiencia de Manila elaboraba un documento señalando los precios en que habían sido tasadas las mercancías por la Junta de Avalúos y ambos, documento y libro, eran entregados por el maestro de plata a las autoridades de Acapulco que las enviaban al virrey y al Tribunal de Cuentas de México. (75)

9.- La salida de Manila y la llegada a Acapulco.

Las órdenes reales relativas a la época de salida de los galeones casi siempre fueron ignoradas, y se atendía más a la experiencia directa, relativa al clima, vientos y corrientes, de los encargados de su conducción. Los galeones podían zarpar de Cavite en cualquier fecha entre el primero de mayo y los últimos días de septiembre, aunque la fecha usual era entre mediados de junio y mediados de julio. Junio era el mes más favorable para encontrar los vientos que impulsarían a la nave hacia el Embocadero, donde aprovecharía el oportuno monzón del norte. Otra consideración importante para decidir la fecha de salida era la posibilidad de huracanes en la navegación por el Pacífico del norte, posibilidad que aumentaba rápidamente a partir de julio y llegaba a su máximo en septiembre. Un galeón que abandonara Manila después de la mitad de julio casi seguramente se toparía con tiempo difícil en los tres meses siguientes de su viaje. De los retrasos en las salidas resultaron frecuentes "arribadas" (regresos forzados) y otras consecuencias aún más fatales. Para estar a salvo, la nave debía estar proa al este por sobre las islas de los Ladrones, antes de la llegada de los tifones a esta región. Si estaba en aguas al este del

(75) Yuste, op. cit., p. 35

Japón en septiembre u octubre, era seguro que sufriera el efecto - de fuertes tormentas. (76)

Las causas de la tardanza en las salidas del Galeón eran - varias: la dilación de los encargados de despacharlo, la necesidad de esperar el regreso del Galeón de Acapulco con el dinero de las ventas del año anterior, y la llegada tardía de las naves procedentes de China u otros puertos cuya carga debía ir en el Galeón. La temprana aparición de vientos contrarios o la presencia de enemigos en el trayecto podía detener a la nao en el puerto hasta una ocasión más favorable para zarpar, a veces hasta el año siguiente. Aquellos gobernadores como Salcedo, que a pesar de los obstáculos en viaban siempre a tiempo los galeones, eran tenidos en alta estima en las islas.

El día de la salida del Galeón era el más importante para - la ciudad de Manila ya que llevaba a bordo las esperanzas de la colonia. Entre sus pasajeros iban aquéllos que regresaban a América o a España a disfrutar las riquezas adquiridas en el comercio. A la llegada, venían otros a probar fortuna con el mismo. El día de salida era llevado el Galeón desde Cavite hasta el lugar de la bahía más cercano a las murallas. El gobernador daba los documentos y la enseña real a los oficiales para que los llevaran al comandante. De la iglesia de Santo Tomás salía una procesión de frailes - entonando cánticos y llevando la efigie de la virgen patrona del - Galeón; con una salva de siete cañones era llevada a bordo. En todas las iglesias se ofrecían oraciones por un feliz viaje, y el arzobispo bendecía la nave desde los bastiones mientras sus velas se hinchaban y se movía pesadamente hacia Mariveles y el mar abierto.

La travesía que duraba entre cinco y ocho meses estaba llena de contingencias, enfermedades como el escorbuto, favorecidas - por el encierro forzoso en espacios pequeños que disminuía el poder de resistencia de los hombres. El filibustero francés Raveneau

de Lussan escribió: "Cuando regresa de aquellos climas toda la tripulación está tan enferma y moribunda, que de 400 hombres que la componen, ni una cuarta parte están en condiciones de defenderse, ya que la enfermedad llamada escorbuto nunca falta en la ruta de las Filipinas". De la almiranta que hizo el viaje en 1606 murieron 80, y muchos más después que llegó a Acapulco. Un galeón de 1620 - perdió 99 de tripulación y el resto, incapacitado para continuar - hasta Acapulco, fue llevado a tierra en Bahía de Banderas. La capitana del viaje de 1629 perdió 105 hombres y dos años más tarde dos galeones tuvieron que echar por la borda a 140 personas, mientras que los sobrevivientes casi murieron de hambre; de los dos galeones que viajaron en 1643 murieron 114 personas. El caso más extremo - fue el de un galeón del siglo XVII que fue remolcado desde Guatulco, al sur de Acapulco, hasta donde había llegado a la deriva. Todos a bordo estaban muertos; el triste reporte del juez Calderón Enríquez fue hallado largo tiempo después en los archivos de Acapulco. Se trata probablemente del San José, el primero de ese nombre, de cuyo terrible viaje informó el virrey Albuquerque al rey en el año de 1657. Había zarpado de Manila más de un año antes. (77)

Al P. Pedro Cubero Sebastián se le consideraba el primer - hombre que dió la vuelta al mundo de occidente a oriente y su viaje de nueve años lo da a conocer Pascual Bueno en la Peregrinación que ha hecho de la mayor parte del mundo D. Pedro Cubero Sebastián... Zaragoza, 1688. El padre era aragonés y estudió letras en Zaragoza y Salamanca. Recibió nombramiento de canónigo doctoral de Tarazona. A principios de 1670 salió de Zaragoza y visitó Francia e Italia en un largo viaje lleno de peripecias. En Roma lo nombraron predicador apostólico de China e Indias Orientales. Prosiguió su viaje - por Europa, Constantinopla y Moscú; por el Mar Caspio y el Golfo de

(77) Ibidem, p. 265; ver Martínez, op. cit., pp. 93-110, para una detallada narración del viaje en las naos. Asimismo ver pp. 126-145 ("Naufraios, enfermedades y plagas") y los amenfismos Apéndice I "De muchos Trabajos que se pasan en las Galearas" y Apéndice 3 "La mar descrita por los mareados"

Omán llegó a Arabia yendo luego a la India, Ceylán, Sumatra, Mala ca y Manila. Ahí terminó su misión apostólica y la Real Audiencia de Manila lo envió a dar noticias al rey de España de su portentoso viaje alrededor del globo. Describió las Filipinas y predicó en varias de sus provincias y luego regresó a continuar su viaje. (78)

A la llegada de los galeones a Nueva España se apostaban vigías en lugares altos de la costa, por ejemplo en la cercanía de Chamela, que llevaban noticia de la llegada de las naves a la población más cercana. De ahí se enviaba un correo rápido a la capital a enterar al virrey. Las noticias se propalaban por la ciudad con rapidez y se hacían oraciones en las iglesias y un Te Deum en la Catedral para dar gracias de la feliz llegada. Cuando se sabía que el Galeón había entrado en Acapulco todas las campanas de la capital tañían al unísono y los mercaderes y muleros hacían rápidos preparativos para iniciar viaje al sur, a la Feria del Galeón. A bordo, la algarabía era grande cuando se descubrían las primeras señas de tierra. Se efectuaba una gran fiesta en la que todos participaban. La esperanza de encontrarse de nuevo cerca de tierra, con gente amigable que les enviara fruta y verdura frescas y que los podía auxiliar en caso de necesidad levantaba el ánimo de todos. Cuando finalmente entraba el Galeón en la Bahía de Acapulco y era amarrado en una gran ceiba que existía hasta hace muy poco tiempo en la playa, la alegría de pasajeros y tripulantes no tenía límite. Una vez que los oficiales del puerto hacían la visita de inspección la imagen de la virgen que había acompañado a todos durante la travesía se llevaba en procesión a tierra hasta la iglesia mientras el Galeón disparaba todos sus cañones y el fuerte de San Diego disparaba también los suyos en respuesta. Gemelli Carreri comentaba: "Por mi parte, nada me hará emprender de nuevo tal viaje, mismo que es suficiente para destruir a un hombre o incapacitarlo durante el resto de sus días. (79)

(78) Ver Apéndice I para su narración del viaje de Filipinas a Nueva España.

(79) Schurz, op. cit., p. 274

En la capital, mercaderes, autoridades de la Real Audiencia, los familiares y amigos de los tripulantes y pasajeros y una nube de parásitos se aprestaban, en medio de gran algarabía, a tomar el camino real de Acapulco por Cuernavaca, Taxco y Chilpancingo. El puerto, que durante el resto del año era sólo un soñoliento caserío de pescadores, se veía invadido por una muchedumbre y mercaderes venidos del lejano virreinato del Perú. En cuanto se divisaban las velas en el horizonte el gentío se alglomeraba en la playa para presenciar el arribo del majestuoso galeón, que todo empavesado y con las banderas desplegadas, enfilaba por la isla de la Roqueta hasta aparecer en la bocana. El júbilo de todos era indescriptible. Al atracar la nave, seguían la visita de los oficiales del puerto, los complicados trámites de aduanas y luego el desembarque de pasajeros y tripulantes, que en acción de gracias se dirigían a la iglesia. A continuación empezaba el alboroto de la feria. (80)

La autoridad real en Acapulco estaba representada por el castellano o gobernador del puerto y por dos oficiales de la Real Hacienda novohispana quienes estaban obligados a controlar todo lo relativo al aspecto económico: pago de impuestos, el evitar fraudes en los registros, prevenir el contrabando y controlar las introducciones fraudulentas de plata. Entre el día de llegada y el de salida del Galeón transcurrían aproximadamente tres meses, normalmente de mediados de diciembre a mediados de marzo. Se procedía a la visita, descarga y registro, operaciones que tardaban varios días. Al mismo tiempo, en la ciudad de México, el Tribunal de Cuentas revisaba los registros y avalúos enviados desde Manila. Los comerciantes mexicanos aprovechaban este tiempo para trasladar su dinero a Acapulco y manifestar con anticipación la cuantía de éste que ingresaba al puerto. Se abría la feria en Febrero y duraba un mes. La mayor parte de los comerciantes que intervenían en ella procedían del centro y sur de la Nueva España, según se ve en los registros. El intercambio de mercancías fue regulado por -

la oferta y la demanda y legalmente los precios eran establecidos por la Corona cada cinco o diez años, según el tipo de mercancías. Sin embargo los comerciantes determinaban por sí mismos los precios dentro de los límites permitidos. El comerciante extranjero que venía a Acapulco a vender sus productos tenía prohibido transpasar el terreno comercial de la feria, aunque en ocasiones se daban algunas concesiones a comerciantes filipinos para permanecer en Nueva España durante un año. (81)

El Barón de Humboldt habla de la feria de Acapulco diciendo:

....luego que llega a México la noticia de haberse avisado el galeón en las costas, se cubren de gente los caminos de Chilpancingo y Acapulco y los comerciantes se dan prisa para ser los primeros en tratar con los sobrecargos que llegan de Manila. Ordinariamente se reúnen algunas casas poderosas de México para comprar todos los géneros juntos, y ha sucedido venderse el cargamento antes que en Veracruz se tuviera noticia del galeón. Esta compra se hace casi sin abrir los bultos, y aunque en Acapulco acusan a los comerciantes de Manila de lo que llaman 'trampas de la China', es menester confesar que este comercio entre dos países, 3,000 leguas distantes uno de otro, se hace con bastante buena fe. (82)

En las callejas del puerto se establecían los puestos de mercaderías, desde lo más precioso y delicado, hasta los artículos de hierro, metal escaso entonces en América, que llegaba frecuentemente por artilugios de contrabando desde Vizcaya hacia la ciudad de México donde se elaboraban estribos, espuelas, y armas. Entre los mercaderes se mezclaban pillos, ladrones, gente de toda laya, truhanes hábiles en los juegos de azar, capaces de desvalijar a los incautos de su caudal, y no faltaban los cómicos que hacían sus

(81) Yuste, op. cit., p. 41

(82) Prieto, op. cit., p. 110

representaciones de autos sacramentales aprendidos a los frailes - misioneros. Las mercaderías de Oriente se transportaban a lomo de mula hacia la ciudad de México y de ahí unas se distribuían al interior del país y otras iban a Veracruz para reembarcarlas a España.

10.- El Contrabando

Al iniciarse el comercio del galeón hubo fuerte resistencia y ataques por parte de las autoridades y comerciantes metropolitanos por la gran competencia que significaba y porque por esa vía gran parte de la plata americana iba a regiones orientales fuera del control de la Corona. Esta fue la razón del restrictivo aparato legal al comercio transpacífico, con imposiciones fiscales, limitación de la carga, y rigurosas inspecciones tanto a la salida como a la llegada de los galeones en Cavite y en Acapulco. Al prohibirse el comercio con el Perú surgió el contrabando que convirtió a Realejo en un puerto de intercambio entre los comerciantes peruanos y novohispanos por los productos orientales. Es posible que también al norte de Acapulco se habilitara algún puerto fuera del control administrativo virreinal que sirviera de enlace al contrabando tal como San Blas o Navidad. Por todos los medios se intentó controlar la introducción de mercancías fuera de registro o consignadas directamente a particulares novohispanos. Los visitantes que llegaban a Nueva España asistían personalmente al puerto de Acapulco para verificar los sistemas fiscales empleados en el comercio del Galeón. A pesar de la rigidez y vigilancia gubernamentales el contrabando tenía gran auge: en tiempos del virrey Gálvez se confiscaron en Acapulco consignaciones dirigidas a comerciantes novohispanos que aparecían fuera de registro e incluían varias sedas chinas. Sin embargo no todas las autoridades filipinas y novohispanas veían con desagrado y hostilidad el desarrollo del comercio del Pacífico. Los gobernadores filipinos admitían el registro de las mercancías conforme al tonelaje del barco y el vo-

lumen de los géneros sin ajustarse al valor intrínseco de los productos como estipulaba la ley. En Nueva España algunos virreyes permitieron la permanencia de irregularidades a la llegada del Galeón y aceptaron la práctica del comercio ilícito con Perú. Directa o indirectamente, las autoridades españolas relacionadas con este tráfico recibían beneficios y las utilidades y sobornos eran de demasiado tentadores. En 1628 llegó a Nueva España el visitador Martín Carrillo y Alderete con órdenes de sancionar los fraudes y la corrupción imperantes en Acapulco. Practicó el registro y tasación de una carga y descubrió que el propio virrey, marqués de Cerralvo, estaba involucrado en los fraudes y participaba en forma directa en el espacio de carga del Galeón. Se le siguió al virrey un juicio de residencia aunque nunca se le pudieron comprobar los cargos. Los detractores del comercio transpacífico se valieron de estas situaciones para presionar a las autoridades españolas como en ocasiones llegaron a cometer serias arbitrariedades como las de Pedro de Quiroga en 1635. Este visitador debía investigar el comportamiento de Cerralvo y luchar contra el contrabando. Apoyado por el virrey Cadereita, ordenó la confiscación de todas las mercancías de seda alegando que no estaban autorizadas en el permiso de carga y por lo tanto se trataba de contrabando. Esto trajo como consecuencia que el comercio de Manila suspendiera el tráfico y presentara una queja al Consejo de Indias. La actividad comercial decayó a tal grado que la situación de Filipinas llegó a ser desastrosa en 1639. La Corona concedió la razón a los filipinos pero el comercio estuvo suspendido durante cuatro años. (83)

11.- Exportaciones de Nueva España a Filipinas.

En un principio los españoles de Filipinas se avinieron a vivir, comer y vestir de cualquier manera, pero luego que las relaciones con la Nueva España se regularizaron con los viajes de los

galeones y la colonia y el numerario circulante aumentaron, tuvieron por necesarias muchas cosas que antes no lo habían sido, en especial las importadas de México, pues lo que procedía de China - apenas era utilizado por los castellanos. Los principales artículos de importación de la Nueva España eran los siguientes: alcaparras, aceite de Castilla, aceitunas, almendras, calzado, conservas varias, cordobanes, damascos, gorras de terciopelo, harina, lienzo de Holanda para ropa interior, jabón, jamones, medias de punto, medicinas, paños, papel de Castilla, papel de China, pasas, piezas - de paño, rasos, Ruán, sedas de mala calidad adquiridas sólo por - los pobres, sombreros, tafetanes, terciopelos, vinagre. En los - años en que por cualquier circunstancia faltaba la nao, todo encarecía extraordinariamente sobre todo el vino: antes de 1580 la botija de una arroba se vendía a 40 pesos; después fue encareciendo y en cuanto escaseaba se vendía por lo menos a 100 pesos de oro común. Todo lo que venía de España se cotizaba en Filipinas mucho - más caro que en México, por lo largo y penoso del viaje.

Además de los artículos propiamente de comercio, eran enviados muchos objetos a solicitud de las autoridades de Manila para abastecimiento de los Reales Almacenes. Los principales artículos de comercio eran la plata y la grana cochinilla. Los artículos enviados de gobierno a gobierno constituían un pequeño número en - el volumen total de las exportaciones y eran por ejemplo, hilo de Campeche, vino y artículos de herrería. El monto de éstos se descontaba del situado anual que desde México se enviaba a las islas.

La plata constituyó casi el total de las exportaciones: al principio se envió acuñada y en lingotes, pero desde el siglo XVII solamente acuñada en pesos de ocho reales. La mayoría se empleaba para pagar a los comerciantes orientales los productos traídos a Filipinas. La grana cochinilla y el cacao de Guayaquil eran, después de la plata, los artículos más apreciados por los comerciantes filipinos. (84)

(84) Morga, op. cit., p. 12; Yuste, op. cit., p. 47

La carga del Galeón en Acapulco era un proceso bastante más sencillo porque consistía en algunas pocas cosas necesarias - llevadas desde México que variaron durante la historia de la línea de navegación. Muchos artículos de lujo que se llevaban a Manila en las primeras naos, y también muchas cosas necesarias se llevaron más tarde desde China o Japón o se produjeron en Manila. La plata, el producto más importante, se ponía a cargo del "maestre de plata" quien custodiaría los cofres en que se almacenaban dos o tres millones de pesos, y los papeles que mostraban las cantidades que se debían a los comerciantes de Manila. Recibía este oficial 5% del valor de la plata a su cargo, pero solía pagar 3,000 pesos para obtener el puesto. La carga pues, era ligera. En cambio los pasajeros eran más numerosos: tal vez el nuevo gobernador con su familia, algún militar encabezando una compañía de soldados, un número considerable de comerciantes que iban a probar fortuna, otros que comerciaban entre México y Perú y que a pesar de la prohibición iban a Manila en negocios fugaces. Iban también monjes que aumentarían el número de los que ya estaban en Manila o en misiones más allá. Cuando el gobernador Acuña fue a Manila en 1602, también iban 83 eclesiástico a bordo. (85)

Partían las naos de Acapulco "en tiempo cierto de brisas", que comenzaban en noviembre y duraban hasta fines de mayo, único lapso en que se hacía la navegación porque en junio había tormentas que la impedían. Lo normal era que salieran a fines de febrero o a más tardar a mediados de marzo. La navegación era directa y fácil. Para encontrar los vientos favorables los galeones, que salían de Acapulco a los 15° 51' de latitud, aprovechando el viento noroeste, bajaban hasta una latitud entre los 10 y los 14°. Desde ahí navegaban con vientos favorables hasta la vecindad de las islas de los Ladrones, cerca de 1,800 leguas sin ver tierra ni cosa alguna, poco a poco subiendo de nuevo a los 13° hasta llegar a la isla de Guam, viaje que comunmente duraba 70 días. Los nativos se acercaban a las naves para cambiar comida por objetos de hierro.

Continuaban su navegación hacia el Cabo del Espíritu Santo en Filipinas, 300 leguas más adelante a los 13° de latitud norte lo que les ocupaba 10 ó 12 días más de viaje. Desde el cabo entraban por el Estrecho de Capul, y el de Mindoro, hasta la boca de la Bahía de Manila y el puerto de Cavite, en total 100 leguas desde la entrada a las islas, que hacían en ocho días. Si no llegaban a esta área después de que hubiera comenzado el monzón suroeste, tenían dificultades para alcanzar las islas. Comenta Gemelli Careri que: "...siempre navegan en línea recta en un mar tranquilo (por eso es llamado Pacífico por los españoles) como si estuvieran en un canal; llegan en 60 ó 65 días a las islas Marianas y desde ahí 15 ó 20 a las Filipinas". "Nada interrumpe la serenidad del cielo en esas regiones", escribió Humboldt del largo viaje hacia las islas de los Ladrones. Esta fue la ruta seguida por Alvaro de Saavedra en 1527 y por Villalobos en 1542. También fue seguida por Legazpi y la que asentó Urdaneta en sus cartas de marear, que serviría a todos los galeones durante dos siglos y medio. (86)

12.- Decadencia de la colonia española de las Filipinas.

Las exploraciones y conquistas de los marineros holandeses del siglo XVII arruinaron el imperio colonial portugués en Asia. Pero las Filipinas resistieron sus acometidas, como antes habían hecho con otros peligros como la piratería china y japonesa. Núcleo de resistencia y centro de irradiación sobre las Molucas, Borneo y el continente, con expediciones sobre Cambodia y Tonkín en los siglos XVI y XVII, misiones en China y el Japón, tal fue el papel geopolítico de aquel archipiélago. (87)

(86) Morga, op. cit., p. 227; Schurz, op. cit., p. 246

(87) Vincens-Vives, op. cit., p. 11

Durante la segunda mitad del siglo XVII un fuerte cambio - sobrevino a la colonia española. Exhausta por los esfuerzos de una edad heroica poco a poco se recogió en sí misma y empezó a vegetar hacia una poco gloriosa obscuridad. La época en que los españoles trataban de conquistar más tierras hacia el este había pasado. Bajo la amenaza de un estado pirata en Formosa, las Molucas y las islas de los "moros" fueron abandonadas en 1662 y sus guarniciones enviadas a Manila. Las fuerzas armadas y las defensas de la colonia se abandonaron. Los reemplazos de las tropas no eran ya la veterana infantería de las guerras de Flandes e Italia sino reclutas de México. El resultado fue que al final de este período aun los "moros" hacían incursiones por las islas, con toda facilidad y sin encontrar mayor resistencia, en rebeldía a un gobierno - demasiado indolente para hacerles frente. El lustre y prestigio - español de otrora en Oriente se fue desvaneciendo. Las Filipinas decayeron al igual que la Metrópoli, bajo los últimos Austrias y - los primeros Borbones. Los viajes del Galeón se sostuvieron por el ímpetu del pasado hasta bien entrada la era de la decadencia política de España. Al igual que la Metrópoli, gozarían de un efímero resurgimiento en el siglo XVIII bajo el despotismo ilustrado de los monarcas. Mas faltaba poco tiempo para que la vida de las Filipinas y los viajes del Galeón terminaran y con ellos la historia colonial de las islas. (88)

El comercio entre Nueva España y Filipinas, legalmente estructurado conforme a los intereses del comercio monopolista andaluz, se había convertido en su más fuerte competidor. En el siglo XVIII los comerciantes de la ciudad de México eran una organización poderosa con fuertes intereses invertidos en la estructura - productiva y con un poder extendido a lo largo de Nueva España y - las Filipinas. Los Borbones establecieron una nueva política económica que acabaría con el poder del Consulado de Comercio de la - ciudad de México y con el beneficio obtenido por éste a través del comercio transpacífico. La reforma fue iniciada por Felipe V y ad

(88) Schurz, op. cit., p. 50

quirió fuerza bajo Carlos III. El propósito era fortalecer y nacionalizar la débil economía española y hacer las colonias más dependientes de la Metrópoli. Con este fin el Estado puso en marcha diversas medidas para estimular la agricultura e industria metropolitanas. Se intentaba también una mayor explotación de los recursos naturales de las colonias para ayudar al desarrollo económico de la península. Las reformas borbónicas tendían también a recuperar el poder político de tiempo de los Habsburgo, que éstos habían delegado en corporaciones como la Iglesia y los Consulados y de ese modo asumir el control absoluto del Imperio. El Estado español modificó el sistema de comercio establecido con sus colonias. Se crearon compañías de comercio estatales, como la de Filipinas, organismo destinado a establecer el tráfico directo entre España y las Filipinas a través del Cabo de Buena Esperanza o el de Hornos, salvando el conducto de la Nueva España. Se suprimió el régimen de flotas y galeones, cosa que permitió que varios puertos españoles y americanos se abrieran al comercio directo e intercolonial. El beneficio de la llamada "libertad de comercio" se extendió hasta Nueva España. En 1789 se le autorizó para comerciar libremente y se suprimió la flota que periódicamente entraba y salía por Veracruz. Desde entonces el tráfico entre el virreinato y la Metrópoli se hizo en naves sueltas y más tarde los comerciantes lo hicieron en naves propias. El libre comercio destruyó los monopolios andaluces y a sus contrapartes en las Indias, al eliminar el régimen de puerto único y suprimir las flotas anuales. Los comerciantes mexicanos perdieron el control del comercio atlántico y fueron eliminados del transpacífico por la Compañía Real de Filipinas que controló desde España el comercio con las islas. Se autorizó el establecimiento de factorías comerciales inglesas, holandesas y norteamericanas en Manila, y el libre intercambio de mercaderías con el resto del mundo. Tales disposiciones dieron un golpe mortal al monopolio del Galeón de Manila. El tráfico anual del Galeón continuó hasta 1815 pero ya no tuvo importancia como práctica comercial novohispana autónoma. Para los comerciantes filipinos vinculados a los monopolistas mexicanos, también significó la ruptura completa de su poderío económico. En 1810, al iniciarse el movi-

miento insurgente en México, las comunicaciones con España se interrumpieron, y en 1813 las Cortes de Cádiz expidieron un decreto - por el que se suprimía el tráfico de la Nao de China y se autorizaba a los habitantes de las islas Filipinas a comerciar libremente en naves particulares con el resto del mundo. Dicho decreto se hizo efectivo dos años después y así fue como en marzo de 1815, el último Galeón levó anclas y lentamente cruzó la Bahía de Acapulco, navegando hacia el occidente para no volver más. Llevaba en su popa el inmortal nombre de Magallanes.

El análisis mayor y detallado de las fluctuaciones del comercio entre Nueva España y las Filipinas escapa a los propósitos de este trabajo, pero existen estudios serios al respecto que pueden ser consultados para conocer con detalle todo lo referente a - impuestos, forma de cobros, reglamentación, evasión, tonelajes de carga, formas de distribución y contenido de la misma y gráficas - de las fluctuaciones económicas del comercio de Nueva España con - Filipinas a lo largo de toda su existencia.

La muerte económica de Acapulco comenzó con los principios de la libertad de comercio establecidos en América, y en Filipinas con las ideas revolucionarias del gobernador José Basco y Vargas - quien en un manifiesto de 1779 sentó las bases de las nuevas ideas en aquellas islas. El establecimiento de las sociedades económicas de Amigos del País, producto de las ideas ilustradas, y la - constitución de la Real Compañía de Filipinas variaron decisivamente toda la orientación del tráfico comercial. A consecuencia de la libertad de navegación el papel mediatizador de la Nueva España en el comercio desapareció. Los navíos españoles podían ahora regresar por la ruta que más les conviniera. Así fue como declinó el - auge de la Bahía de Acapulco. (89)

(89) Calderón Quijano, op. cit., p. 224

C A P I T U L O V I

INTENTOS DE COMUNICACION DIRECTA Y COMERCIO ENTRE
LAS FILIPINAS Y EL JAPON.1.- Situación del Japón en el S. XVI.

La conexión comercial directa entre las Filipinas y el Japón fue de muy corta duración. Comenzó después que el tráfico con China y se cortó bruscamente en la tercera década del siglo XVII - por una combinación de circunstancias no relacionadas con el comercio. El carácter de las relaciones entre Japón y Filipinas siempre estuvo teñido del temor por los propósitos agresivos mutuos. - Por ello, los misioneros y los embajadores-espías españoles jugaron papeles más importantes que los comerciantes en este crónico - estado de sospechas.

El período de relaciones españolas con Japón coincidió con la notable época pre-Meiji en este país. Durante las últimas décadas del siglo XVI se impuso un nuevo orden a la anarquía feudal - - Ashikaga. Japón fue unificado como nunca antes lo había estado: - los rebeldes daimyos y bonzos, los monjes budistas y los señores - feudales, fueron sujetos a la monarquía. Estas fuerzas centralizadoras fueron dirigidas por Nobunaga, Iideyoshi e Ieyasu. A su muerte en 1582 Nobunaga, verdadero samurai, era amo de 32 de las 68 provincias en que estaba dividido el país. Iideyoshi extendió aún más

la autoridad del gobierno central y redujo a Kiushu y a las tierras de la provincia de Kwantó, al norte de Yedo (Tokio). Aunque nunca asumió el título de Shogun fue una figura sin precedente como señor del Japón cuando Ieyasu heredó la monarquía en 1598. Con éste último el trabajo de consolidación de la unidad se concluyó. Un gran administrador a la manera del Cardenal Richelieu en Francia, en 1600 ahuyentó a los rebeldes del oeste en la batalla de Sekigahara y quince años después quebró la última resistencia seria a su poder apoderándose del castillo de Osaka, que estaba en manos de la familia Toyotomi. Fundó un sistema de gobierno que perduró hasta los cambios del período Meiji, y los Shogunes Tokugawa, de los que él fue el primero, gobernaron la nación hasta la restauración de la autoridad imperial en 1867. Característica de esta época individualista de la vida nacional fue el impulso de extenderse más allá del mar y realizar aventuras marítimas y comerciales. Se hicieron mejoras radicales en la construcción de naves y en la navegación. Esta expansión hacia el exterior encontró un movimiento similar cuyo origen estaba en Europa y cuya agresividad repugnó tanto a los japoneses que la nación volvió, después de unas décadas de aventura, al antiguo aislamiento provincial.

El elemento más perturbador de la invasión occidental fue el influjo de los misioneros cristianos. Japón temía que sus esfuerzos minaran la cultura nativa y que fueran preámbulo de una conquista armada. Esto trajo como consecuencia una reacción en contra de los extranjeros y el eventual cierre del Japón al mundo exterior. (1)

La época llamada de los "Estados de Guerra" en el Japón duró de 1467 hasta 1568. El emperador (Shogun) se sentaba en su trono de Kyoto, impotente para ejercer su autoridad sobre los señores

(1) Schurz, op. cit., p. 100; un excelente estudio sobre este tema se encuentra en Confrontación Transpacífica de Lothar Knauth, (México, U.N.A.M., 1972)

feudales regionales. En 1568 Oda Nobunaga fue el primero de los tres unificadores del Japón moderno, que logró dominar a sus rivales. Cuando San Francisco Javier hizo su difícil jornada a Kyoto en solicitud de la autorización imperial para su empresa misionera se encontró con que el país estaba dividido y tenía que pedir permiso a diferentes daimyos o jefes locales. Los japoneses (15 a 20 millones) eran un pueblo civilizado, elegante e inteligente, "el mejor de los que han sido descubiertos hasta ahora" según Francisco Javier. Pero eran también hombres rudos y crueles que habían ejercido la piratería desde tiempos inmemoriales en las costas orientales de Asia donde eran muy temidos. Sostenían intenso comercio con China y Corea e islas cercanas, y en general con la tierra firme asiática; además existía una fuerte piratería en esas aguas, tanto de parte de los japoneses, como de los chinos. Hacia la primera mitad del siglo XVI el contrabando y la piratería habían aumentado tanto que los emperadores de la dinastía Ming prohibieron todo el comercio marítimo. Por supuesto que éste continuó pero, al no haber en esos momentos poder naval chino considerable y tampoco un control central en Japón, el comercio no sólo era ilícito, sino franco contrabando y piratería, con la participación de los señores feudales japoneses y con tripulaciones de marinos chinos desempleados. Hacia 1540 Fukien y la región del delta del río Yang-Tse sufrían continuas incursiones de bandas de piratas que se contaban por miles. Fue en estos momentos de anarquía feroz cuando Portugal intentó desde Malaca y Goa la penetración comercial en China y Japón y la evangelización de éste último. Los portugueses sufrieron serios descabros porque el comercio con China a veces les era permitido y otras prohibido, convirtiéndose en ilícito o francamente pirático, pero en general difícil y caótico. Finalmente pudieron asentar una factoría en Macao, hacia 1557. En 1542 ó 1543 aventureros portugueses llegaron por casualidad a la isla de Tanegashima, en Kyushu, al sur de Japón. Comenzaron también a comerciar con este país al cual no tardaron en llegar los misioneros. Hacia 1580 había cerca de 150,000 cristianos japoneses. Oda Nobunaga toleraba la nueva fe, que ofrecía muchos atractivos para los pobres y oprimidos. Algunos jefes se adhirieron -

sinceramente al cristianismo; para otros la amistad de los jesuitas era favorable para el comercio con Macao, pero de cualquier manera la nueva religión influyó mucho en la política exterior japonesa al igual que en su economía. Después de 1550 la ruta portuguesa a China y Japón era hecha por una o dos naves oficiales al año y por otras carracas de 600 a 1,600 toneladas construídas en la India y llamadas "barcos negros" (Kurofume) por los japoneses.

En Japón mismo, el comercio no se estableció regularmente hasta 1571. El daimyo cristiano Omura Sumitada ofreció a los portugueses una península deshabitada con un puerto seguro, en Nagasaki, donde se establecieron los jesuitas, hasta que en 1590 Jideyoshi tomó de nuevo el mando del lugar, permitiendo a los religiosos que permanecieran en él. Fue así como desde 1571 se fundó el puerto que iba a ser el único de contacto comercial lícito entre el Japón y Occidente. Este año fue también el de la fundación de Manila, punta de lanza para los intentos españoles de penetración en China y Japón y también, durante dos siglos, único puerto oficial de contacto de Asia con América. (2)

2.- Pugna entre portugueses y españoles en Oriente.

Antes de la llegada de ingleses y holandeses al Oriente, los portugueses mantenían una floreciente cadena de lugares de comercio desde la desembocadura del Mar Rojo a través de las costas del sur de Asia: Goa en la costa de Malabar y Malaca cerca de la actual Singapur, eran las posiciones clave. Más allá de los estrechos de Malaca habían llegado a la costa de China y fundado Macao. Hacia el sudeste del continente asiático habían llegado a las ricas islas de las Indias Orientales y fundado puestos de comercio y militares en puntos estratégicos del archipiélago malayo. Así, antes de que los españoles ocuparan las Filipinas el impulso

(2) Spate, op. cit., pp. 148-57

que comenzó en el siglo XV con Enrique el Navegante y sus capitanes, había llegado hasta la orilla occidental del Océano Pacífico. Durante algunas décadas el usufructo de los productos orientales era solamente portugués. Cuando los españoles llegaron desde América el poder portugués en Oriente no había comenzado todavía a caer, aunque había fuerzas en la Metrópoli que poco a poco intervinieron para frustrar los logros de comerciantes y navegantes portugueses. A despecho de la competencia existente entre españoles y portugueses era natural e inevitable que se establecieran relaciones de comercio entre ambos. Desde Macao, los portugueses influenciaban grandemente el curso del comercio chino hacia Filipinas. Resentían amargamente la llegada de los españoles al Oriente porque creían que esa parte del mundo les pertenecía de acuerdo con las bulas Alejandrinas. Trataron de expulsar la fuerza de Legazpi de las Filipinas y abiertamente chocaron con los españoles en diferentes ocasiones. Fue en el transcurso de uno de estos enfrentamientos cuando los españoles supieron de las relaciones de sus rivales con China y Japón. El resentimiento portugués perduró y no reconocieron formalmente el derecho español a las Filipinas hasta 1750. (3)

El renacimiento de las ambiciones españolas hacia las Molucas ofreció otra causa de pugna y aún durante los sesenta años de la unión de las dos coronas que siguió a la conquista de Portugal por el Duque de Alba en 1580, no se encontraron bases de entendimiento satisfactorias. La rivalidad comercial continuó siempre. Portugueses y españoles sólo olvidaban sus diferencias ante el peligro común que representaban los holandeses. De hecho Macao fue salvado en una ocasión de caer en manos de éstos gracias al auxilio enviado desde Manila. En 1623 una orden real comprometió al gobernador de las Filipinas para enviar ayuda a Macao en caso necesario.

Los portugueses deseaban ser los únicos intermediarios en el comercio sino-español e intervenir en los intercambios directos

(3) Schurz, op. cit., p. 129

entre las dos razas. Así podrían obtener una parte de las ganancias del lucrativo comercio del Galeón, porque no tenían participación directa en éste. Para ello era necesario evitar el acceso español a las costas chinas y que los chinos fueran a Manila. Desde 1573 trataron de disuadir a los chinos de comerciar en Manila. Los intentos del gobernador Desmariñas de extender el poder español y las actividades comerciales a la costa china, y el establecimiento del puesto comercial español en El Pinal fueron recibidos con amenazas y violencia por parte de los portugueses.

Samuel Purchas, el geógrafo inglés, escribió:

La llegada de los españoles a China bien podría ser la destrucción de Macao, si, con la gran cantidad de plata del Perú y Nueva España que poseen, pudieran comerciar en China; estos lugares no pertenecen a los españoles sino a los portugueses, de acuerdo con el tratado entre los dos reyes hecho por el Papa Alejandro VI; y aunque actualmente ambas naciones están sujetas a una misma corona, sus privilegios permanecen siendo distintos y no se confunden. (4)

Portugal tuvo en su poder la llave del sistema político - oriental en Malaca-Singapur y España, su centro estratégico en las Filipinas. La Insulindia señala el límite de las posibilidades máximas de las tendencias peninsulares en el mundo, y el hecho de haberlo alcanzado plenamente demuestra que los descubrimientos hispanos no se debieron a circunstancias históricas excepcionales, sino a la fuerza expansiva de España y Portugal en el siglo XVI. La colonización de las Filipinas y su integración durante cerca de tres siglos al imperio español constituyen la mejor prueba de esta aserción. El imperio español de fines del siglo XVI (unidas España y Portugal) estructuró la Insulindia en el triángulo Sumatra-Nueva Guinea-Filipinas, aunque tal sistema no se reflejó en los marcos -

(4) Ibidem, p. 130

administrativos. Mantúvose un grupo portugués (Islas de la Sonda, Molucas, Borneo) y uno español (Archipiélago de las Filipinas). El espíritu de las misiones en el extremo Oriente manifiesta la última colaboración de Portugal y España al servicio de la cristiandad. San Francisco Javier es el nombre simbólico que polariza los esfuerzos de las misiones en la Insulindia, China y el Japón. (5)

En diciembre de 1593 Fernando de los Ríos Coronel estaba en China habiendo salido de Manila en una expedición de las que intentaron los españoles para establecer comercio en Laos, Camboja y China. En una carta dirigida al doctor Morga en Manila dice: "... sienten [Los portugueses], que aquí vengamos a emplear [Comerciar], por el daño notable que reciben ...". Enumera a continuación en un análisis muy lúcido, las múltiples ventajas que para la corona se obtendrían comerciando directamente con China: un mayor provecho económico, reducción de costos en los fletes de las expediciones, evitar el problema de la inmigración china a Filipinas, reducción de los precios de las mercancías orientales en Nueva España por ahorro de tiempo en las travesías, y por la eliminación de intermediarios.

...i se irá abriendo camino, aunque agora parece estar cerrado, pues esperar a que los portugueses procuren esto, no sé quando lo harán... no solo sienten el venir [nosotros] aquí, sino también de que vamos a Camboja, ni a Sian; dizen que son sus distritos, y no sé porque les dan este nombre, pues es muy al contrario, si no es porque de flojos les hemos dejado alçar con nuestras pertenencias, que es allá cerca del estrecho de Malaca, entra dentro de la línea de demarcación, que cupo a la corona de Castilla... como... se verá en la historia de las Indias, en el capítulo ciento y dos, atrás y adelante; donde a pedimiento dellos, echó así

(5) Vincens-Vives, op. cit., p. 11

su Santidad la línea dicha, desde trezientas y setenta leguas más al Poniente de las islas de Caboverde, que llamaban Espericas, y los 180° de longitud, que a ellos les cabía, se remata y acaba (como é dicho) cerca del estrecho dicho: y todo lo demás nos pertenece... Porque ellos impiden el Maluco, Siam, Cambaja, Cochinchina, China, y todo lo demás deste Archipiélago...

y continúa pintando la belleza y riqueza de China en vivos colores. (6)

Ahora bien, el rey no había autorizado jornadas de conquista a ninguna parte del lejano oriente. Todas estas empresas a partir de Manila, eran principalmente cosa de frailes que no se limitaban a evangelizar las Filipinas como era su cometido. Además, hallándose las islas amenazadas por una seria agresión de parte del Japón, era una imprudencia restar a Manila elementos de defensa llevándose los en expediciones no sancionadas por la Corona, hacia el lejano oriente. A estas expediciones los portugueses se opusieron por todos los medios posibles, incluso los ataques bélicos. Esta, a la que aludimos concretamente y en la que iba de los Ríos Coronel, iba capitaneada por don Luis Desmariñas.

La unión de las coronas de España y Portugal no logró borrar el recelo que había en las colonias orientales entre los sujetos de ambas naciones. Nueva España y Manila querían comerciar directamente con China y los portugueses veían en esto la ruina de su comercio oriental y argumentaban que Castilla misma sufriría porque China podía agotar todo el metal y monedas de Nueva España y nada de esta riqueza llegaría a la metrópoli. Esta consideración impresionó a las autoridades en Madrid y en 1586 el rey firmó un decreto prohibiendo las importaciones directas chinas a Nueva España, en parte porque afectaban seriamente las exportacio

(6) Morga, op. cit., p. 87

nes textiles de la propia España. Sin embargo el virrey Manrique se opuso a esta orden y así lo escribió al rey diciéndole - que desobedecería hasta recibir nuevas instrucciones. El comercio con China continuó. Los viajes portugueses directos de Macao a Acapulco como el de 1584 en que vino Francesco Galí, o el de 1589-90 de Joaõ de Gama fueron excepcionales y mal vistos. - Las prohibiciones oficiales no surtieron efecto en el comercio - directo Manila-Macao porque éste era igualmente lucrativo para - españoles y portugueses, aunque permaneció en manos de éstos últimos, a pesar de un memorial de la Audiencia de Manila de 1586, que pedía permiso al rey para poder hacer viajes a Japón, a Macao y a todos los otros reinos ya fueran portugueses o paganos. El memorial es notable: trata sobre asuntos internos de Manila y programas de reformas. El resto es un plan para la conquista de China. Se necesitarían de 10 a 12,000 españoles y portugueses, de 5 a 6,000 indios de Visaya, y de 5 a 6,000 japoneses guiados por los padres de la Compañía de Jesús, para asombrar a los chinos y borrar en ellos todo pensamiento de resistencia. Asegura el documento que de no llevar tal contingente, tal vez podrían - realizar la conquista pero no podrían conservarla y "perderían - su reputación y las grandes esperanzas que tenían de apoderarse de Macao y el pasaje al Japón". El proyecto no cristalizó pero hubo la abortiva expedición a Cambodia que ya mencionamos, un - desperdicio de hombres ya de por sí escasos. Manila persistió - en sus intentos de asegurar una base en la costa de China y Macao en obstaculizar esos intentos. Las autoridades de Cantón permitieron en el año de 1589 que los españoles se asentaran en El Pinal, en la costa entre Cantón y Macao. No sólo no cooperaron los portugueses en la conquista y conversión de China sino que informaron a los mandarines que los españoles eran ladrones e insurrectos, gente revoltosa, y trataron sin conseguirlo de expulsar a éstos del Pinal. El lugar fue abandonado poco después. El foco de rivalidad entre españoles y portugueses se trasladó al Japón. (7).

(7) Spate, op. cit., p. 163

Los portugueses temían que el comercio español de Nueva España a Manila arruinara sus intereses en Macao, Japón y todas las relaciones luso-castellanas en Oriente. Presionaron para que el comercio Manila-Macao fuera prohibido en 1593 para llevar libremente la plata japonesa tanto a China como a sus factorías del Océano Indico. Con el peligro de los ataques holandeses en los estrechos de Malaca y los problemas con Japón por cuestiones religiosas, el acceso al comercio de Manila se hizo vital para Macao. Sevilla, como de costumbre, se opuso alegando las grandes fugas de plata que esto acarrearaba, pero los portugueses necesitaban esa plata para su comercio en el Océano Indico. Hubo inclusive sugerencias de cambiar las Filipinas por el Brasil, o aún de abandonar ambas colonias por los problemas financieros y estratégicos que causaban, pero los manileños alegaron que las islas eran una firme columna para propagar la fe entre heréticos, moros y paganos y eran necesarias como base para defender el acceso a la Especiería. Estas pugnas fueron continuas pero el hecho es que a Portugal y España les convenían estas bases en Oriente y también la riqueza que ellas aportaban. La esencia de todo el problema era que Lisboa y Madrid estaban estrechamente ligadas, al igual que sus cambiantes azares políticos.

En 1630 la crisis entre las dos naciones se agravó por la declinación en la producción de la plata americana. Los lazos económicos comenzaron a romperse. En 1632 se adoptaron unánimemente por el consejo de Manila 17 artículos prohibiendo totalmente el comercio portugués en la capital filipina. Dos años después fueron reforzados con decretos reales. En 1636 el gobernador informó de que el comercio con Macao había sido efectivamente suspendido; sin embargo el intercambio continuó bajo la forma de contrabando. La toma de Malaca por los holandeses en 1641, cortó el acceso portugués a Goa y al resto de la India. Los portugueses siguieron intentando comerciar en Indochina, Macassar y Timor aunque ya en mucho menor escala, y en franca decadencia. El Galeón de Manila continuó su tráfico a base del mercado americano y llevando seda a Nueva España e indirectamente, al Perú.

El dominio de los mares de Indonesia y China estaba ahora en manos de los holandeses y el propio Pacífico ya no era un mar exclusivamente español sino que cada vez más era surcado por naves inglesas y holandesas. (8)

Manila permaneció todo el tiempo como el lugar de contacto de portugueses y castellanos: un triunfo de la comunicación marítima a despecho de las probabilidades. El leit motiv permanente fue la tensión entre las dos naciones, a través de todo el siglo XVI y hasta 1648, en que por el Tratado de Münster, España reconoció la independencia de los Países Bajos, españoles y portugueses estuvieron casi constantemente sujetos a ataques holandeses. La presión holandesa en la región fue un factor permanente en los asentamientos portugueses y castellanos en Oriente.

Felipe II en un esfuerzo para terminar con el intercambio comercial con los holandeses, en 1585 y 1595 cerró los puertos españoles a la navegación inglesa y a la de los Países Bajos, incautando en la segunda ocasión 400 naves holandesas. Ambas naciones, por medio de la piratería, habían intervenido permanentemente en el intercambio comercial de España con sus colonias y ambas buscaron un paso a través del continente americano hacia Oriente. La acción de Felipe II estimuló el deseo de tener acceso comercial a Asia. Holanda tenía tradición de piratería, buenos barcos y excelentes navegantes, y muy pronto estaba comerciando en Oriente. En 1602 se estableció la Compañía Real de las Indias Orientales; entre Macao, Malaca y las Filipinas había gran actividad pirática holandesa contra españoles y portugueses. En 1603 Jacob van Heemskerck se apoderó de dos carracas en el viaje de Macao a Malaca; una de ellas la Santa Catalina de 1,500 toneladas, rindió un botín de cobre del Japón, plata americana, porcelana y seda de China, todo con valor de más de - - - 1'200,000 pesos. (9)

(8) Ibidem, p. 228

(9) Ibidem, p. 223

3.- Los japoneses y Manila.

Volviendo al tema del Japón, siempre hubo entre españoles y japoneses una atmósfera de mutua sospecha, que se aclaraba, só lo temporalmente, por el envío de frecuentes embajadas por ambas partes. Los españoles estaban eternamente preocupados y con miedo de complicaciones militares con su incierto y poderoso vecino del norte. Sabían que su seguridad dependía de mantener la amistad con Japón. Por su parte los japoneses veían cualquier aumento en la fuerza militar española en Manila como una amenaza para su seguridad. La fama guerrera de los japoneses preocupaba a - los españoles que además estaban concientes de su debilidad numérica. Expresando los temores de una invasión japonesa en las - costas del norte de Luzón, los oficiales del tesoro real, en una carta al rey, llamaban a los japoneses "un pueblo muy guerrero, de gran poder militar y capaz de grandes esfuerzos". Esta gente belicosa daba más preocupaciones a los gobernadores de Filipinas que los más pacíficos, aunque más numerosos habitantes de China. El gobernador Desmariñas informaba a Felipe II en 1591 de que la conservación de la colonia dependía de la amistad con el emperador del Japón. El gobernador Vera decía: "Los japoneses son - una raza enérgica, hábil en el uso de nuestras armas". El Consejo de Indias resolvió en 1607 que: "Es bueno mantener amistoso al rey del Japón. Si no lo estuviera, sería el mayor enemigo - que pudiera temerse, debido al número y tamaño de sus reinos, y el valor de la población, que es, más allá de toda comparación, los más bravos de toda la India". [sic] (10)

Los japoneses nunca llegaron a Manila en gran número como hicieron los chinos. Sin embargo, los que permanecían en la ciudad eran suficientemente numerosos para constituir un serio problema para las autoridades españolas. La población permanente -

(10) Schurz, op. cit., p. 104

era de entre 1,000 y 4,000, y su peculiar temperamento hacía su presencia más difícil que la de los chinos. Eran más turbulentos y resentían más el control. Estaban concientes de que su gobierno los respaldaba, cosa que no sucedía con los chinos. Aunque ayudaron en ocasiones a los españoles, como en el caso de la insurrección china de 1603, simpatizaban con los enemigos de la colonia española tales como los ingleses y los holandeses. Entre 1605 y 1609 hubo una serie de levantamientos japoneses que preocuparon a las autoridades españolas especialmente porque por esa época las fuerzas militares estaban ocupadas en empresas disidentes de Manila. Los españoles se quejaban a menudo de los japoneses y presionaban para que fueran expulsados. Hernando de los Ríos Coronel y el doctor Morga fueron especialmente persistentes en ello. Este último escribió:

Todos los japoneses que llegan en sus naves deberían ser enviados de regreso al Japón. A ninguno debería permitírsele asentarse en este reino. Los que están aquí deberían ser enviados a su país, ya que no reportan beneficio ni utilidad sino al contrario, son muy dañinos.

Los oficiales del tesoro declararon que los japoneses estaban mejor informados que los mismos españoles en relación a las islas y eran un permanente peligro para la colonia española. Su residencia en Manila estaba restringida a ciertas áreas en las afueras. En ocasiones se les expulsó, en otras se restringió su llegada, pero siempre con toda cautela para evitar el enojo del emperador del Japón. Con el creciente extrañamiento de las relaciones entre los dos pueblos y las prohibiciones japonesas a la salida de los nacionales, el número de japoneses fue decreciendo hasta volverse casi nulo en la vida de la colonia. (11)

(11) Ibidem, p. 116

Los japoneses tuvieron designios de conquista hacia Manila y ello se manifestó en diversas ocasiones en acciones de piratería contra la colonia española. En 1581 los españoles lucharon bajo las órdenes del capitán Juan Pablo de Carrión contra una fuerza japonesa cerca de Cabo Bojador y salieron vencedores. Más tarde encontraron una base japonesa en Río de Cagayan, donde construyeron un campamento armado que fue repetidas veces sujeto a desesperados y valientes ataques japoneses, sin resultado. Anualmente descendían para apresar los juncos chinos que iban a Manila, y saqueaban las costas. Los españoles enviaban flotillas contra estos piratas. Al gobernador Desmariñas se le ordenó mantener una flotilla de galeras contra las depredaciones de los corsarios japoneses y el gobernador Tello mantuvo una guarnición en la costa de Cagayan como precaución contra un ataque masivo. Tello protestó ante Ieyasu en contra de las prácticas piráticas de su gente y el Shogun, para mostrar su buena fe, ordenó la captura de seis naves que habían zarpado de puertos del sur del Japón para piratear en aguas filipinas. Entre 200 y 400 hombres de las tripulaciones fueron crucificados como advertencia contra la repetición de estos viajes; sin embargo en 1604 Pedro de Acuña informó al rey que los piratas japoneses operaban de nuevo cerca de las costas de Luzón.

4.- Comercio Filipinas - Japón.

El comercio Filipinas-Japón se hacía por medio de naves españolas enviadas a los puertos del Japón y continuó aunque en 1609 se prohibió el de Japón-Filipinas por el temor a la amenaza constante de invasión. El tráfico comercial continuaba a pesar de que Felipe II en 1581 había concedido el monopolio en el campo comercial a sus súbditos portugueses. Los comerciantes de Macao resintieron fuertemente la entrada de los castellanos a su mercado y los jesuitas los apoyaban preocupados de que su monopolio misionero fuera invadido por franciscanos y otras órdenes de

Manila. Frailes como fray Luis Sotelo y Gerónimo de Jesús apoyaban las relaciones comerciales con Japón ya que esto facilitaba la entrada de sus órdenes a ese país. También algunos gobernadores como Desmariñas pugnaban porque el comercio continuara considerando las ventajas que reportaba a las Filipinas.

En los primeros años el comercio se centró en los puertos de Hirado y Nagasaki. En su mayoría los daimyos del sur eran - amigables y llegó a haber una población cristiana considerable - en Kiushu. Los viajes comerciales al Japón no se hacían con regularidad. Ieyasu promovió el comercio extranjero en sus dominios invitando a los españoles de Manila a enviar naves a la bahía de Yedo en la región de Kwanto. Así se designaban las ocho provincias contiguas a la ciudad de Yedo (Tokio)). En 1603 el - gobernador Acuña envió la nave Santiago a Japón, que por mal - tiempo hubo de llegar a Hirado. Desde aquí se mandó noticia a - Ieyasu en Kyoto con presentes del gobernador Acuña. Los gobernadores españoles conocían el valor político del contacto comercial en la bahía de Yedo y durante algunos años enviaron naves con regularidad. Sin embargo los pilotos temían los peligros de la entrada a ella y los comerciantes de Manila tampoco mostraron entusiasmo por enviar sus productos hasta allá. Debido a esto el tráfico comercial sufría. Sin embargo las naves españolas continuaban llegando con frecuencia hasta los puertos del sur del Japón.

Debido a las pocas estables relaciones políticas y la intensificación de las persecuciones religiosas la continuidad del comercio se hizo gradualmente imposible. Hacia 1625 los puertos del Japón estaban cerrados a naves procedentes de Manila. El señor de Nagasaki amenazó a un capitán español con que si alguno de sus compañeros se atrevía a entrar en el puerto sufriría el incendio de su nave con todo y tripulación. Finalmente un edicto promulgado en 1638 prohibió a los españoles, bajo pena de muerte, poner pie en territorio japonés o entrar a los puertos. La relación de los galeones de Manila con Japón fue únicamente ocasio-

nal y accidental, cuando en las primeras décadas tuvieron que - acercarse a las costas japonesas, pero su derrota normal quedaba lejos de ellas. Solamente en caso de estar maltrechas por alguna tormenta, cosa que les impedía continuar su viaje, buscaron - voluntariamente arribar a las prohibidas costas japonesas en busca de refugio donde poder reacondicionarse. La invitación de - Ieyasu para que los galeones llegaran a Japón a comerciar nunca fue considerada seriamente por los españoles, aunque les preocupó que, en caso de necesidad, los galeones pudieran arribar a algún puerto japonés sin ser molestados. Esto fue uno de los motivos de la expedición que el virrey Salinas envió a Japón en 1611 bajo las órdenes de Sebastián Vizcaíno. Lo sucedido al galeón - San Felipe en 1596, que detallaremos después, y los peligros a que se vieron sujetos algunos galeones de la ruta Manila-Acapulco hacían imperativo que este acceso a puertos japoneses en caso de necesidad fuera posible. (12)

El comercio japonés con Manila comenzado en 1586 no fue - continuo sino a menudo interrumpido a consecuencia de la crónica inestabilidad de las relaciones entre ambos países. Llegaron naves japonesas a Manila más o menos regularmente durante varios - años a partir de 1588.

Los juncos japoneses de comercio llegaban a Manila al final de marzo o de octubre, traídos por los monzones favorables. Los japoneses gozaban en Manila de mayor libertad para su comercio que los chinos u otros comerciantes de las costas hindúes. - Los impuestos eran más benévolos y no estaban obligados por la - institución de la pancada. Este tráfico, después de sucesivos - períodos de suspensión, fue momentáneamente reabierto en 1631-32 para terminar abruptamente poco después.

Una gran proporción de la carga de los barcos japoneses - consistía en bienes de consumo del mercado local: harina de tri

(12) Ibidem, p. 120

go, carnes y pescados salados, y frutas. Otro tipo de bienes - más suntuarios se cargaban en los galeones hacia Nueva España: - sedas, biombos, cuchillería, armaduras, espadas y otras armas finamente trabajadas, escritorios y cofres muy elaborados. Los japoneses se llevaban a cambio seda cruda china, oro, pieles de - animales y palo de Brasil para sus tintes, miel, cera, vino castellano, vidrio, telas y otras curiosidades españolas. La seda cruda les era muy importante ya que los chinos tenían prohibido por sus autoridades el comercio directo con Japón. Escribía Martín Castaño al rey en 1627: "Esos dos reinos se tienen tal odio mutuo que bajo ninguna circunstancia pueden comerciar entre sí". (13)

Las relaciones de China con Filipinas fueron en todo tiempo únicamente comerciales, pero escasas antes de la llegada de - los españoles. Las relaciones con Japón en la época prehispana fueron exclusivamente de piratería; después tuvieron carácter comercial y diplomático: el Japón, con quien buscaba principalmente la relación era con Nueva España, pero se hizo sospechoso por sus depredaciones en las costas del norte de Luzón. Sin la ingerencia de las órdenes religiosas en Japón, tal vez las relaciones hubieran llegado a ser cordiales y provechosas. El gobernador Pérez Desmariñas en una carta a S. M. de mayo de 1592 decía acerca de una expedición pirata japonesa en las Filipinas: "... que los mataron a todos ellos [Los naturales de Ilocos], y con - la rravía de la muerte dijeron los enemigos: pues aguardad, que, desta hecha, o todos emos de morir, ó esta tierra ha de ser nuestra -- que dá a entender quan rresuelta está allá [en Japón] la venida [a Filipinas]" . Tenía noticias el gobernador, y así lo - hace saber a S. M. que el Japón había mandado hacer gran cantidad de navíos de alto bordo, tres por provincia, siendo éstas - más de 60, para ir a atacar Filipinas. En el mismo año propone Gómez Pérez Desmariñas a S. M., o una alianza con el Japón, o -

(13) Ibídem, P. 115; Morga, op. cit., p. 219

bien con los chinos, enemigos mortales de éste. (14)

Parecía difícil al gobernador Pérez Desmariñas mantenerse neutral entre dos naciones tan poderosas y se inclinaba a la alianza con China. De la nación japonesa dice: "...gente de más brío que los chinos, aunque de poca confianza, porque no saben tratar verdad... y que su trato con este Reyno Filipinas no es de importancia, y que hechó del suyo a los padres de la compañía de Jesús y mandado que en todo su Reyno no se predique la ley de Jesu Christo. Según esto, V. M. me ordenará...". A pesar de esto los misioneros españoles de Filipinas se obstinaron en seguir predicando en el Japón; los jesuitas, según su costumbre, hicieron una política distinta de la que seguían los frailes, y entre unos y otros se produjo el más hondo antagonismo, que contribuyó a que no mucho tiempo después sobreviniese una serie de hecatombes entre los cristianos, amén de que se rompieran las relaciones diplomáticas entre Japón y Filipinas. Es innegable que aunque su celo religioso era grande, los misioneros en cuanto políticos, tenían el triste privilegio de echarlo todo a perder. Jideyoshi, el conquistador de Corea (llamado en los documentos españoles Taiko Sama) le había escrito a Pérez Desmariñas que todos los reinos le habían de dar obediencia, de haber ganado todo el reino del Japón y Corea, diciendo que pretendía conquistar China y que las Filipinas "le quedaban muy cerca", y ofrecía su amistad al rey de España, con una velada amenaza: "... y porque el Rey de Castilla está lejos, no tenga en poco mis palabras". (15)

Durante varias décadas después de la llegada de Francisco Javier a Kagoshima en 1549, el trabajo misional fue desempeñado exclusivamente por jesuitas portugueses. Este monopolio se facilitaba por las cercanas relaciones comerciales entre Macao y el puerto de Nagasaki, y se confirmó aún más con la bula de Gregorio XIII, reconocida por Felipe II entonces monarca de ambos rei

(14) Morga, op. cit., pp. 419 y 422

(15) Ibidem, p. 419

nos iberos. Goa y Macao eran los únicos accesos autorizados al Japón hasta el breve expedido por Paulo V a solicitud del rey de España, en 1608, que permitía el acceso a las tres órdenes religiosas de Manila (franciscanos, agustinos y dominicos). Sin embargo, los japoneses ya estaban a la defensiva y los misioneros de Filipinas nunca tuvieron tanto éxito en su labor como sus antecesores jesuitas. A pesar del creciente sentimiento de hostilidad hacia el cristianismo que estalló en martirios y edictos de expulsión, los misioneros de Manila continuaron yendo a Japón, ya sea abiertamente o disfrazados. Once fueron en 1632, cinco en 1637 y cuatro en 1642, después que Japón se había cerrado al mundo exterior. Estos elementos inquietantes en las relaciones hispano-japonesas hicieron imposible la prosecución del comercio y el intercambio diplomático amistoso. Los japoneses anhelaban más su recién ganada tranquilidad doméstica y su cultura nacional que la conservación de las relaciones comerciales con extranjeros. De hecho el largo encierro del Japón al mundo tuvo en gran parte su razón de ser en el disgusto por el agresivo proselitismo de los sutiles jesuitas portugueses y los misioneros españoles de Manila.

La pugna entre los misioneros portugueses y los españoles les desagradaba. Durante un cierto período la propaganda cristiana tuvo éxitos. Nobunaga y Jideyoshi, ya fuese por curiosidad o para asegurarse a los bonzos hostiles, habían favorecido a los misioneros, y algunos daímios influyentes se habían convertido a la nueva fe. El éxito de ésta en las masas de Kiushu preocupó grandemente al sacerdocio budista y shintoísta. Sin embargo, el creciente sentimiento de xenofobia y el carácter anti-nacional de la nueva fe condenaron al fracaso los esfuerzos de los misioneros. La reacción triunfó definitivamente en la época de Ieyasu y su hijo y sucesor, Jidetada. Aquél vió a los misioneros como una seria amenaza al estado, igual que los reyes católicos y sus sucesores consideraron a los moros, o Richelieu a los hugonotes. Holandeses e ingleses agitaban contra los misioneros alegando que como siempre, precedían a los soldados, cosa que in

fluyó también en el ánimo de los japoneses. Desde el principio de la evangelización había habido casos locales esporádicos de persecución. Desde 1587 el gobierno había tomado medidas ocasionales contra los frailes, más o menos inefectivas o de eficacia efímera. En ese año Jideyoshi decretó la expulsión de los misioneros. La influencia de éstos perduraría algunos años porque siguieron acudiendo al Japón agravando más la situación. En tiempos de Ieyasu, desde 1606, nuevos edictos anticristianos se promulgaron y en 1614 el decreto radical del Shogun Jidetada fue dado contra los cristianos ordenando que todos los hermanos salieran del Japón. Sin duda a esto ayudó también la negativa de los españoles de Manila a la solicitud del gobierno japonés del permiso de ejercer el comercio directamente con Nueva España. La persecución fue particularmente intensa en 1616, el año de la muerte de Ieyasu y durante los años siguientes. Sin embargo los misioneros persistían en su empeño desafiando a las autoridades laicas igual que a las eclesásticas. Diez frailes fueron a Satsuma en 1623 y para 1629 un considerable número de religiosos estaban de nuevo en Japón. Durante los años siguientes hicieron una abierta y vigorosa propaganda. En 1638 ellos y su trabajo fueron barridos en una masacre general de cristianos. El catolicismo fue extirpado y Japón retornó a sus dioses ancestrales. Con esto terminó también todo trato con extranjeros, salvo las restringidas e ignominiosas concesiones que permitían a los holandeses comerciar en la bahía de Nagasaki.

Inextricablemente unidos a la campaña misionera y más importantes que las conexiones comerciales eran los intentos españoles de establecer relaciones diplomáticas. El sensitivo orgullo racial japonés se igualaba a la peculiar altanería y el orgullo de los españoles... el contacto de estos inflamables temperamentos nacionales encarnados en las ideas de "Bushido" y "pundonor", ideas que expresaban sentimientos similares, hizo que las relaciones siempre fueran delicadas y crónicamente inestables.

(16)

(16) Schurz, op. cit., p. 104

5.- Primeros intentos diplomáticos entre Manila y Japón.

Desde 1585 los jesuitas, por medio de una bula papal, habían obtenido el monopolio de la actividad misionera en Japón. Los franciscanos de Manila no cejaban en su empeño misional en - aquél país, empeño al que contribuían los intereses mercenarios de los españoles de Filipinas. En 1591, un comerciante de Sakai llamado Jarada (Farada en los documentos), convertido al cristianismo por los jesuitas propuso a Jideyoshi la invasión de Filipinas. Esto no era propicio en vísperas de la guerra contra Corea, pero a un familiar de Jarada se le confió un mensaje para el gobernador de Filipinas, Gómez Pérez Desmariñas, en el que se le - amenazaba con la conquista de las islas y se le pedía que mandara una embajada a Jideyoshi. Este proponía además la posibilidad de establecer relaciones comerciales a Desmariñas. El gobernador, temiendo que Japón pretendiera la expansión comercial sobre Asia, no accedió de pronto a la solicitud, aunque correspondió a la embajada enviando el 29 de junio de 1592 al dominico - Juan Cobos y al capitán Lope de Llanos con el encargo de que tra taran el asunto del intercambio mercantil y entregaran a Hideyoshi doce espadas españolas como muestra de buena voluntad. Con mucho tacto mandaba decir que debía consultar el asunto con el - monarca español. (17)

A su arribo a Japón, Cobos y Llanos fueron auxiliados por Juan de Solís, un mercader español que los condujo a Nagoya para que se entrevistaran con el Shogun. Las condiciones que los españoles pusieron para iniciar el comercio estipulaban el cese de las persecuciones que se habían venido practicando contra los - cristianos y, en principio, fueron consideradas aceptables. Pero ocurrió que al regresar a Manila, Cobos murió a consecuencia - de un naufragio, a manos de los indígenas de Taiwan, y fue neces rio enviar emisarios de nuevo.

(17) Schurz, op. cit., p. 105; S pate, op. cit., p. 173; Mathes, op. cit., p. 85

A raíz de esta embajada aumentó la tensión entre portugueses y españoles y probablemente también aumentaron las sospechas de Jideyoshi en contra de los occidentales. El mismo Jarada fue en una segunda embajada de Jideyoshi a Manila. En su carta, éste profería amenazas de conquista y mandaba decir al rey de España que aquellos que lo insultaran no tendrían escape.

Pérez Desmariñas optó por las tácticas dilatorias -si los japoneses podían ser distraídos durante cuatro años Manila estaría lista para enfrentarse a la amenaza japonesa. En mayo de 1593 el gobernador envió una segunda embajada al Japón encabezada por fray Pedro Bautista, con otros tres franciscanos, para que procurara dar principio a las operaciones comerciales. Esto se oponía a los decretos japoneses y a la bula papal en favor del monopolio misionero jesuita, pero estaba justificado supuestamente con el argumento de que los padres iban como enviados del gobernador y no como misioneros. Jarada había mentido dando a entender en Manila que Jideyoshi y todo el país, positivamente deseaban la presencia de los franciscanos, y debido a esto fueron al Japón buen número de misioneros. Salíó el padre Bautista (1593) en compañía de Pedro González de Carbajal. Jideyoshi dió la bienvenida a la embajada, pero en materia religiosa no cedió y lo que pensaba obtener de los franciscanos es que fueran un anzuelo para los comerciantes de Manila, al igual que los jesuitas lo eran de Macao. La empresa del padre Cobos tuvo una seria oposición de los jesuitas portugueses que temían perder el monopolio mercantil. La controversia propició el desastre de la embajada porque Hideyoshi, cansado de las presiones e intrigas de los europeos, se apoderó del galeón San Felipe en 1596 y mandó crucificar a Pedro Bautista y a Felipe de Jesús en Nagasaki; otro miembro de la embajada, fray Gerónimo de Jesús, logró esconderse y escapar de la muerte. En la próxima carta de Jideyoshi (1594) decía que su destino era que todos los reinos debían rendírsele o de lo contrario ser destruídos. El gobernador Pérez Desmariñas había sido asesinado por la tripulación china de un barco en que iba de expedición a las Molucas. La tarea de responder a es

ta carta recayó sobre su hijo Luis, ayudado por un consejo de guerra. La contestación es una obra maestra de corteses rodeos diplomáticos. (18)

Los cuatro franciscanos venidos de Manila como embajadores habían obtenido permiso para predicar en Kyoto. En sus relaciones con Jideyoshi, el padre Bautista había ejercido gran tacto pero sus compañeros franciscanos fueron menos sutiles que él y que los jesuitas y realizaban su labor misionera de manera más abierta contraviniendo flagrantemente las Órdenes del Shogun. El doctor Antonio de Morga escribía a Felipe II con inocencia que "Xapón está en calma por la presencia de los religiosos franciscanos que tenemos allá".

La situación en realidad era muy inestable y lo fue aún más porque en el mes de octubre hubo un naufragio accidental del galeón San Felipe (1596) en la isla de Shikoku cuando iba de Manila con destino a Acapulco, con una carga muy rica.

Todos los autores coinciden en que el San Felipe iba de Manila a Acapulco y accidentalmente encalló en las costas de Kyushu. Solamente Michael Mathes afirma que el galeón llevaba la embajada en que iba el padre Bautista desde Manila hacia el Japón, lo que no coincide con los demás autores. (19), Bautista había llegado como embajador al Japón, y permanecido allí como rehén, desde 1593.

6.- El episodio del galeón San Felipe.

Salió el galeón de Manila rumbo a Acapulco en julio de 1596 bajo el mando de Matías de Landecho. Era una nave grande con un cargamento valioso y una lista de pasajeros bastante con-

(18) Schurz, op. cit., p.107; Spate, op. cit., p. 173; Mathes, op. cit., p. 85

(19) Mathes, op. cit., p. 86

siderable. Encontró una serie de tormentas y tuvo que arrojar - al mar mucha de su carga. A los 37° de latitud norte, a 150 leguas del Japón, perdió el timón y decidió poner proa a aquél país en lugar de regresar a Manila. Iba muy maltrecho el galeón y después de seis días llegó a las cercanías de Urado. Gran número de pequeñas embarcaciones se le acercaron y le urgieron, a nombre del daimyo del lugar, a anclar en el puerto. Los españoles permitieron que las embarcaciones japonesas remolcaran al galeón a puerto. Durante la operación éste encalló y su quilla se rompió. Los españoles alegaron que esto había sido causado por mala fe y las intenciones de los japoneses rápidamente se hicieron claras, cuando éstos transfirieron la carga del galeón a las bodegas del puerto, donde sus propietarios no podían supervisarla. Tampoco se les dieron facilidades para reparar la nave y poder continuar su viaje. El señor de Urado pidió instrucciones a Jideyoshi sobre la suerte del galeón y su carga. Mientras, Landecho enviaba una embajada al regente en Kyoto para tratar acerca de la restitución de la propiedad secuestrada. La ambición de Jideyoshi se despertó y mandó a un tal Ximonojo a tomar posesión de la carga en su nombre. El enviado internó a los españoles en un campamento y los forzó a darle todas sus pertenencias. A despecho de sus protestas, la carga fue distribuida más allá de toda posibilidad de recuperarla y las súplicas de Landecho a Jideyoshi no tuvieron resultado. A la llegada del capitán y los sobrevivientes a Manila en mayo del siguiente año se tuvo conocimiento del desastre en la colonia. Morga se quejaba de la tristeza causada por las noticias y por la perspectiva de mayores problemas causados por este hecho, en las futuras relaciones con el Japón.

Cuando más tarde fue enviado Luis Navarrete Fajardo por el gobernador Tello a negociar una reparación del daño y pedir seguridades para evitar que se repitieran estos sucesos, Jideyoshi justificó el robo del galeón basándose en la costumbre nacional que hacía que las cargas de los barcos llegados accidentalmente a las costas fueran propiedad del gobernante. Prometió exceptuar -

en el futuro a las naves españolas de esta costumbre. En cuanto a la carga del San Felipe, dijo, estaba irrevocablemente perdida.

(20)

Morga narra detalladamente este episodio diciendo que en el año de 1596 en que llegó a gobernar Filipinas D. Francisco Tello, al mismo tiempo que salía de Manila el navío San Jerónimo en que iba la Generala D. Isabel Barreto, viuda del Adelantado Alvaro Mendaña, de regreso a Nueva España, estaba aprestándose el San Felipe "...con las haciendas de las Filipinas, para hazer viaje con ellas á Nueva España". Obligado por fuertes tormentas tuvo que ir al puerto de Nagasaki desde donde se comerciaba con las Filipinas pero entró en otro puerto, que Morga denomina Hurando (Urado, en la isla de Kyushu). El pensaba, sin lugar a dudas, que los japoneses con toda mala intención hicieron encallar el San Felipe y que por ello hubo que descargar las mercaderías que venían en la nave. Se acogió bien a los españoles pero se les dijo que no podían arreglar la nave para proseguir su viaje sin licencia de Taicosama (título que dan los documentos del siglo XVI a Jideyoshi), señor del Japón. Se enviaron embajadores con presentes a la corte: Cristóbal del Mercado y otros tres españoles y dos frailes, Juan pobre, franciscano y Juan Tamayo, agustino. Jideyoshi se apoderó de las mercancías y puso presos a los españoles quitándoles todo lo que llevaban de su propiedad. Los embajadores no pudieron ver a Jideyoshi a pesar de los esfuerzos de fray Pedro Bautista, que residía en Japón desde mediados de 1593 como embajador comercial del gobernador Pérez Desmariñas. Los japoneses envenenaban a Jideyoshi en contra de los españoles diciendo que su rey enviaba primero religiosos a los países que quería conquistar, y a continuación iba tras ellos con sus armas y que eso pretendía hacer en Japón. Esto, sumado a la tensa situación existente entre el gobierno japonés y los religiosos portugueses y españoles, hizo que Jideyoshi se enojara y mandara crucificar a todos los religiosos que predicaban en su reino (1597). Fueron presos cinco que estaban en la corte y -

(20) Schurz, op. cit. p. 121

otro del San Felipe. Finalmente Jideyoshi se moderó y dijo que só lo crucificaría a estos religiosos y a 18 japoneses cristianos - - (Morga afirma que eran 14) y que todos los demás españoles del San Felipe podían volver a Manila, cosa que hicieron en 1597 en diversos navíos portugueses y japoneses. Los cristianos fueron crucificados en febrero de 1597 por el hermano del gobernador de Nagasaki: fray Pedro Bautista, fray Martín de Aguirre, fray Felipe de las Casas (de Jesús) fran Francisco Blanco, fray Francisco de San Miguel y otro. Hay una carta de fray Martín de Aguirre al doctor Morga - en que se despide de él. (21). En ella le previene de las intenciones del gobernador del Japón de ir a la conquista de Luzón y - luego de Manila. (22)

Francesco Carletti también tiene algo que decir respecto a este suceso.

En este mismo tiempo la nueva conversión de los cristianos marchaba muy fría, por haber tenido este rey Jideyoshi algún disgusto con los religiosos de la Compañía de Jesús, que están todos por aquellos reinos, a los cuales les había hecho especialmente - abandonar la ciudad de Nagasaki, que antes había sido dejada; y habiendo hecho destruir la iglesia ... por último prohibió que siguieran predicando su ley, la cual él no estimaba que conviniera en aquél país, ni que fuera a propósito ni buena para sus vasallos, aunque el rey no creyera en ninguna secta y a menudo solía decir que las leyes y religiones habían sido - encontradas sólo para conformar a los hombres a vivir con modestia y civilización y no por otra cosa, teniendo por firme que después de la muerte del cuerpo no había más alma ni vida inmortal o eterna... pero se habrá apercibido, si bien tarde y sin remedio,

(21) Spate, op. cit., p. 175

(22) Mathes, op. cit., p. 86; Schurz, op. cit., p. 107; Morga, op. cit. pp. 58-89

de aquella su bárbara bestialidad en el infierno, en donde en el presente se halla, habiendo luego muerto en aquél error. (23)

En agosto de 1597, sintiendo cercana su muerte, Jideyoshi nombró un consejo de cinco regentes en nombre de su hijo bastardo Jideyori. Ieyasu no estaba en el consejo pero fue nombrado guardián del niño. En Septiembre de 1598 -al igual que el rey Felipe II- Jideyoshi murió y las facciones comenzaron a intrigar de inmediato. En 1599 Ieyasu ocupó el castillo de Osaka. Después de la batalla de Sekigajara (1600) que tuvo lugar apenas siete semanas -después de que el doctor Antonio de Morga peleaba en aguas Filipinas contra el corsario holandés Oliver van Noort, Ieyasu quedó -prácticamente como amo del país, aunque nominalmente actuando en -nombre del hijo de Jideyoshi. (24)

Ieyasu gobernó el Japón de 1598 a 1605 en que renunció a favor de su tercer hijo Jidetada; se mostró muy interesado en el comercio europeo, ya que las transacciones del Japón con China se habían interrumpido por cuestiones bélicas. Cuando fray Gerónimo de Jesús supo las intenciones de Ieyasu, abandonó su escondite y viajó con un mercader japonés a Manila, comisionado por el Shogun para solicitar al gobernador Francisco Tello, que se iniciara el tráfico mercantil y que constructores españoles de barcos proporcionaran asistencia técnica al Japón; ofrecía además que -los galeones de Manila utilizaran los puertos japoneses. Como su predecesor, Tello recelaba de la mudable actitud del Japón hacia -los cristianos y no concertó compromisos. El gobernador y la ciudad, a pesar de conocer las intenciones belicosas de los japoneses, nunca se quisieron dar públicamente por enterados, para no provocar la guerra, esperando que con el tiempo las cosas se solucionarían bien. Sin embargo enviaron a Japón a todos los japoneses que había en Manila y a los que venían en los navíos de comercio, se -les recogían las armas hasta que saliesen de Manila, lo que se Procuraba que fuera lo más pronto posible. De ahí en más, se les tra

(24) S pate, op. cit., p. 175

taba con cortesía. El gobernador Tello mandó dos navíos de la armada al mando de D. Juan de Zamudio para advertir a los chinos - que sabía que los japoneses atacarían una isla en la costa de China, cerca de Luzón, en su camino a Manila, y que estando sobre - aviso, como enemigos antiguos del Japón, les impidieran la entrada en la isla.

Mientras esto sucedía, continuaba la pacificación por parte de los españoles en las islas de Joló, Mindanao y Luzón y las negociaciones con los reinos de Cambodia y Laos, mismas que nunca dieron fruto permanente alguno, también continuaban los intentos - de comerciar directamente con China, en los que tuvieron los españoles que darse por vencidos debido a la fuerte oposición de los - portugueses cuyo monopolio de este comercio ya estaba bien establecido. (25)

Las relaciones hispano-japonesas mejoraron un tanto con el acceso de Ieyasu al trono. "Continúa la paz y amistad con el rey del Japón", escribía el gobernador Acuña a Felipe III en 1604. La política internacional de Ieyasu estaba en un plano más alto - que la de su imperialista predecesor. No tenía el odio - de éste a los extranjeros y se interesaba menos en conquistas externas que en la expansión del comercio japonés y de la marina mercante. Se mostró más conciliador y razonable. Se intercambiaron frecuentemente embajadas y presentes entre Filipinas y Japón, disminuyendo por el momento la tensión existente en tiempos de Jideyoshi. (26)

Morga nos cuenta de la llegada de D. Pedro de Acuña a gobernar las Filipinas, sus buenas prendas y los meritorios esfuerzos que hizo para llevar a cabo su cometido con tan escasos fondos como con los que contaba. Al hablar de la embajada que llegó a Ma

(25) Schurz, op. cit., p. 108; Morga, op. cit., p. 64

(26) Mathes, op. cit., p. 86; Schurz, op. cit., p. 109

nila de parte del Shogun Ieyasu (a quien él nombra Daifusama) con ofrecimientos de amistad y la petición de que se mandara un navío con algunas mercancías, dice que se trataría de tener amistad con Japón y comerciar con esta nación, porque así convenía, pero en cuanto a la petición del Shogun de que se enviaran maestros y oficiales que fabricasen navíos en Japón dice:

era materia grave, e imposible de poner en ejecución, por ser muy dañosa, y de perjuicio para las Filipinas, porque la mayor seguridad, que siempre an tenido con el Japón, es no tener navíos los japoneses, ni saber de navegación; y las veces que an tenido intento de venir sobre Manila, se á quedado por este impedimento, que embiando los oficiales y maestros, que les hiziesen y enseñasen a hazer navíos de Españoles, era darles armas que les faltavan para destruycción suya, y - su navegación á la Nueva España.

Esto era materia tan delicada que D. Pedro de Acuña contestó que tenía que consultarlo con S. M. y con el virrey de la Nueva España. (27)

El ascenso al poder de los daimyos cristianos a principios del siglo XVII, estabilizó la política seguida por los japoneses - en relación a los europeos y ayudó a crear condiciones más favorables al comercio exterior. En 1600 el inglés Will Adams que era corsario, navegante, y constructor de barcos, a quien los japoneses llamaban Anjin, llegó al Japón con un cargamento de cañones a bordo del navío holandés Liefde. Había cruzado el Estrecho de Magallanes y llegó a Japón con su nave maltrecha que fue remolcada a una pequeña bahía de Kyushu, con solamente un cuarto de su tripulación de más o menos 100 hombres; su habilidad en su oficio le atrajo el favor de Ieyasu y le permitió elevarse a la posición de consejero del Shogun. Deseoso de comerciar con Manila, éste es-

(27) Morga, op. cit., p. 128

cribió a Tello sugiriendo un arreglo y en 1601 envió a Chiriko (o Chiquino) para negociarlo. A su vez, el gobernador de Manila mandó el 20 de mayo de 1600 a fray Gerónimo de Jesús con otros dos franciscanos al Japón para que entregaran a Ieyasu algunos regalos; llevaban también un oficio del Papa Clemente VIII dirigido al obispo Luis de Cerqueira, jesuita portugués, para que permitiera a los dominicos y franciscanos españoles fundar misiones en tierras japonesas. Tello siguió demorando el envío de barcos de Manila, hasta que fue sucedido en el gobierno por Pedro de Acuña. (28)

Por fin el primero de junio de 1602 Acuña consintió en el envío anual de un barco al Japón y el 20 del mismo mes mandó el navío Santiagoillo en el que viajaron los franciscanos fray Luis Sotelo y fray Diego de Bermes, que llevaban regalos según la costumbre, y tratarían de concertar un convenio especial con Ieyasu y su hijo Jidetada. Una vez conseguido este acuerdo Ieyasu procuró ampliar sus tratos comerciales con otras naciones europeas. La Compañía holandesa de las Indias Orientales empezó en 1605 la ocupación de las Molucas y ese mismo año logró que Japón le abriera las puertas de su comercio, gracias a la intervención de Melchior van Standvoort y de una embajada que mandó el conde Mauricio de Nassau a cuya cabeza iban Estevao Verhagen y Cornelius Matlief. Acuña quiso mantener a salvo de la competencia los derechos comerciales que había conquistado y trató de que se nulificara la concesión hecha en favor de los holandeses. Con tal propósito envió al capitán Francisco Moreno Donoso y a fray Luis Sotelo. La mejora en las relaciones entre Ieyasu y Manila se vió entorpecida por el celo de frailes como el Padre Sotelo, celo que ayudó a que estas relaciones empeoraran. También ensombreció las relaciones hispano-japonesas en este período la presencia e influencia de los holandeses e ingleses como Will Adams y Richard Cocks, que no perdían oportunidad de subrayar al Shoqun y otros personajes prominentes el peligro de permitir que los monjes españoles continua

(28) Mathes, op. cit., p. 86; Spate, op. cit., p. 175

ran su labor de proselitismo en el país alegando siempre que eran una vanguardia que precedía a la invasión armada desde Manila. - Fray Luis Sotelo, de parte del gobernador Acuña pidió a Ieyasu - que cancelara el permiso dado a los holandeses, alegando que éstos podrían atacar los navíos españoles que llegaran a los puertos del Japón. Tales gestiones se suspendieron con la muerte de Acuña, a fines de 1606. (29)

7.- El episodio del galeón Espíritu Santo.

Otro episodio parecido al del galeón San Felipe sucedió en el año de 1602. El Espíritu Santo peligraba de correr la misma suerte y escapó gracias a la resolución de su capitán Lope de Ulloa. Ya lejos de Manila fue sorprendido por una serie de tormentas que le rompieron el palo mayor. Buscó refugio en la bahía de Urado, igual que el San Felipe, y parecía que iría a correr - la misma suerte que éste. Fue remolcado a través del canal por - embarcaciones japonesas y después de que estaba amarrado se puso una guardia a bordo y los que bajaron a tierra fueron aprehendidos. Comenzó a llegar al puerto gente armada de los alrededores pero Ulloa rehusó acceder a la demanda de los japoneses de rendirse y vigiló muy de cerca los movimientos de éstos, mientras intentaba reparar su nave para zarpar. Se opuso a los intentos japoneses de bajar la carga y no permitió que sus hombres bajaran a tierra. Los que ya lo habían hecho permanecieron confinados. Mientras tanto envió a su hermano Alonso y a Alonso de Maldonado a - Kyoto a negociar con Ieyasu. Fray Diego de Guevara, el superior agustino de Urado informó al capitán del carácter peligroso de los japoneses de la población y le aconsejó zarpar lo más pronto posible. Ulloa decidió zarpar antes de que fuera tarde. Echó - por la borda a la guardia japonesa y levó anclas. Los japoneses habían tendido un cable de rattán cerrando la boca de la bahía y

(29) Schurz, op. cit., p. 109; Mathes, op. cit., p. 87

en masa en una flotilla de pequeñas embarcaciones trataron de cerrarle el paso. Ulloa logró cortar el cable y disparando contra los japoneses salió por el canal. Improvisó un mástil y puso - - proa a Manila a la que llegó en 12 días. Mientras, sus embajadores habían tenido audiencia con el Shogun en Kyoto y habían obtenido completa satisfacción por el atentado al galeón. Ieyasu prometió restitución de lo que hubiera sido robado y envió órdenes de castigar a los culpables. La actitud de Ieyasu estaba en franco contraste con la de su predecesor Jideyoshi años antes en el caso del San Felipe. Además dió a los españoles garantía escrita de que tal suceso no se repetiría. Este documento se les confió a los capitanes de los galeones de Manila para que en caso de que accidentes del clima los lanzaron a las costas japonesas pudieran demandar seguridad para sus naves, sus cargamentos y sus personas.

(30)

Muerto Acuña se expidió una real cédula el 7 de julio de 1607 en la que se mandó al virrey Velasco de la Nueva España nombrar un gobernador interino mientras llegaba Juan de Silva. Velasco propuso a Diego de Mendoza, alcalde mayor de Puebla, pero éste rehusó. El virrey se dirigió a su sobrino Rodrigo de Vivero y Velasco, gobernador de Nueva Vizcaya quien accedió a ocupar el puesto. El 28 de febrero de 1608 escribió al rey aceptando el - nuevo empleo. Vivero partió hacia Manila adonde llegó sin novedad el 13 de junio. Dos días después de su arribo, Will Adams y Timothy Shotten, a nombre de Ieyasu y de los japoneses residentes en Filipinas, le hicieron regalos y le trataron asuntos de re laciones comerciales. Pero Vivero quería resolver primero lo con cerniente a las defensas contra los posibles ataques de los holan deses y malograr sus propósitos de incitar a los nativos de Minda nao y Joló contra el gobierno español. Durante su corta administración, Vivero padeció continuamente de falta de fondos para la defensa y escasez de tropas y armamentos por lo que en abril de - 1609, habiendo llegado el gobernador definitivo Juan de Silva, em

pezó a habilitar tres navíos para viajar a Nueva España y solicitar personalmente del virrey Velasco tropas y artillería de refuerzo. (31)

Ieyasu seguía empeñado en lograr el permiso español para comerciar directamente con la Nueva España, pero los españoles estaban igualmente empeñados en no permitirselo ya que veían una grave amenaza en empresas transoceánicas y japonesas, para sus planes en el Pacífico. El Shogun deseaba no sólo que su gente comerciara directamente con la Nueva España, sino también que los galeones procedentes de Manila llegaran primero a puertos japoneses, para lo cual envió, como ya mencionamos, a un representante llamado por los españoles Chiquino o Chiriko a solicitar ese privilegio. El gobernador Acuña hábilmente dió excusas y largas al asunto mientras escribía a España donde su comunicado se perdió en medio de interminable papeleo oficial. Mientras tanto, el enviado del Shogun fue muy bien atendido y se le envió de regreso cargado de regalos y de vagas promesas.

8.- Rodrigo de Vivero, embajador en Japón.

En 1609 el tema de las relaciones hispano-japonesas se presentó de nuevo con motivo de la llegada accidental de la nave de Rodrigo de Vivero al Japón. Su llegada y todo lo que ahí le aconteció vale la pena de ser mencionado porque se relaciona íntimamente con la insistencia de Ieyasu de entablar relaciones comerciales y diplomáticas con Nueva España. Las seguridades dadas por Ieyasu a los españoles en 1602 de que no se haría daño a sus naves ni a su carga en caso de que accidentalmente llegaran a las costas del Japón fueron puestas a prueba con este acontecimiento.

Los preparativos de la expedición que partiría de Manila -

(31) Mathes, op. cit., p. 88

terminaron el 25 de julio de 1609. Partió Vivero al virreinato de Nueva España a bordo del galeón San Francisco al que acompañaban las naves Santa Ana y Santiago. El 10 de agosto, cerca de las islas de los Ladrones se desató un temporal que por más de un mes castigó a los navíos con fuertes vientos y marejadas gruesas. Separados los barcos por la tormenta, el Santiago pudo por fin continuar su viaje y el Santa Ana llegó a salvo el 12 de septiembre al puerto de Osaka, aunque bastante estropeado por la furia del mar. La gente de los alrededores se vió tentada a asaltarlo pero se refrenaron ya fuera por miedo a la ira del Shogun, o por el temor de estropear su comercio con Manila. El galeón pudo ser reparado sin mayores problemas y continuó el viaje hacia la Nueva España. El San Francisco bajo el mando del ex-gobernador Vivero, fue golpeado por las tormentas al grado de imposibilitarlo para navegar; dió al través el 30 de septiembre cerca de Satsuma, al sur de Yedo, perdiendo en el naufragio 130 hombres y más de dos millones de pesos en mercancía. Sólo una parte de la carga pudo ser rescatada. Vivero y otros 300 sobrevivientes pudieron salvarse en las maderas del buque naufragado. Era de noche y desconocían el lugar: enviaron exploradores tierra adentro, los que a poco volvieron acompañados de algunos japoneses que los llevaron a una aldea cercana. Seguro de contar con la gratitud de Ieyasu, por haber liberado a 200 japoneses de la cárcel de Manila durante su gubernatura, Vivero se identificó ante un cristiano nativo. Los sobrevivientes fueron obsequiados con kimonos y alimentos y se les dió asilo en la aldea. (32)

Habiendo tenido noticia de la llegada de Vivero, el 5 de octubre salió en su busca el príncipe de Satsuma, con 300 dependientes, para conducirlo a su palacio, donde fue bien recibido y colmado de obsequios. Enterado de la calidad de su huésped, el príncipe pidió instrucciones a Ieyasu y a su vez, Vivero envió al alférez Antón Pequeño y al capitán Cevicos para solicitar una entrevista a Ieyasu y relatarle el naufragio. Pocos días después

(32) Schurz, op. cit., p. 124; Mathes, op. cit., p. 89

Vivero recibió un salvoconducto de manos de unos mensajeros del Shogun para ir hacia Yedo y que se le diera alojamiento en el camino y las llaves del almacén a donde se habían llevado los despojos del San Francisco. Vivero salió hacia Yedo al día siguiente. El 7 de noviembre entró en la capital siendo recibido por un grupo de nobles y una gran multitud, y conducido a la casa que le habían destinado Jidetada, el hijo de Ieyasu. Paseó durante tres días por la ciudad quedando vivamente impresionado. Finalmente fue conducido ante Jidetada quien lo trató con gran consideración. Vivero pidió una entrevista con Ieyasu y Jidetada le extendió un salvoconducto para viajar a Suruga y le aseguró hospedaje y alimentos durante la jornada. Vivero partió el 15 de noviembre y cinco días más tarde llegó a Suruga. Los secretarios de Ieyasu lo guiaron a sus aposentos y lo obsequiaron con kimonos de seda y fruta fresca diariamente. El 27 de noviembre Vivero fue conducido al palacio del emperador. Fue bien recibido por éste quien le hizo saber a través de los franciscanos fray Alonso Muñoz y fray Juan Bautista Porro, intérpretes, que como representante del rey de España le serían satisfechas sus peticiones. Un día después, Vivero fue llevado ante el secretario del emperador, a quien manifestó que lo único que solicitaba era libertad para que los misioneros españoles predicaran y construyeran iglesias, que se mantuvieran las relaciones comerciales entre España y Japón y que se expulsara a los holandeses de los puertos del país. Dos días después el secretario informó a Vivero que el emperador estaba dispuesto a dejar obrar libremente a los misioneros y que deseaba la amistad con España, pero que no podía suspender el comercio con los holandeses, porque se les había concedido licencia para practicarlos por un año. Además Ieyasu había decidido proporcionar a Vivero una buena embarcación y 4,000 pesos para pertrechos y víveres, a fin de que pudiera viajar a la Nueva España; pero le solicitaba que se hiciera cargo de conseguir 150 mineros españoles para que fueran a trabajar al Japón. Vivero respondió que primero tenía que consultar el asunto con el rey y que declinaba el ofrecimiento de la nave, pues se embarcaría para Nueva España en el Santa Ana. Ieyasu también

pidió a Vivero que le enviaran peritos en construcción naval para instruir a los japoneses en este oficio, cosa a la que los españoles nunca accedieron por temor a alentar las aspiraciones japonesas a las empresas marítimas. Sobre este punto Morga declaró que "la mayor seguridad que tenemos del Japón ha sido siempre su carencia de naves y su ignorancia en materias de navegación". El historiador Bartolomé de Argensola escribió que "La navegación de los japoneses sería el preludio a la destrucción de las Filipinas y Nueva España. (33)

Después de las conversaciones Vivero formuló un acuerdo preliminar en el que fijó las bases para las relaciones amistosas entre Japón y España y lo presentó a Ieyasu el 20 de diciembre. En cuanto al inicio del comercio con Manila, propuso: - -

- 1.- Que se permitiera el establecimiento de una factoría española, almacenes e iglesias en Kwanto;
- 2.- Que se entregara un salvoconducto para que las naves hispanas entraran a todos los puertos japoneses;
- 3.- Que los aprovisionamientos se les vendieran a precios ordinarios y
- 4.- Que se recibiera a un embajador español con todos los honores y se le dotara de una residencia oficial y una iglesia, con derecho de adquirir subsistencias a precios regulares y de importar bienes libres de gravámenes. Estuvo de acuerdo en procurar conseguir 100 ó 200 mineros españoles, pero advirtió que sus labores habrían de efectuarse bajo las siguientes condiciones:
 - 1.- Se les daría la mitad de la plata que extrajesen de las minas que descubrieran y la otra mitad se dividiría equitativamente entre el emperador japonés y el rey de España;
 - 2.- Si un español encontraba nuevas vetas en las minas ya en explotación, recibiría un porcentaje de la plata que rindieran;
 - 3.- El azogue habría de proveerse a precios regulares;
 - 4.- Se permitiría a los mineros tener iglesias y sacerdotes;
 - 5.- En cada mina se destacaría un oficial real para recaudar la parte del rey y
 - 6.- Los mineros españoles quedarían bajo la jurisdicción de su embajador o de un capitán de navío y los japoneses ba-

(33) Ibidem, p. 110; Mathes, op. cit., p. 92

jo la de sus propias autoridades. Expresó que debía expulsarse a los holandeses, prohibir la entrada a los enemigos de España, permitirse la demarcación y sondeo de todas las costas del Japón y que los nativos auxiliaran a los navíos españoles en caso de desastre. Señaló que el acuerdo era provisional y que estaría sujeto a la aprobación del rey, quien lo sancionaría dentro de los dos años siguientes.

Después de entregar la proposición, Vivero se dirigió a Bungo para esperar la respuesta y preparar su regreso a Nueva España. Al cabo de varios días llegó a Kyoto donde se le atendió muy bien. El 24 de diciembre viajó a Fushimi donde acompañado de muchos cristianos japoneses oyó misa, para luego continuar a Osaka y abordar un junco con destino a Bungo. Llegando a este lugar, se enteró de un hecho que parecía poner en peligro las relaciones entre España y Japón. En 1608 un grupo de marinos japoneses había ocasionado disturbios en la colonia portuguesa de Macao y como resultado habían sido ejecutados más de 200 hombres - incluidos varios embajadores que el gobierno japonés enviaba a Siam, ahora llegaba a Macao un barco llamado Madre de Deus y el emperador exigió a su capitán una explicación sobre los hechos. El portugués desoyó la orden y los japoneses incendiaron su barco el 14 de enero de 1610. Vivero consideró que este suceso quebrantaba la paz convenida con los europeos y protestó ante Ieyasu. El emperador se desentendió del reclamo, pero procuró que los arreglos se hicieran a través de otro intermediario, por lo que el 21 de enero nombró a fray Luis Sotelo representante suyo ante el gobierno español. Las cartas se dirigían al duque de Lerma, consejero del rey, ya que la costumbre japonesa prohibía la comunicación directa con el gobernante. (34)

Fray Luis Sotelo tradujo al castellano los documentos que se le habían confiado. En ellos el emperador otorgaba salvoconducto a los barcos novo-hispanos para que fondearan en cualquier

(34) Mathes, op. cit., p. 93

puerto japonés, concedía a España terrenos para la construcción de almacenes y casas, garantizaba la libertad de entrada y movimiento a todos los sacerdotes que se trasladaran a Japón, daba a las naves de Manila autorización para invernar o abastecerse en los puertos japoneses y se comprometía a recibir a un embajador con los máximos honores y a proveer materiales para la construcción de navíos a precios regulares. Solicitaba a cambio que los barcos japoneses pudieran llegar a Nueva España y que se instituyera un consejo formado por mercaderes de ambos países para fijar los precios de los productos que se comerciarían. Terminaba Ieyasu aseverando que Japón se comprometía a respetar los términos del tratado a perpetuidad. Se cotejaron las traducciones para asegurar su fidelidad y se entregaron a Sotelo cinco armaduras y dos sillas de montar como regalo al duque de Lerma y al virrey Velasco.

Vivero supo de la embajada que estaba enviando Ieyasu a cargo de fray Luis Sotelo y solicitó del Shogun sumarse a ella para ayudarle a conseguir sus objetivos. Solicitó que el barco japonés que salía con la embajada retrasara su salida hasta el 20 de abril, a fin de llegar oportunamente para abordarlo. Se le autorizó a acompañar la expedición y se le permitió seleccionar personalmente a los 30 emisarios japoneses. El 26 de abril el capitán del Santa Ana, Sebastián de Aguilar, enterado de los cambios en los planes de Vivero y de que éste ya no viajaría en su nave, le escribió poniéndola a su disposición y solicitando permiso para zarpar, el cual Vivero concedió. Aprovechando el conducto de Aguilar, escribió una carta al rey el 31 de mayo en la que afirmaba que era necesario mantener buenas relaciones con el Japón, pese a la actitud opuesta de algunas órdenes religiosas, ya que España podía obtener de ello grandes beneficios; Japón era una nación formada por 66 reinos gobernados por un emperador que recibía grandes riquezas en oro y plata por concepto de tributos. Era un país muy poblado, muy fértil y bien organizado y por lo tanto extremadamente difícil de conquistar. Había ahí 300,000 cristianos y si se lograba incrementar el número con el trabajo de --

los misioneros, a la muerte de Ieyasu este sector podía rebelarse y proclamar al país posesión española. Esto se lograría, escribía, aceptando el acuerdo con el Shogun que permitiera la entrada de sacerdotes y mineros para ayudar a convertir más japoneses a la fe. Anualmente un barco de Manila llegaría al Japón y juncos japoneses llegarían a Manila. Se proporcionarían al Japón operarios para fomentar la minería con lo que la corona podría obtener oro y plata de ella y del comercio con telas de algodón de Nueva España; conseguiría también un puerto de escala en las costas japonesas para la Nao de Manila. Vivero solicitaba la anuencia real para estas negociaciones, lo que favorecería la penetración hispánica y ayudaría a lograr la expulsión de los holandeses. El 27 de mayo salió el Santa Ana de Bungo con destino a Nueva España y Vivero se puso en marcha hacia Yedo para dar fin a los preparativos de la expedición embajadora. Fray Luis Sotelo había caído enfermo y en su lugar fue designado fray Alonso Muñoz como representante de Ieyasu. Para acompañarlo fueron escogidos treinta comerciantes japoneses que estarían bajo el mando de Tanaka Shosuke y Shoya Ryusai. El emperador dio a Vivero 4,000 pesos para provisiones y proporcionó para el viaje la nave San Buenaventura construida por Will Adams. Este escribía en 1613 lo siguiente: "... los españoles la hallaron tan capaz y marinera que jamás la regresaron, pero enviaron a cambio mucho dinero. Fue empleada posteriormente en los viajes de Acapulco a Filipinas". (35). Una vez concluidos los preparativos los viajeros zarparon de Osaka el primero de agosto de 1610 llegando el 27 de octubre a Matanchén, en la costa de Nayarit. (36).

Aunque el Santa Ana había zarpado más de dos meses antes que el San Buenaventura, apenas había arribado a Acapulco el 7 de octubre. Informado de todo, el virrey escribió al soberano el día 20 manifestando gran interés por las gestiones de Vivero

(35) Schurz, op. cit., p. 124

(36) Ibidem, p. 110; Mathes, op. cit., p. 96

y elogiando su iniciativa para sacar ventaja de su obligada permanencia en Japón. Cuatro días después mandó una segunda carta informando que había suspendido la expedición en busca de las islas Rica de Oro y Rica de Plata y que remitía la carta de Vivero del 3 de mayo para que fueran consideradas sus proposiciones. A su llegada a Matanchén Vivero escribió de nuevo al rey (27 de octubre de 1610) abundando en las razones que había para establecer relaciones comerciales con el Japón y apremiando el envío de una embajada a Ieyasu. Con la llegada de Vivero a Nueva España y sus reiteradas proposiciones para la expansión en el lejano oriente, se introdujo un elemento nuevo en el programa español de expansión en el Pacífico. Suspendida por el momento la expedición en busca de las islas mencionadas, se empezaron a tomar providencias para que durante el viaje del Galeón de Manila se hiciera una visita al Japón.

Las autoridades de Nueva España recomendaron se concediera a Vivero, como premio a las diligencias practicadas en aquel país, una encomienda en Tecamachalco por cinco generaciones, la aceptación de su hijo en la Orden de Santiago y la cancelación de cierta deuda de 4,000 pesos que tenía con la Real Hacienda.

(37)

9.- Sebastián Vizcaíno, embajador en Japón. 1611.

Las negociaciones iniciadas por Rodrigo de Vivero dieron lugar a la revisión de los planes para el descubrimiento de las míticas islas Rica de Oro y Rica de Plata. A principios de 1611, el virrey Velasco decidió mandar una embajada a Japón en la flota que habría de partir en busca de las islas. Iría como jefe de la expedición y con carácter de embajador, Sebastián Vizcaíno, quien no era ajeno a la aventura ni al peligro. Era hombre dis

(37) Mathes, op. cit., p. 96

tro en el arte militar. Participó en 1580 en la invasión española a Portugal. Se trasladó a Nueva España en 1583. En 1586 partió de Acapulco a Manila, donde se estableció como comerciante y sirvió en la guardia del puerto. En 1589 regresó a Nueva España y se avecindó en la ciudad de México logrando convertirse en prósero pero inversionista y comerciante. Desde 1594 y durante varios años, se había ocupado en viajar a California a explorar y en busca de encomiendas y provecho comercial, empresa que realizó después de grandes tropiezos con sus socios y las autoridades virreinales por cuestiones de interés económico. En California hizo fundaciones a nombre de la corona dando a la región el nombre de Nueva Andalucía (entre Cabo San Lucas y La Paz) y tratando de convertir indios al cristianismo. Largo tiempo trató de colonizar y recibir a cambio beneficios y títulos pero por razones que no viene al caso explicar aquí, su empresa fracasó. Sin embargo consiguió demarcar la costa de California y establecer su nomenclatura geográfica, desde el Cabo San Lucas hasta el Mendocino, dejando abierto el camino para la colonización y desarrollo de California, término oriente de la navegación transpacífica y campo para la futura expansión de Nueva España hacia el norte.

(38)

El autor O.H. K. Spate desconoce la embajada de Sebastián Vizcaíno al Japón, hecha entre 1611 y 1614. Menciona en su libro todas las andanzas de Vizcaíno en las costas de California hechas, dice, por ambición de descubrimiento y colonización. Y decimos nosotros ¿qué otra cosa movía a los navegantes de las demás naciones, en los siglos XVI y XVII y siguientes para hacer sus viajes, sino la ambición? Vizcaíno era además de aventurero y navegante, un comerciante, y desde las expediciones al Pacífico hechas por Cortés, o patrocinadas por éste a mediados del siglo XVI, se sabía que en el golfo de California había perlas. Spate no tiene muy buena opinión de Vizcaíno porque piensa que, respecto a los descubrimientos hechos en esta región, fueron más

importantes los del portugués Cabrillo en 1542-43; nos dice este autor: "... también asegura Vizcaíno haber estado cerca de China y Japón, vieja ilusión nacida de la idea de que la costa de Alta California se prolongaba hacia el noreste", idea que se sostuvo alguna vez pero que ya para fines del siglo XVI era obsoleta porque ya se conocía el Océano Pacífico tanto hasta los 40° de latitud norte como al sur y que por lo tanto, no es posible que haya sostenido Vizcaíno. (39) En ninguna de las relaciones hechas sobre los viajes de Vizcaíno aparece indicio alguno de que él hubiera mencionado o creído tal cosa (la cercanía de la costa californiana con China y Japón). Spate parece desconocer el hecho de que Vizcaíno fue como embajador de Nueva España al Japón para establecer relaciones comerciales con aquél país y que permaneció en él durante tres años. Atribuye el cargo de embajador a Nuño de Sotomayor quien efectivamente iba en la expedición con un puesto importante. Michael Mathes, cuya investigación sobre nuestro personaje es muy acuciosa y avalada por múltiples documentos de primera mano dice: "El 19 de noviembre se exhibieron ante la Audiencia de la Nueva España los informes, diarios y mapas de Vizcaíno y al día siguiente dicho cuerpo envió al rey una recomendación para que este esforzado navegante fuera compensado con un puesto en el servicio militar o marítimo". (40)

El 22 de noviembre el virrey Zúñiga escribió al rey "... que en premio a sus servicios en la demarcación y exploración de California lo había nombrado general de los barcos de Manila por el año siguiente". (41) Dicho nombramiento entre otras cosas se debía, decía el virrey, "a su competencia en cuestiones de navegación". Nos hemos detenido en este comentario de Spate por

(39) Spate, op. cit., p. 112

(40) Cf. Vid., Archivo General de Indias, Carta de la Audiencia de México al rey sobre Sebastián Vizcaíno, del 20 de noviembre de 1603, cit., en Mathes, op. cit., p. 71

(41) Cf. vid., A.G. de Indias, carta escrita al rey por el conde de Monterrey sobre Vizcaíno, del 22 de noviembre de 1603; Idem.

que en él observamos, una vez más, cierta postura de algunos historiadores sajones, seguramente sostenida sin mala intención, pero poco objetiva, con respecto a los méritos de los exploradores y navegantes españoles del Pacífico en el siglo XVI cuyos esforzados e importantes logros no es necesario subrayar porque están patentes en el transcurso de las páginas de este trabajo y de otros muchos sin duda más meritorios, logros suficientemente avilados por infinidad de documentos de la época existentes en los Archivos General de Indias, en Sevilla, y el de la Nación en México, y que dichos autores sajones se empeñan en demeritar.

Francesco Carletti en su libro de viajes se refiere a la expedición de Juan de Oñate, quien salió de México por primera vez en 1596 para conquistar y colonizar Nuevo México, y también al primer viaje de Sebastián Vizcaíno al golfo de California, en los siguientes términos:

...digo que esta provincia de la Nueva España es muy grande, y cada día se descubren nuevas tierras, y el año de 1596 se debía ir a conquistar el Nuevo México, así llamado por la semejanza con éste, distante de él 900 ó 1,000 millas todo por tierra hacia tramontana; país del que decían cosas de maravilla, tanto de riquezas como de fertilidad en toda cosa necesaria para vivir. Y por la vía del mar se habían provisto de muchas naves para ir al país llamado de las Californias, lugares que están en el continente de la costa donde está el mencionado puerto de Acapulco, para desembarcar allí soldados y entrar por la tierra, e ir a reunirse con los que debían ir a Nuevo México; empresas en verdad muy hermosas, de las cuales no he sabido luego qué fin habrán tenido. (42)

Continuando con la embajada de Vizcaíno al Japón diremos -

(42) Carletti, op. cit., p. 70-1

que éste debía presentar credenciales a Ieyasu y Jidetada, entregarles los regalos que se les enviaba, solicitar permiso para de marcar y sondear las costas japonesas y cuando la tarea estuviese concluida, invernar en alguno de los puertos japoneses. En la primavera, después de recibir la respuesta oficial del gobierno japonés, regresaría a Nueva España, pasando por las islas Rica de Oro y Rica de Plata. El 7 de marzo de 1611 Vizcaíno salió de México hacia Acapulco acompañado de tres frailes y cinco hermanos legos, el piloto Benito de Palacio y su asistente, un escribano y 51 hombres que formarían parte de la tripulación. Acompañaban a este grupo 23 japoneses que habían venido a Nueva España con Vivero, entre los que se encontraba Tanaka Shosuke, quien durante su estancia en México había sido bautizado con el nombre de Francisco de Velasco. Desde Acapulco, Vizcaíno escribió al rey y pidió que en caso de que fueran descubiertas las islas, se le concedieran derechos para poblarlas y se le nombrara capitán de los barcos de Manila por seis años, o en su defecto, embajador permanente en Japón. (43)

El 22 de marzo zarparon los expedicionarios de Acapulco a bordo del navío San Francisco; dos días después zarparía el Galeón de Manila que llevaba al gobernador Juan de Silva el informe de la partida de Vizcaíno. El San Francisco llegó a las cercanías del Japón el 23 de mayo, sin que pudiera realizar el desembarco debido a la niebla costera. Fue hasta el 8 de junio, después de un temporal, cuando avistaron al fin tierra a los 30° de latitud norte. Se les acercaron algunos juncos, en los que -

- (43) Schurz, en la página 111 de su libro habla de esta embajada de Nueva España al Japón en 1611 pero dice que iba encabezada por Nuño de Sotomayor; es seguro que su dato no es correcto, insisto, porque la documentación de Michael Mathes sobre este hecho es impecable por tratarse de los archivos sevillanos y mexicanos a los que tuvo acceso directo.

se embarcaron todos los japoneses excepto dos que continuaron con Vizcaíno rumbo al puerto de Uruga, al que llegó el San Francisco el 10 de junio. Enseguida Vizcaíno escribió a Ieyasu pidiéndole permiso para dirigirse a la corte; le decía que el propósito de su viaje era agradecer los regalos enviados al virrey y pagar la suma que se había prestado a Vivero, así como el importe del San Buenaventura. Simultáneamente se dirigió a Jidetada solicitando autorización para ir a su palacio y entregarle las cartas y obsequios que se le enviaban. Se instaló en una hostería en la que enarboló el pabellón real. La contestación de Jidetada, dando permiso a Vizcaíno para marchar a Yedo, fue recibida el 16 de junio; el 17, Vizcaíno, acompañado de 30 hombres armados, salió hacia Yedo a bordo de un junco en el que ondeaba un estandarte con los colores de España. (44)

Al llegar a Yedo, los visitantes fueron conducidos a las habitaciones preparadas por Jidetada. El 19 de junio, Watanabe Amajirodono entregó a Vizcaíno una carta del hijo del emperador en la que se comprometía a financiar los gastos de la embajada durante su estancia y que fuera debidamente atendida por un cuerpo de servidores. El día 21, Vizcaíno recibió una segunda nota en la que Jidetada le concedía audiencia para el día siguiente. Vizcaíno declaró a los cortesanos que se presentaría con su comitiva a la usanza española, es decir, calzado y armado. Los cortesanos se opusieron pero el español enfatizó que si no se consideraban admisibles las costumbres de su país retornaría a Nueva España. Esa tarde Jidetada anunció que se respetaría el protocolo propuesto por el visitante, quien sería honrado como primer embajador de la monarquía española. El 22 de junio Vizcaíno se dirigió a palacio, acompañado por dos cortesanos y 4,000 guardias japoneses, los frailes, soldados, el escribano que portaba el estandarte real, y el piloto Benito de Palacio que conducía los regalos. Al llegar a palacio Vizcaíno entregó sus credenciales y se sentó. La ceremonia transcurrió con toda la pompa y aparato -

debidos. Jidetada pidió ver los retratos de los reyes de España - que se llevaban a Ieyasu, a lo que Vizcaíno respondió que gustosamente se los enviaría. El día 25 recibió una licencia de Jidetada autorizándole a seguir a Suruga, donde residía Ieyasu, por lo que la embajada se puso en camino.

Al llegar a Uraga, los españoles se enteraron de que los co merciantes japoneses habían impedido que la gente del San Francisco vendiera mercancía, alegando que ésta les pertenecía puesto que ellos habían enviado mercancías a Nueva España con los miembros de la tripulación de Rodrigo de Vivero y aún no recibían nada a cambio. Vizcaíno hubo de darles algunos géneros para evitar complicaciones. El 29 de junio salieron los españoles para Suruga. A su llegada Vizcaíno recibió permiso de presentarse ante el emperador según el protocolo español, previniéndosele únicamente que sus guardias no disparasen sus armas. Al día siguiente fueron recibidos en palacio donde entregaron sus credenciales y las cartas que llevaban, y los retratos de los reyes y otros regalos que Ieyasu recibió de manos de Sotelo y los frailes Bautista e Ibáñez de la comitiva de Vizcaíno. El emperador agradeció los presentes, indicó que respondería las comunicaciones y se retiró. El 6 de julio Vizcaíno escribió a Ieyasu pidiéndole permiso para construir una embarcación pequeña y para trazar un mapa de las costas japonesas que sirviera a los galeones de Manila. Solicitó también que se le permitiera adquirir aprovisionamientos a precios regulares y vender sus mercancías en Uraga. A los cuatro días recibió una respuesta aprobatoria. Siguió insistiendo en la expulsión de los holandeses, porque se habían rebelado contra España y sus posibles ataques hacían peligrar la seguridad de la ruta de Manila-Japón. Se le respondió que había convenios concertados difíciles de romper, pero que se tomaría una decisión definitiva antes de que la embajada regresara a Nueva España. (45)

El 16 de julio los españoles fueron de Suruga a Uraga. Allí Vizcaíno dió órdenes para que se empezara a vender la mercancía y

podrían obtenerse recursos para la construcción del otro navío. - pero las ventas resultaron escasas y hubo que decidirse por reparar el San Francisco. Se preparaba Vizcaíno para iniciar la demarcación de las costas. El 6 de octubre salió para Yedo a recoger la autorización oficial y notificar a Jidetada de sus planes inmediatos. Le expidieron las licencias requeridas y le informaron que Jidetada financiaría la construcción de otro barco, que habría de ser vendido al llegar a Acapulco. Vizcaíno abandonó Yedo y el 23 de octubre zarpó de Uraga para llevar a cabo su propósito. Navegó sobre la costa oriental de Honshu, deteniéndose frecuentemente para visitar a los nobles locales. El 1º de noviembre ancló su nave en Shiogama, puerto principal de Sendai, que gobernaba Date Masamune, el daymio más poderoso de aquellos años y el más decidido defensor del cristianismo en Japón, y que había conocido y tratado a Vivero. Masamune recibió cordialmente a Vizcaíno y se mostró interesado en facilitar un puerto para las naos de Manila y en establecer relaciones diplomáticas con España. Expresó su deseo de ser bautizado. Obsequió a Vizcaíno dos armaduras y una espada. El 16 de noviembre los españoles fueron hacia la costa para reembarcarse y continuar la demarcación. En las cartas que se formaron Vizcaíno dió nombres españoles a las islas y bahías que se iban registrando.

El 23 de noviembre anclaron en un puerto localizado en los 38° 20' de latitud norte, en donde el 2 de diciembre sufrieron los efectos de un temblor de tierra y un maremoto. La nave quedó averiada y la temperatura descendía por lo que decidieron suspender la exploración así que el día 4 emprendieron el regreso, llegando a Shiogama un día después. Vizcaíno se dirigió al palacio de Date Masamune, donde empleó artistas japoneses que dibujaran los extremos de las costas, ya que no disponía de cosmógrafos experimentados que realizaran el trabajo. El San Francisco continuó su navegación, mientras Vizcaíno marchó por tierra a Yedo, a donde llegó los últimos días del año. El 3 de enero (1612) partió para Uraga donde lo esperaba su embarcación, que había arribado sin novedad. Al llegar Vizcaíno se le informó que los holandeses y los ingleses

habían esparcido el rumor, durante su ausencia, de que la demarcación de las costas y la exploración que los españoles se proponían realizar hacia las islas Rica de Oro y Rica de Plata, no tenían otro objeto que preparar la invasión del Japón. Como consecuencia de la desconfianza que este rumor despertó en las autoridades del país, se ordenó que se embarcaran algunos japoneses en la nave que partiría en busca de las islas. Will Adams fue un activo propagandista antiespañol y a él se debieron estos rumores. (46)

Mientras se preparaba el viaje de regreso durante toda la primera parte del año 1612, Vizcaíno obtuvo licencia de Ieyasu para ir a Kyoto y Osaka. El 21 de mayo se puso en camino. En Kyoto permaneció hasta el 15 de junio, en que partió para Osaka recorriendo la población y visitando sus templos. El 2 de julio fue de nuevo a Suruga a despedirse de Ieyasu. Al llegar a la corte se enteró de que el emperador había mudado su actitud hacia los españoles; se habían dado órdenes para que se destruyeran las iglesias cristianas, pero a pesar de todo Jidetada se mostraba aún dispuesto a entablar relaciones amistosas con España. Vizcaíno prosiguió su marcha hacia Yedo, donde se le entregaron el permiso de salida, los regalos para el virrey de Nueva España y 2,000 tael que el hijo del emperador le proporcionaba en calidad de préstamo. Cuando Vizcaíno regresó a Uraga el 15 de agosto, se encontró con que los japoneses habían terminado de construir el segundo navío pero que por su gran tamaño era inadecuado para las exploraciones costeras. Días después, Vizcaíno recibió una carta que enviaba Jidetada al virrey, que ahora era Diego Fernández de Córdoba, marqués de Guadalacázar, cosa que ninguno de los dos sabía. Jidetada agradecía sus regalos al virrey y expresaba sus deseos de amistad perpetua con España e intercambios comerciales con ella; pero agregaba que el cristianismo no era compatible con la cultura de su pueblo y que por ello no serían admitidos más misioneros.

Después de este súbito cambio en la política japonesa, Vizcaíno zarpó de Uraga el 10 de septiembre en busca de las mencionadas islas. A los nueve días de navegación, se encontraba el San Francisco a 200 leguas al este de Japón donde se suponía que estaban dichas islas. Al no avistar tierra se reunió un consejo que acordó seguir rumbo al sur. La búsqueda fué infructuosa. El día 14 empezó a soplar fuerte viento, que a los cuatro días se convirtió en un tifón. El San Francisco empezó a hacer agua, por lo que el 29 se celebró otro consejo en el que se decidió el regreso al Japón. El 7 de noviembre llegó Vizcaíno a Uraga con su barco completamente deteriorado. Fue a Suruga a solicitar ayuda de Ieyasu pero se le informó que el Shogun había marchado a Yedo. En aquella ciudad no pudo conseguir audiencia y tuvo que seguir a la corte a través del país, hasta que en abril de 1613 los ministros de Ieyasu le hicieron saber que no se le podía proporcionar ayuda pues se le consideraba un deudor inseguro. Los comerciantes de Nagasaki, que le habían ofrecido facilitarle dinero, desistieron de su ofrecimiento ante la posibilidad de que no pudieran recuperarlo. Agotados todos los medios para obtener fondos, Vizcaíno quiso vender todo lo que tenía para reparar el San Francisco y poder regresar, pero sus hombres se opusieron. Agobiado por las preocupaciones y la desesperación de que sus esfuerzos habían resultado estériles, cayó enfermo. (47)

El fracaso se debía en parte a las intrigas de fray Luis Sotelo. Con el deseo de proseguir la cristianización, pese a la oposición de los gobernantes, Sotelo procuró ganarse la amistad de Date Masamune y con él formuló planes para que una representación del principado de Sendai fuera a entrevistarse con el rey de España y con el Papa. Sotelo se había propuesto forzar a Vizcaíno a cooperar con sus planes para darle un carácter oficial a la embajada. Ni siquiera una orden del 1º de mayo dada por el titular de la provincia de San Gregorio de Filipinas en la que mandaba a todos los franciscanos reintegrarse a Manila para escapar de

(47) Ibidem, p. 107

la persecución, logró apartar a fray Luis de sus propósitos. El religioso logró su objetivo cuando, en mayo de 1613, Vizcaíno accedió al fin a celebrar un contrato con Masamune, en el que se comprometía a colaborar en la construcción del barco que lo llevaría a él, Sotelo, Jasekura y otros japoneses a Nueva España. Vizcaíno sería capitán de la nave y general de la embajada. Este, con 27 españoles, se pusieron en marcha rumbo a Sendai para principiar la fabricación de la nave que un carpintero de ribera adiestrado por Will Adams, se encargaría de supervisar. Sotelo fue a Yedo para ocuparse de su ministerio religioso, mientras el navío se construía. Justamente en este momento Ieyasu iniciaba la persecución de cristianos. Requerido para que cerrase su iglesia y abandonara Yedo, Sotelo rehusó obedecer y fue puesto en prisión, acusado también de no haber llevado a buen término la expedición embajadora de 1610, y de ayudar continuamente a los japoneses cristianos. En atención a su anterior amistad con el Shogun, se le dio oportunidad de retractarse, pero se negó y fue condenado a la hoguera. La oportuna intervención de Date Masamune que vio en peligro sus planes, salvó la vida del fraile, cuya libertad se concedió a condición de que saliera inmediatamente para Sendai. Poco después, en septiembre de 1613 llegó a Suruga en calidad de embajador del gobernador de Filipinas, el capitán Domingo Francisco. Tras larga espera, fue recibido por Ieyasu, a quien pidió apoyo para que regresaran a Manila todos los españoles cuya presencia en Japón no estuviera legalizada. El Shogun se negó, lo que puso en evidencia su creciente sentimiento anti-español. Vizcaíno, que no sabía de la llegada del capitán Francisco, terminó la construcción de su navío en octubre, y lo bautizó con el nombre de San Juan Bautista. El 16 de octubre Masamune escribió al virrey de Nueva España pidiéndole el envío de sacerdotes franciscanos y la visita anual de un barco mercante, comprometiéndose a abastecer a las naos de Manila, darles materiales de construcción a precios regulares, a abrir en todo tiempo sus puertos a los barcos españoles y dar tierras a los que desearan vivir en Sendai, castigar con pena de muerte a holandeses, ingleses, y otros enemigos de España que entraran a sus dominios. Expresaba su intención de

mantener el convenio a perpetuidad y nombraba a fray Luis Sotelo como su embajador. (48)

Llevando la carta de Date Masamune al virrey y otras a diversas autoridades españolas, Vizcaíno, Sotelo, fray Diego Ibáñez, fray Ignacio de Jesús, Jasekura y 150 japoneses zarparon de Sendai para Nueva España el 27 de octubre. En alta mar, Sotelo tomó el mando con ayuda de sus amigos japoneses y redujo a Vizcaíno a la condición de simple pasajero. El San Juan Bautista ancló en Zaca tula el 22 de enero de 1614. Tres días después llegó la nave a Acapulco. Vizcaíno, gravemente enfermo, fue hospitalizado. Sotelo, Jasekura y 80 japoneses salieron hacia México en donde los recibió con honores el virrey, marqués de Guadalcázar. En la capital fueron bautizados 78 miembros de la embajada. Ante conflictos habidos con los españoles, el 4 de marzo el virrey ordenó que los japoneses fueran desarmados y que se castigara severamente al español que les causara molestias.

Tras permanecer algún tiempo en México, los visitantes salieron el 8 de mayo para Veracruz con objeto de embarcarse rumbo a España en la flota que, al mando de Antonio de Oquendo, debía partir el 10 de junio. (49)

En carta fechada el 20 de mayo y dirigida al exvirrey Luis de Velasco, que se encontraba en España actuando como presidente del Consejo de Indias, afirmaba Vizcaíno que Sotelo y los japoneses lo habían despojado de los regalos que traía, entre los que venían tres armaduras, y que los habían entregado al marqués de Guadalcázar, quien había decidido remitirlos a Velasco. Ese mismo día escribió al rey informándole de la expedición y recomendando que se obrara con prudencia en cuanto a las pretensiones de Sotelo y su embajada, en vista de la política declaradamente anticristiana que se seguía en Japón, y diciendo que la búsqueda de

(48) Ibidem, p. 109

(49) Ibidem, p. 110; Schurz, op. cit., p. 127

las islas Rica de Oro y Rica de Plata era inútil, porque no existían. El virrey también se dirigió al soberano el 22 de mayo enviándole los informes de Vizcaino y avisando que Sotelo, a quien calificaba de "persona de poco asiento", partiría rumbo a España acompañado de los japoneses.

Los japoneses llegaron a Sevilla (1614) siendo recibidos con gran pompa y ceremonia y hospedados en el Alcázar. El Consejo de Indias examinaba mientras tanto las diversas opiniones emitidas en relación con Sotelo y sus acompañantes, lo que trajo a colación el asunto de la embajada que se había encomendado años atrás a fray Alonso Muñoz, cuyo retorno se había fijado para junio de 1613, pero que no había podido ni siquiera partir a causa de que el religioso había caído enfermo. Después de prolongados debates, el Consejo llegó por fin a fines de diciembre de 1614, a una decisión relativa a la política a seguir en el lejano oriente. Según lo acordado, Muñoz debía salir para Nueva España y viajar al Japón en el San Juan Bautista, llevando regalos para Ieyasu y Jidetada. Se encargaría de entregar las cartas que el rey había escrito en junio de 1613, en las que se expresaba el deseo de mantener relaciones cordiales con Japón, pero se suprimirían de ellas las cláusulas relativas a la visita anual de un barco mercante novohispano, para evitar que se despertara entre los japoneses el interés por la navegación transpacífica. (50)

El Consejo de Indias formuló una consulta el 16 de enero de 1615 en la que recomendó que Sotelo y Jasekura, que se disponían a ir a Madrid, fueran recibidos como embajadores de un principado menor y que por lo tanto no se les rindieran grandes honores. El 30 de enero llegaron a la capital; Jasekura dió al rey el mensaje de Date Masamune. El rey respondió que le complacía que el cristianismo se extendiera en Japón y que sometería el asunto a la consideración del Consejo. Admitió además que Jasekura se bautizara, tal como lo había solicitado. Se trató con cordia-

(50) Mathes, op. cit., p. 111

lidad a los visitantes pero se les despidió rápidamente debido a los gastos que ocasionaban y a los escasos beneficios que esta embajada reportaría a España. El 8 de marzo el rey mandó una orden al marqués de Guadalcázar para que la embajada de Muñoz partiera de Nueva España tan pronto como fuera posible. Al mismo tiempo - Sotelo pidió permiso para ir a Roma y que se nombraran nuevos obispos para el Japón, se asignaran subsidios para el sostenimiento de los ministros y se proporcionaran ornamentos para las iglesias. El Consejo denegó estas peticiones y sugirió se le dieran 2,000 pesos a Sotelo y acompañantes y se les ordenara regresar a Japón. En el verano de 1615 Sotelo y los japoneses viajaron a través de España auspiciados por la corona y en agosto se les dió permiso para ir a Roma. Previamente se notificó al Papa el estado de las negociaciones y disposiciones del Consejo y la corona. Los viajeros se presentaron ante el Papa el 3 de noviembre, pero la Santa Sede no se comprometió a enviar obispos o sacerdotes a Japón.

Después de viajar por los estados italianos, el 15 de marzo de 1616 la embajada se despidió del Papa y partió para Génova. Ahí Jasekura cayó enfermo y Sotelo escribió al rey pidiendo ayuda. El Consejo, debido a los enormes gastos ocasionados por esta embajada, sugirió que sólo se le diera la ayuda necesaria para volver a Sevilla y regresar a Nueva España. Así lo hicieron Sotelo, Jasekura y 20 japoneses. El 22 de junio se embarcaron de Sevilla - hacia Nueva España, salvo Sotelo que había enfermado y hubo de permanecer en Sevilla con el consiguiente disgusto del Consejo. - La embajada llegó de regreso a Nagasaki en 1620 y halló proscrita la religión, perseguidos los cristianos, vedado el comercio a españoles, ingleses y portugueses, únicamente tolerado a los holandeses. Desde aquél momento cesaron las relaciones del Japón con la Nueva España. (51) La Historia del comercio escrita por el autor japonés Shogyoshi dice, sin embargo, que los japoneses continuaron comunicándose con México hasta 1636. En este año, el -

(51) Morga, op. cit., p. 447

Shogun Iemitsu hizo destruir todas las naves de alto bordo, y bajo pena capital, prohibió la salida del país. (52)

Los acontecimientos ocurridos en Japón durante el viaje de la embajada japonesa a Europa justificaron plenamente las dudas expresadas por el marqués de Guadalcázar, por Vizcaíno y por los miembros del Consejo de Indias en cuanto a los beneficios que podían derivarse de la misión de Sotelo. El 28 de abril de 1615 había zarpado hacia el Japón el San Juan Bautista llevando a bordo a fray Diego de Santa Catalina quien substituíra como embajador a fray Alonso Muñoz que había enfermado. Casi dos años después, el 25 de febrero de 1617 la nave llegó en viaje de regreso a la costa de Colima en Nueva España. De ahí fray Diego mandó un informe al rey. En síntesis decía que había llegado a Uraga el 15 de agosto de 1615; que por entonces Ieyasu había conseguido vencer a Jideyori, hijo de Jideyoshi y su más importante adversario. Ieya su murió en 1616; sin embargo las persecuciones a los cristianos aumentaron bajo el gobierno de su hijo Jidetada ya que cristianos eran muchos de sus enemigos. Continuaba fray Diego que dada la situación las cosas no habían resultado bien. En Yedo se le recibió con frialdad y se le dijo que su embajada era ya inútil; que el cristianismo había sido declarado fuera de la ley. Había tratado de abandonar Yedo para embarcarse hacia Manila pero se le tuvo trasladándolo a Uraga en febrero de 1616. En ese lugar había continuado en prisión en compañía de otros cristianos hasta que en Septiembre se le había embarcado hacia Nueva España en el San Juan Bautista, con una carta dirigida al virrey en la que se reiteraba el ofrecimiento de los japoneses de efectuar operaciones comerciales, pero subrayando que el cristianismo era incompatible con las costumbres japonesas. (53)

El fracaso de la misión de Vizcaíno se debió en gran parte a sus intentos de levantar cartas de las costas japonesas. Aunque

(52) Ibidem, nota 98, p. 447

(53) Mathes, op. cit., p. 114

este hecho no tuviera propósitos ulteriores, sino el de proporcionar cartas veraces para los galeones de Manila que se viesan forzados por las tormentas a hacer escala en Japón, los japoneses lo tomaron como preludeo a un ataque español. En este error fueron secundados entusiastamente por los holandeses e ingleses a quienes no convenían las relaciones hispano-japonesas. No tuvo Vizcaíno la capacidad diplomática suficiente para tratar con gente tan susceptible como los japoneses y sus intentos no tuvieron éxito: era mejor navegante que diplomático. Los registros de la expedición indican que hubo muchas dificultades entre él y Nuño de Soto mayor por el mando de la embajada. Evidentemente la discordia entre los miembros de la expedición existió. El capitán John Saris, de la Compañía inglesa de las Indias Orientales escribió en su diario el 30 de julio de 1612 que había invitado a Will Adams a cenar a bordo de su nave permaneciendo éste poco tiempo, mientras recibía la visita de marinos españoles y portugueses de Nagasaki, y dice: "...estos españoles, se me ha informado, tienen dificultades por el mando de la expedición...". (54)

Los japoneses que fueron a Nueva España y a Europa con cartas de Date Masamune al virrey de la primera, regresaron a Japón con una considerable carga. Sin embargo, fueron advertidos, bajo pena de muerte, de que nunca regresaran a menos que fuera vía las Filipinas, lo que constituía una definitiva prohibición. Se había creado un fuerte resentimiento por la intrusión de los orientales en Nueva España y su partida de Acapulco en 1615 fue aplaudida. En diciembre Richard Cocks, un inglés que vivía en Japón - escribió: "Una nave llegó a Kwanto este año, procedente de Nueva España trayendo gran cantidad de telas y otros productos que se compraron a precios bajos; pero pienso que será la última que lleve de allá, porque se dice que los españoles proclamaron en Acapulco y otros puertos, que bajo pena de muerte, nunca más los japoneses viajarían hacia, o comerciarían en nueva España. (55)

(54) Schurz, op. cit., p. 126

(55) Ibidem, p. 128

Date Masamune no se sintió afectado por la enemistad del - sentimiento novohispano y en 1616 envió un segundo barco a través del Pacífico. El viaje fue difícil y sólo 50 de los 200 hombres que iban sobrevivieron hasta el final. Los japoneses vendieron - su carga en Acapulco antes de que la prohibición del virrey llega - ra al puerto, pero fueron notificados de esa prohibición para fu - turos viajes. Esta nave fue la que llevó de regreso al Japón a - la embajada de Jasekura y su gufa, el padre Sotelo. El viaje de regreso se hizo vía Filipinas porque Fajardo, el nuevo gobernador, compró la nave para que lo llevara a Manila. La llegada de los - viajeros japoneses en 1620 después de una ausencia de siete años, marcó el fin del contacto directo de Japón con el Nuevo Mundo, - que no se reanudaría hasta el siglo XIX.

Cuando Ieyasu murió en 1616 y Jidetada asumió el poder, la última influencia moderadora del gobierno cesó, y la política ja - ponesa fue cada vez más anti-española. Las visitas del padre Zú - ñiga en 1618 y 1620 fueron completamente inútiles y terminaron en el martirio del fraile. El que se rumorara que era hijo del ante - rior virrey de Nueva España, Villamanrique de Zúñiga, o del mismo rey, solamente hizo sospechar más a Jidetada de los motivos ulte - riores de su presencia en Japón. (56)

El resultado final de la empresa de Vizcaíno y el padre So - telo fue el epílogo de esta etapa del proceso expansivo español en el Pacífico, que de cualquier modo habría de malograrse. Tal como había observado Vizcaíno, la inestable actitud de los japoneses no garantizaba seguridad alguna a los establecimientos españoles. Las persecuciones de cristianos y el cierre definitivo del Japón, que se produjeron en los años posteriores a su regreso, vinieron a con - firmar sus predicciones. Por otra parte, la pérdida de las Molu - cas y la expansión de Holanda e Inglaterra en el Pacífico no deja - ron a España en el lejano oriente sino el dominio de las Filipinas y otras pequeñas islas. Vizcaíno pensaba que por la radical dife -

(56) Ibidem, p. 111

rencia entre los conceptos morales del cristianismo y los que pre-
valecían en Japón, la evangelización tendría pocas perspectivas -
de éxito.

En 1618 Sotelo se embarcó a Manila a donde llegó en julio.
Estuvo detenido hasta 1621, cuando pudo volver al Japón oculto en
un navío chino. En septiembre de 1622 fue aprehendido por las au-
toridades japonesas en la prisión de Omura, siendo condenado a la
hoguera por predicar la doctrina cristiana. El 25 de agosto de -
1624 murió junto con los padres Francisco Vázquez, dominico, y Mi-
guel Carballo, jesuita. (57)

10.- El término de las relaciones hispano-japonesas.

Diversas embajadas fueron enviadas al Japón desde Manila -
en un inútil intento de continuar las relaciones: una salió de -
Manila en 1622, y otra dos años después, enviada por el goberna-
dor Fernando de Silva. En 1624 Jidetada expidió un edicto que -
significaba un esfuerzo determinante de cortar todas las conexio-
nes con los españoles de las Filipinas. Estos habían sido expul-
sados totalmente del Japón; a los monjes se les había exterminado.
Ahora se prohibía a los japoneses terminantemente ir a las Filipi-
nas. De ahí en adelante se hicieron otros intentos y todos fraca-
saron.

El gobernador Corcuera de Filipinas, escribió en 1636: "El
comercio con Japón se ha echado a perder por la indiscreción de -
ciertos religiosos ... Aseguro a Su Magestad con toda verdad que
nada en vuestro servicio es de mayor mérito para mí que el tole-
rar y soportar a algunas de estas Órdenes religiosas". (58)

(57) Mathes, op. cit., p. 115

(58) Schurz, op. cit., p. 114

Es evidente que los esfuerzos de los holandeses por expulsar a los españoles pesaron mucho en el ánimo de los gobernantes - del Japón, pero lo que determinó el cese de las relaciones fue más bien un movimiento anti-extranjero, un esfuerzo violento para volver al aislamiento insular interrumpido por los planes de expansión de Jideyoshi. Sobre todo fue una reacción contra el cristianismo tal como lo propagaban los excesivamente celosos misioneros de Macao y Manila. Japón se encerró en sí mismo hasta el siglo - XIX, con la llegada de la flota norteamericana al mando del almirante Perry. El aislamiento no fue absoluto: algún contrabando continuó, pero para fines prácticos los españoles permanecieron tan - remotos al Japón como sus ancestros lo habían estado del Cipango - de Marco Polo.

El cierre del Japón al comercio español fue solamente uno de los diversos factores que contribuyeron a la decadencia del poderío español en el Pacífico. Para entonces Inglaterra había extendido su influencia en los mercados asiáticos y Holanda no sólo se dedicaba al comercio de esclavos en el lejano oriente, sino que había iniciado su expansión territorial, conquistado algunas islas del sudeste de Asia. Los holandeses, enemigos jurados de los reyes de España que habían sido sus antiguos gobernantes, habían - construido en unos cuantos años una gran flota mercante. Se convirtieron en marinos avezados y disputaron a España la hegemonía - del Pacífico. A principios del siglo XVII lograron conquistar una cabeza de playa en las Molucas y desde ahí amenazaron las islas Filipinas y los navíos españoles que cruzaban el océano. (59)

(59) Mathes, op. cit., p. 117

CAPITULO VII

ATAQUES PIRATICOS A LA NAVEGACION ESPAÑOLA EN EL
PACIFICO.I.- LOS CORSARIOS INGLESES1.- La rivalidad naval hispano - inglesa.

Con la apertura de las rutas oceánicas, a fines del siglo XV, los pueblos de la Península Ibérica se pusieron a la cabeza de las demás naciones europeas en lo tocante a la navegación. Herederos de las tradiciones mediterráneas por su posición geográfica, se vieron impelidos a lanzarse por las rutas occidentales y meridionales del océano, hasta entonces desconocidas, inaugurando una nueva era en la historia de la humanidad. España y Portugal consiguieron vastos y ricos imperios en las Indias Orientales y Occidentales. La economía y el comercio mundiales iban a sufrir un cambio profundo y los demás pueblos de Europa, especialmente Francia e Inglaterra no tardaron en ver excitado su celo y su estímulo ante los nuevos acontecimientos. Quisieron tomar parte en el tráfico ultramarino que se iniciaba. En la época de Carlos V, esta intervención extraña en las rutas marítimas españolas fue principalmente francesa porque Inglaterra aún no era la potencia naval que comenzaría a ser en la época isabelina. La rivalidad en el mar, observada a todo lo largo de los siglos XVI y XVII es una de las principales características de la historia moderna y se perfiló a mediados del siglo XVI entre España e Inglaterra. En

tiempos anteriores, durante la baja Edad Media, Inglaterra y Castilla habían sostenido relaciones de amistad, pero con la Reforma y el descubrimiento de América éstas se romperían. Inglaterra se colocó cada vez más en contra de España e inició un sistemático y sostenido esfuerzo para incrementar su poderío naval y poder disputar a España sus riquezas coloniales y participar de ellas e interceptar sus naves en la ruta atlántica, intentando establecer colonias en el continente recién descubierto, y por último, encontrar la forma de entrar al Océano Pacífico y hostilizar las colonias americanas, sus costas, y el comercio con las Filipinas. En la segunda mitad del siglo XVI esta rivalidad se hizo patente en los ataques y las intercepciones de los corsarios isabelinos en el Atlántico, el Caribe y la Tierra Firme americana. (1)

Casi enseguida del descubrimiento de América y de las bulas alejandrinas que repartían el mundo entre España y Portugal, inició Inglaterra la fundamentación para disputar el derecho de España como primer descubridor y ocupante. "La historiografía militante y pseudocientífica comenzaba a dar, a las mil maravillas, - sus primeros pasos utilitarios, disputantes y nacionalistas. (2)

Los teólogos ingleses se dieron a la tarea de buscar en antiguos manuscritos las razones para fundamentar el propio derecho sobre los territorios descubiertos, cosa que convenía sobremanera

- (1) El estudio de estas acciones cada vez más peligrosas para España en el mar Caribe no es el tema que nos ocupa, pero puedo remitir al lector a uno anterior bastante detallado que puede serle útil: Jármy, op. cit.; Manuel Fernández Alvarez, "Orígenes de la Rivalidad Naval hispano-inglesa en el S XVI", Revista de Indias, Madrid, Ed. Inst. Gonzalo Fernández de Oviedo, 1947, p. 312.
- (2) Juan Antonio Ortega y Medina, El conflicto anglo-español por el dominio oceánico (siglos XVI-XVII), México, U.N.A.M., -- 1982, p. 16

a los representantes de la emergente clase burguesa, tanto como a los reyes.

En 1527 Robert Thorne, comerciante de Bristol cuyo padre - había sido pionero en las zonas pesqueras de Terranova, escribía al embajador de Enrique VIII ante el emperador Carlos V, sobre la necesidad de emprender exploraciones marítimas hacia el noroeste. Es sabido cómo Inglaterra contrató a Sebastián Cabot, que estaba al servicio de España y lo envió a descubrir el pasaje septentrional de comunicación entre el Mar del Norte y la Mar del Sur. Desde ese momento los ingleses se encontraron cada vez más dispuestos a librar contra España la batalla en el mar.

Después de encontrar en las antiguas crónicas razones para justificar su ingerencia en los territorios recién descubiertos - por los españoles, los ingleses se dieron a la tarea de encontrar argumentos para legalizar esa ingerencia en documentos que fuesen tan válidos como las capitulaciones, cédulas reales y bulas papales que le daban el derecho a España y a Portugal. Dichas justificaciones tenían por objeto disipar cualquier escrúpulo suscitado por la independencia religiosa del rey Enrique VIII frente a la tradicional autoridad de la iglesia católica romana. Encontraron los teólogos ingleses justificaciones para demostrar que Inglaterra tenía el mismo derecho que España y Portugal a participar del reparto americano. Para que el proyecto no pareciera des-
carnado e interesado se apresuraron a encontrar tales argumentos para cristianizarlo y hacerlo "espiritualmente viable, religiosamente justo, evangélicamente justificatorio", llegando hasta -
cuestionar el derecho del Papa, fundados en un documento apócrifo sobre el pretendido legado de Constantino al derecho de posesión de las islas que se descubrieran en el futuro. (3) Así Inglaterra se adjudicaba legítimamente títulos espirituales y temporales para intervenir en los territorios recién descubiertos llegando - hasta exponer implícitamente que el Papa Borghia "un español de Va

(3) Ibidem, p. 40

lencia", por ser tal "y amigo de los Reyes Católicos regaló las - Indias Orientales a España y repartió el mundo a su capricho entre españoles y portugueses". (4)

También debe tomarse en cuenta que existían poderosos intereses políticos y económicos que agravarían la pugna entre las potencias europeas a principios del siglo XVI y que favorecerían - las interpretaciones erróneas sobre el valor de las bulas papales de cesión. En esa época el equilibrio europeo era precario y la preponderancia española provocó recelo y temor tanto a los ingleses como a Francisco I de Francia que tampoco estuvo dispuesto a aceptar la donación de la Santa Sede, que hacía a Carlos V de - España señor de las Indias Occidentales, Tierra Firme e islas del mar océano ya descubiertas o por descubrir. De ahí que emitiera abiertamente su desacuerdo en la ya famosa frase de "el sol brilla tanto para mí como para los demás. Me gustaría mucho ver la cláusula del testamento de Adán por la que se me excluyó de mi - parte al dividirse el mundo", frase que le dirigió al embajador - imperial (1540). Inglaterra esperaba emular e incluso exceder - los felices resultados económicos-políticos de sus vecinos españoles, anular el poder hispano disputándole la posesión de las Indias o impidiéndole el comercio y el envío de plata americana mediante la actividad de corsarios y piratas y construyendo además una condena moral y política por la destrucción consumada por la conquista y colonización española, condena que se expresó en la - "Leyenda Negra".

Se trataba también, "de un momento histórico dramático (su pervivencia protestante inglesa y rechazo de todo el protestantismo europeo) y además, como a posteriori sabemos hoy, de un momento decisivo para el destino del mundo occidental: modernidad inglesa contra misoneísmo español, revolución heterodoxa o evolución ortodoxa; libertad de comercio o monopolio comercial; aburguesamiento o aristocratización; capitalismo o bullonismo; parla-

(4) Ibidem, p. 41

mentarismo o absolutismo; inducción o deducción". (5) Y no son acaso estas disyuntivas las que están en los fundamentos de las - diferencias existentes entre las formas de conquista y colonización de ingleses y españoles en América? Formas derivadas de caracteres y evoluciones distintas de las que aún en la actualidad estamos padeciendo las consecuencias?. Así, en aquel momento, Inglaterra se sacudió de su sueño y su ingravia insular. Se colocó en lo que naturalmente debía ser su esfera de expansión no ya continental, de acuerdo con el programa medieval de los siglos XIV y XV, sino con el ultramarino, colonial y moderno, de nuevo en disputa amarga, dura y cerrada contra España. "Inglaterra iba a responder a la inmejorable capacidad marinera que en sí misma había redescubierto". (6)

En 1551 hubo un fuerte ajuste en la moneda inglesa y consecuentemente una disminución en el monto de las exportaciones. Si multáneamente se vieron aislados, por los acontecimientos políticos, del comercio con España y Francia. Esto hizo a la Inglaterra de Eduardo VI más receptiva a los proyectos ultramarinos: se necesitaban salidas alternativas al capital mercantil. En 1548 el veterano Sebastián Cabot que había zarpado de Bristol hacia - 1509 si no es que antes (en 1497 con su padre) y que había sido - piloto mayor de la Casa de Contratación de Sevilla, se convirtió en consejero experto del gobierno inglés para los asuntos marítimos. Hacia 1551-2 hubo conversaciones entre él y el duque de Northumberland sobre un intento de enviar 4,000 hombres que navegan- do por el Amazonas llegarían al Perú. Al mismo tiempo se comenzaban programas de educación geográfica cuyo primer fruto fue la - creación de cartas marinas para el descubrimiento y comercio en - rutas hacia el noreste, norte, y noroeste, de los "Comerciantes - Aventureros" con Cabot como jefe vitalicio (1552-3). Esta asociación, la Compañía de Moscovia, había comenzado en 1558 a hacer - viajes al "mar blanco" abriendo un importante mercado nuevo para el comercio de paños en Rusia, llegando sus agentes hasta Bokara.

(5) Ibídem, p. 45

(6) Ibídem, p. 46

En vista de los peligros en los mares boreales, la compañía prefirió desarrollar esta ruta de comercio que le aportaba fuertes ganancias, y abandonar la idea de abrir rutas a Catay, Mar del Sur y el Artico.

Además de la pugna de Inglaterra contra España y junto a ella, se observa que el patrón para el inglés es el español, aunque aparentemente lo desdén; también se le admira e imita. El propio Sir Walter Raleigh en su Historia del Mundo (1614) en donde combate el absolutismo real y se opone a la teoría del derecho divino de los reyes, no deja de admirar la virtud persistente de los españoles: "Rara vez o nunca nos encontramos con una nación que haya resistido tantas desventuras y miserias como los españoles en sus descubrimientos de sus Indias; y sin embargo, persistiendo en sus empresas con invencible constancia, han anexado a su reino tantas y tan buenas provincias como para sepultar los recuerdos de peligros pasados". Otro inglés, Michel Lok, promotor de viajes trasatlánticos, refiriéndose al modelo español lo ponía como ejemplo para los colonos de Virginia: "Considerad la diligencia, los trabajos de los españoles, sus excesivos cuidados para procurarse tantos navíos... sus constantes suministros para lograr sus intentos y sus indomables y activos espíritus para realizar empresas de esa cualidad y dificultad, y finalmente, tened en cuenta su constante resolución para colonizar". (7)

Así pues, Inglaterra se propuso hacerse poderosa a costa de sus monopolistas competidores, España y Portugal. Había que poner en jaque y dar mate a la nación española, despojarla de su imperio ultramarino recién formado y a esta popular tarea se dieron de lleno, alentados por su reina, la gran generación de marinos y navegantes ingleses. El trabajo intelectual preparatorio estuvo a cargo de Hakluyt el Joven y Samuel Purchas, excelentes recopiladores de viajes, crónicas y diarios marítimos. Los auto-

(7) A. L. Rowse, The Expansion of Elizabethan England, cit. Ortega y Medina, op. cit., p. 54

res serían la pléyade de corsario isabelinos que asolaron las Indias Occidentales en la segunda mitad del siglo XVI y sus sucesores, bucaneros y filibusteros del Caribe en el siglo XVII.

Era indudable para los primeros geógrafos ingleses que la ruta más corta desde Inglaterra a Catay y el Mar del Sur quedaba hacia el norte, y ahí era donde existía menos el riesgo de objeciones políticas de España y Portugal. Los Tudor pensaban que tenían el derecho a aquellos países más allá de Islandia que habían sido colonizados -decía la leyenda- por el rey Arturo. Aun en el viaje de Cabot al Mar del Sur, la intención había sido verificar si no había obstáculo terrestre entre las Molucas y Terranova. Los teóricos seguían insistiendo en la posibilidad de una ruta ártica al Oriente, y hacia la mitad del siglo XVI era creencia generalizada que existía este pasaje por el norte hacia el Mar del Sur y Catay. Se hicieron varios intentos de encontrarlo como los viajes patrocinados por el rey de Francia, los de Giovanni Verrazano (llamado Juan Florín por los españoles, pirata que asaltó la nave en que Hernán Cortés enviaba cartas y los primeros objetos de oro americano como regalo a Carlos V). (8).

En 1524-25 Estevañ Gómez, un desertor del viaje de Magallanes, examinó cuidadosamente toda la costa desde la Bahía de Fundy a la Florida, sin encontrar ningún paso. Hacia 1535 Jacques Cartier había eliminado la posibilidad de encontrarlo en el Golfo de San Lorenzo. Daneses y portugueses muy bien pudieron haber estado en las aguas entre Labrador y Groenlandia hacia 1470; los hermanos Corte Real habían navegado y desaparecido en esas aguas en los primeros años del siglo XVI, y probablemente hacia 1509 Sebastián Cabot había penetrado a la bahía de Hudson, que según él estaba entre Asia y América (9) A pesar de su poca inclinación en los viajes oceánicos, Enrique VIII se interesó personalmente en -

(8) Para mayores detalles sobre las actividades inglesas y francesas de piratería en el Atlántico y Caribe en la primera mitad del siglo XVI, ver Jármy, op. cit.

(9) Spate, op. cit., p. 230.

los viajes oceánicos, Enrique VIII se interesó personalmente en su armada. Vefa esencial la creación de una poderosa fuerza naval para que Inglaterra controlara el Canal de la Mancha y proseguir su política anti-francesa. El Henri Grace a Dieu o Great Harry nave de 1,000 toneladas, fue botado en 1514 y se creó la corporación de Trinity House, para formar pilotos. Se crearon astilleros donde se construyeran naves para formar una flota poderosa mercante y de guerra. Sin este esfuerzo sostenido no hubiera sido posible la existencia de los "perros del mar" de la siguiente generación, la de Isabel I. El Estrecho de los Tres Hermanos (llamado así por los hermanos Corte Real o Cabot) era la punta oriental de una vía fluvial que aparece en la carta de Gemma Frisius, cosmógrafo del emperador, en 1537. Se pensaba que siguiéndola hacia el suroeste, después de 200 leguas se ensanchaba para desembocar en el Mar del Sur en algún sitio cuya situación era imprecisa y de difícil acceso. Esto sería el Estrecho de Anián, insertado vagamente entre Cipango y Nueva España. El descubrimiento del verdadero estrecho, hecho por Bering en 1728 no terminó con la noción del mítico Estrecho de Anián. A este se le asoció con viajes legendarios del piloto griego Juan de Fuca, de Lorenzo Ferrer Maldonado, y del "Almirante de México y Perú" Bartolomé de Fonte (estos dos últimos, personajes inexistentes). La creencia de un pasaje a través de América, muy al sur del Estrecho de Bering continuó hasta bien entrado el siglo XVIII, y fue un factor que influyó en la planeación de los viajes de Byron, Cook (1776-8), la Pérouse, Vancouver y Malaspina. En España el fantasma del Estrecho de Anián no se conjuró hasta 1802. En el tema que nos concierne, es posible que la búsqueda de dicho estrecho influyera en el viaje de Sir Francis Drake, que llevó al primer descubrimiento del Mar del Sur por los ingleses y a la única exploración de la costa pacífica americana hecha por extranjeros, antes de que los rusos alcanzaran el Mar de Okhotsk en 1639.

Hacia 1570 los viajes en busca de un estrecho entre el Atlántico y el Pacífico por la ruta noroeste habían perdido de momento interés para Inglaterra. Se comenzó a pensar en la forma -

de llegar a la Mar del Sur por latitudes más australes. Sir Richard Grenville decía a la reina Isabel I que "ya que Portugal ha obtenido una parte del nuevo mundo navegando hacia el este, los españoles otra, navegando hacia el oeste, los franceses la tercera, navegando hacia el norte, la cuarta ruta hacia el sur ha sido dejada a Inglaterra por la providencia divina". Sir Humphrey Gilbert parece haber tenido en mente la idea de un establecimiento inglés en el Pacífico, concretamente en California (la Nueva Albión de Francis Drake). Se comenzó a pensar en un paso más al sur y Gilbert mencionó una historia que un caballero español le había contado, que decía que antes de 1560, Urdaneta en persona había llegado desde el Mar del Sur hasta Alemania por el paso del noroeste. Además, las primeras noticias de la llegada de Alvaro de Mendaña a las islas Salomón llegaron a Inglaterra hacia 1572 y aparentemente inspiraron el proyecto de Grenville y sus socios para "el descubrimiento, tráfico y disfrute... de aquellas tierras... hacia el sur más allá de la línea equinoccial, que no estuvieran en posesión de algún otro príncipe cristiano de Europa". Tales tierras, hacia el Polo Antártico, cuyo acceso se hacía a través del Estrecho de Magallanes, implicaban la "Terra Australis" - de las cartas de Mercator y Ortelius. En resumen, los ingleses comenzaban a considerar la posibilidad de cruzar el Estrecho de Magallanes y fundar establecimientos en el Océano Pacífico. (10)

Robert Thorne, un rico mercader de Sevilla nativo de Bristol, participó económicamente en el viaje hecho por Sebastián Cabot a la Mar del Sur y envió en él a dos ingleses, Robert Barlow y Henry Latimer, para averiguar si había o no tierra alguna entre la Especiería y lo descubierto en el norte del continente americano por los ingleses, propósito que no se cumplió. En 1527 hubo algunas pláticas diplomáticas con las que Enrique VIII investigaba la posibilidad de comprar a España la reclamación de ésta a Portugal por las islas Molucas. Sin embargo, durante la segunda mitad del siglo XVI los intereses y las actividades inglesas se -

(10) Ibidem, p. 232

centraron en el Atlántico del norte, con una sola excepción: las transgresiones en los asentamientos portugueses de Guinea y Brasil a partir de las Canarias, sitio más o menos relativamente de jado por los españoles al libre comercio y donde los comerciantes ingleses tenían derechos por el Tratado de Medina del Campo de - - 1489. Las fricciones que estas irrupciones causaron con los portugueses fueron menores. Los tempranos esfuerzos de Thorne y Barlow de asegurar el patrocinio real para la búsqueda de un acceso a Catay por el norte no prosperaron: el manuscrito llamado Geographia Barlow durmió cerca de 400 años en los archivos ingleses. (11)

2.- Rompen abiertamente los ingleses el monopolio comercial español en aguas americanas. Sir John Hawkins en Veracruz. 1568.

La ruptura del monopolio español se debió al famoso corsario Sir John Hawkins, socio de Isabel I en aventuras marítimas semi-piráticas y de comercio. Era hijo de William Hawkins, comerciante de esclavos en la costa oeste de Africa y consejero de Enrique VIII en asuntos navales. Su empresa estaba económicamente bien concebida, pero fue desafortunada desde el punto de vista político. Hawkins continuó el comercio de esclavos negros, ahora - del oeste de Africa al Caribe, en una serie de expediciones en la última de las cuales tuvo lugar un grave episodio bélico entre - ingleses y españoles en San Juan de Ulúa, frente al puerto mexicano de Veracruz.

Las cuatro expediciones se efectuaron en los años de 1562, 1564, 1566 y 1567. En la última iba el joven Francis Drake quien estaba destinado a ser un gran navegante y el corsario isabelino más renombrado, además del primer inglés en circunnavegar el globo.

(11) Ibidem, p. 229

Drake había nacido en el año de 1545 en el seno de una familia protestante de Devon. Su niñez transcurrió en una atmósfera de pugna contra la católica España y de contacto con la actividad marítima en el estuario del Medway. Relaciones familiares con John Hawkins le facilitaron un puesto a las órdenes de John Lovell, quien en 1566 llevó cuatro naves de Hawkins en la tercera - expedición de compra-venta de esclavos a Guinea y las Indias Occidentales donde, rompiendo flagrantemente las leyes españolas, efectuaba su comercio.

En octubre de 1567 Drake se embarcó de nuevo, en la cuarta expedición de Hawkins al Caribe. Como en las anteriores ocasiones, hubo en ésta episodios violentos de franca piratería. Esta expedición sería definitiva en cuanto a la influencia que ejerció en la vida de Drake, que iba como capitán de la nave Judith, y lo sería también porque cambiaría para siempre las relaciones entre España e Inglaterra, que hasta entonces habían usado guantes de terciopelo en sus tratos, pero de ahí en adelante usarían coraza. Aunque pertenece al ámbito del Caribe nos parece oportuno narrarla con cierto detalle porque es el antecedente directo para la ruptura de la precaria paz mantenida hasta entonces entre Inglaterra y España; ejemplifica adecuadamente la forma que adoptó la rivalidad entre ambos países en el mar, y además porque en ella aparece de manera abierta y relevante la figura de Francis Drake que sería uno de los actores principales en esta pugna.

La reina contribuyó a la expedición con dos naves: la Jesus of Lubeck de setecientas toneladas y la Minion de trecientas. Varios comerciantes de Londres entraron también en la sociedad - con cuatro naves: la William and John de ciento cincuenta toneladas, la Swallow, de cien, la Judith de cincuenta, y la Angel de treinta y cinco. La flota llevando cerca de 400 hombres, zarpó de Plymouth el dos de octubre con la Jesus of Lubeck como nave almirante.

La expedición siguió la derrota acostumbrada: las islas -

La expedición siguió la derrota acostumbrada: las islas - Canarias, donde John Hawkins solía avituallar sus naves, comerciar y consultar dudas con Pedro de Ponte, un comerciante amigo - suyo cuya información era invaluable, siempre al día sobre las - condiciones de comercio en la costa africana y el nuevo mundo. A continuación, fueron a la costa de Africa a hacerse de esclavos - negros por medio de incursiones piráticas. Completa su mercancía, pusieron proa al Atlántico, y después de navegar 55 días, llegaron a Santo Domingo donde desembarcaron defendidos por sus cañones para aprovisionarse de agua, carne y fruta. Hicieron el recorrido acostumbrado en las islas y Tierra Firme, esta vez tocando Curaçao, Margarita, Borburata y Río Hacha, donde Hawkins tuvo que emplear sus cañones para vencer la resistencia de las autoridades coloniales a recibirlo y negociar con él. Drake se adelantó y cañoneó la casa del tesorero Miguel de Castellanos y un barco del virrey que llegaba al puerto. Cayó éste en poder de Hawkins quien pudo negociar a los precios que él impuso amenazando de lo contrario con quemar la población. Siguió a Santa Marta donde llevó a cabo el mismo procedimiento. En el mes de julio estaba en Cartagena de Indias, el puerto mejor defendido de América; pidió permiso para comerciar, pero le contestaron a cañonazos desde los fuertes. Intentó atacar la ciudad, fue rechazado y tuvo que huir para salvar su flota. Buscó la salida al Atlántico por el canal de las Bahamas, pero una tempestad amenazó con hacer naufragar la flota frente al Cabo San Antón, al oeste de Cuba. Las naves sufrieron serios daños y Hawkins buscó un fondeadero para repararlas sin encontrarlo; ante la amenaza de caer en poder de los españoles, dió media vuelta y recorrió la costa mexicana, hasta Cabo Cautoche en Yucatán. En Campeche apresó una nave que salía del puerto llevando a D. Agustín de Villanueva y a dos frailes con rumbo a Santo Domingo, que finalmente recalaron en Veracruz. No le quedaba a Hawkins otro remedio que ir a San Juan de Ulúa para poder reparar sus maltrechas naves y decidió arriesgarse esperando llevar a cabo su propósito sin encontrarse con alguna de las flotas españolas que regularmente llegaban de España o de otros puntos del Caribe. No podía esperar ser bien recibido y temía un encuen

tro con los españoles. Entró al puerto el 15 de septiembre de 1568 enarbolando pendones castellanos y su arribo no despertó la menor sospecha pues se esperaba la flota que traía al virrey Martín Enríquez de Almanza. El corsario se apoderó del islote de San Juan de Uldá, frente a Veracruz, asegurando al gobernador Antonio Delgadillo que sus intenciones eran pacíficas. Este le concedió facilidades para que reparara sus naves y obtuviera provisiones dando por supuesto que el corsario no atacaría las naves mercantes del puerto que estaban cargadas del tesoro, en espera de la llegada de la flota española.

Desafortunadamente para Hawkins la flota de plata que traía al virrey había llegado antes de lo esperado y apareció en el horizonte a la mañana siguiente: once galeones escoltados por naves de guerra. Para empeorar las cosas, el virrey traía instrucciones precisas de Felipe II de defender el comercio colonial contra intrusos ingleses, y cuando supo que éstos estaban en el puerto tomó el mando de la flota de manos del almirante D. Francisco de Luján. Hawkins se hallaba en un dilema: si permitía que los españoles entraran a San Juan de Ulua se hallaría completamente a su merced y en inferioridad de naves y armamento. Si rehusaba la entrada a la flota del virrey obligándola a permanecer fuera del puerto y a merced de los vientos, perpetraría un incidente diplomático de suma gravedad que podría conducir a la guerra de los dos países, pues él era un oficial de la reina inglesa. A su vez, el virrey contemplaba la posibilidad de forzar la entrada pero se le dijo que en vista de que los ingleses estaban apoderados del islote se podría suscitar un incidente de graves consecuencias. Por fin se llegó a un acuerdo: Hawkins permitiría que la flota entrara al puerto en la inteligencia de que las naves inglesas no serían molestadas y zarparían tan pronto como estuviesen listas. El virrey tuvo que ceder pero estaba decidido a romper el forzado acuerdo tan pronto le fuera posible. Ambas partes intercambiaron rehenes para asegurar que se respetara el acuerdo, pero el virrey envió como tales a simples marineros disfrazados de gentiles-hombres, excepto uno que intentaría matar al corsario.

Observando movimientos sospechosos durante la noche, Hawkins envió a un hombre de confianza que hablaba correcto español, a quejarse ante el virrey de que la tregua no estaba siendo respetada. Tan pronto como el enviado abordó la nave española fue apresado. Al romper el alba, los ingleses que dominaban los cañones del islote fueron atacados por una fuerza española, mientras que el vicealmirante Ubilla lanzaba su nave en contra del Jesus of Lubeck y ordenaba a las baterías del puerto que abriesen fuego sobre los intrusos. Desde la cubierta del Jesus Hawkins le gritaba que tales actos no eran dignos de un caballero a lo que Ubilla respondió, con toda justicia, que solamente cumplía con su deber. Se desencadenó la batalla que duró cerca de seis horas y en la que ambos bandos sufrieron serios daños. Los españoles hundieron el Angel, capturaron el Swallow y una carabela portuguesa que Hawkins había tomado cerca de Africa. Durante la tarde los españoles enviaron dos brulotes hacia las naves inglesas y en medio del pánico que esto causó, el Jesus of Lubeck tuvo que ser abandonado. La mayoría de sus tripulantes habían escapado hacia el Minión o el Judith y otros perecieron en la refriega. De la flota inglesa solamente quedaban estas dos naves, una al mando de Hawkins y la otra al de Drake, y al abrigo de la oscuridad ambas escaparon del fuego español. Hubo un desacuerdo entre los dos capitanes y Drake levó anclas en el Judith rumbo a Inglaterra. El comentario de Hawkins fue el siguiente: "/the "Judith"7... forsooke us in our great misery". Aparentemente Drake había perdido contacto con su jefe y, creyendo que la nave de éste había corrido la misma suerte del Jesus of Lubeck, creyó su deber salvar su nave, sus hombres y la carga abandonando San Juan de Ulúa. La explicación más razonable, dado el carácter de Drake, es la de que viendo que el tiempo empeoraba y que llevaba a bordo más hombres de los que podía alimentar (los que había recogido de las otras naves) sintió que lo mejor sería regresar lo más rápido posible. Entre sus defectos no estaban los de cobardía ni deslealtad. Nada hubo en su larga carrera que nos indique que fuera capaz de abandonar a su suerte una nave en dificultades, frente al mal tiempo o el enemigo. Llegó a Inglaterra el 20 de enero de 1569 con 65 hombres,

después de una travesía difícil. El viaje de regreso en estas condiciones y con su nave tan sobrecargada fue el primero bajo su total responsabilidad y mostró su capacidad de mando y de decisiones. Se sintió consternado más tarde cuando se enteró por boca del propio Hawkins, de las dificultades que éste había pasado por la falta de alimentos y agua para sustentar a su tripulación además de los hombres que había recogido de las otras naves. Cien hombres del Minion le habían rogado que los dejara en la costa mexicana, donde algunos fueron apresados por la Inquisición y más tarde juzgados y muchos otros habían muerto de enfermedades causadas por la desnutrición. A bordo del Minion los hombres morían de hambre y cansancio, y Hawkins llegó a Inglaterra con sólo 14 sobrevivientes.

Drake sería en el futuro el agente más importante de la irrupción inglesa en el monopolio comercial español de las Indias Occidentales y protagonista de grandes aventuras en el Caribe y el Pacífico. (12)

3.- Sir Francis Drake. Expediciones al Caribe. 1570/1572-3.

El episodio de San Juan de Ulúa mostró sin lugar a dudas a los comerciantes aventureros ingleses que el tráfico pacífico y honrado con las Indias Occidentales ya no era posible. Solamente podía efectuarse un contrabando en pequeña escala. Ya no habría viajes ingleses a la costa de Guinea en busca de esclavos para comerciar en el Caribe; los españoles lo estaban demostrando con to

(12) Spate, op. cit., pp. 230-4; Jármey, op. cit., pp. 84-7; Neville Williams, The Sea Dogs. Privateers, Plunder and Piracy in the Elizabethan Age, New York, Macmillan Publishing Co., 1975, pp. 49-61; Ernesto Morales, Exploradores y Piratas en el Sur Argentino, Buenos Aires, Edic. de la Soc. de Amigos del libro rioplatense, 1936, pp. 73-86.

da claridad. Conforme a este estado de cosas, Drake optó por convertirse en corsario, porque era la única forma de poder continuar con sus actividades en aguas americanas. Desde ese momento no habría paz en las colonias españolas del Caribe y cada año aquella se volvía más incierta entre los dos países, en Europa, hasta que finalmente las relaciones se deterioraron a tal grado que en 1586 la guerra parecía inminente.

El nuevo clima político hacía que la reina Isabel se preocupara de intentar justificar continuamente la actuación de sus marinos en aguas españolas. Felipe II podía enojarse todo lo que quisiera por las iniquidades de los herejes, pero no podía arriesgarse a declarar la guerra (13) (13)

En 1570 Drake hizo el primer viaje al Caribe por su cuenta. Intentaba reconocer cuidadosamente toda la región del istmo de Panamá y aprender todo lo posible acerca del viaje que hacían las recuas de mulas cargadas de plata peruana desde Panamá a través del istmo hasta Nombre de Dios. Planeaba en el futuro emboscar el tesoro en la selva e interceptar las naves pequeñas que transportaban bienes a través del río Chagres, y llevar el botín en pequeñas pinazas hasta sus naves escondidas en alguna rada oculta para de ahí zarpar a Plymouth. El plan era audaz porque se trataba de ataques de comandos a los puertos españoles, combinando la acción de soldados en tierra con los cañones de las naves inglesas. Con este objetivo, el corsario visitó Nombre de Dios disfrazado de comerciante español, para reconocer la bahía y familiarizarse con el poblado y los alrededores. Hizo además contacto con los cimarrones, negros escapados de las plantaciones españolas, que vivían en la selva y eran un continuo peligro para las poblaciones cercanas. El corsario se aseguró de contar con su ayuda y antes de volver a Plymouth escondió provisiones en una bahía oculta a la que llamó Puerto Faisán. Logró adueñarse a la salida del río Chagres, de dos navíos españoles cargados de oro y plata. Esperaba

(13) Neville Williams afirma que fue en 1571, op. cit., p. 86

inflingir un golpe terrible a los españoles y hacerse de fama y fortuna en un próximo viaje. Estando en ese momento rotas las relaciones formales entre España e Inglaterra, no tuvo dificultad en obtener financiamiento oficial y autoridad para su empresa. Spate comenta ingenuamente que "si Drake tenía patente de corso, probablemente era dada por hugonotes, y sería de dudoso valor contra católicos que no fueran franceses". Sabemos sin lugar a dudas que su patente de corso le fue dada por la reina Isabel. (14)

En la segunda expedición (1572-3) Drake llevaba alrededor de 73 hombres en dos naves: la Pasco, de 70 toneladas, perteneciente a John Hawkins, y la Swan, de su propiedad, al mando de su hermano menor John. Hicieron la travesía en cinco semanas y llegaron a Puerto Faisán, encontrándose con la desagradable sorpresa de que los españoles habían descubierto la guarida y habían retirado las provisiones ocultas. Aliados con una nave corsaria inglesa al mando de James Ranse y otras dos fragatas comandadas por cimarrones, intentaron un ataque a Nombre de Dios.

Con las fuerzas divididas entre Drake y John Oxenham desembarcaron en la madrugada del 28 de julio. En la refriega con los españoles Drake fue herido en una pierna y luego los ingleses trataron de saquear los depósitos de metales que encontraron vacíos, y en eso estaban cuando llegaron refuerzos españoles. Descorazonados los ingleses se retiraron tras el fracaso del golpe contra Nombre de Dios que sin embargo, demostró la facilidad de sorprender esa ciudad.

A pesar de sus planes cuidadosos no se había enterado el corsario de las últimas instrucciones respecto al tesoro: éste debía enviarse desde Panamá cuando estuviesen ya ancladas en Nombre de Dios las naves que debían transportarlo a Sevilla, y como

(14) Spate, op. cit., p. 234; Williams, op. cit., p. 86; Jármý, op. cit., p. 91

la última flota había zarpado hacia solamente seis semanas, la tesorería permanecería vacía durante muchos meses.

Ranse regresó a Inglaterra y Drake distrajo a sus hombres en incursiones para esperar la llegada de la próxima flota de plata proveniente de Cartagena. La dificultad del clima de la región diezmó a los ingleses y el hermano de Drake, Joseph, murió en enero de 1573. El número de bajas lo decidió a hundir el Swan. Mientras, el corsario incursionaba con pinazas en la región de Cartagena y Santa Marta. En una de estas incursiones murió su hermano John. Durante varios meses Drake exploró los ríos y caminos del istmo de Panamá con ayuda de aliados cimarrones y en las expediciones lo acompañaba John Oxenham. El 11 de febrero de 1573 Drake vislumbró el Océano Pacífico prometiendo que navegaría en esas aguas al decir: "Dios Todopoderoso en su bondad me dé ocasión de navegar este mar en una nave inglesa", plegaría que más tarde le sería concedida.

En las cercanías de Panamá observó la llegada de galeones que traían la plata peruana y decidió dar el golpe cuando el cargamento se remitiera a través del istmo. Descubierta la recua un ebrio marinero inglés se lanzó al camino y ello frustró el ataque. En esos días otro navío de 80 toneladas del hugonote francés La Testu llegó a Panamá y los dos capitanes planearon una nueva emboscada en marzo de 1573. Ingleses y franceses se apoderaron del convoy de cerca de 200 animales cargados cada uno con 150 kilos de plata. Los piratas dispusieron para llevarse lo que podían cargar y enterraron el resto. Parte de la plata enterrada fue recuperada más tarde por los españoles.

El regreso a las naves fue difícil para Drake. La Testu fue hecho prisionero y ahorcado en la plaza de Nombre de Dios. En 28 días Drake llegó a Plymouth, el 9 de agosto, después de un viaje de quince meses. Estaba ansioso de reportar su éxito a la reina y a John Hawkins, y también el hecho de que el botín consistía en cerca de 30,000 libras, y de que a partir de ese momento los -

mares, los españoles y la selva del istmo no tenían secretos para él; planeaba repetir su hazaña lo más pronto posible pero sus amigos le advirtieron que la escena política había cambiado, que Inglaterra y España estaban entonces tratando de zanjar sus problemas comerciales, y que no era momento de aparecer con botín robado a los españoles. Drake comprendió que podía peligrar su situación ante la corte de modo que desapareció momentáneamente de la escena yendo a pelear una guerra contra los irlandeses. (15)

4.- John Oxenham en el Darién. 1576

Mientras las negociaciones de Bristol entre Inglaterra y España se estaban llevando a cabo y Francis Drake estaba en Irlanda, su compañero de aventuras en el Darién se preparaba para zarpar de nuevo hacia las Indias Occidentales. Había prometido a Drake esperarlo para acompañarlo en sus siguientes expediciones pero por alguna razón no cumplió su promesa. A John Oxenham corresponde la distinción de ser el primer enemigo de España que navegó en el océano Pacífico. Se sabe poco de él, pero de las escasas fuentes existentes se infiere que era un navegante competente con una buena dosis de imaginación y valor, de genio vivo y gobernado por sus emociones. Sir Richard Grenville, la figura clave para promover el interés de la reina Isabel I en el descubrimiento de la "Terra Australis", que preparaba una importante expedición en ese momento para cruzar el Estrecho de Magallanes, trató de persuadir a Oxenham de acompañarlo pero éste, tal vez por lealtad a Francis Drake, rehusó la oferta. Dicha expedición no se llevó a cabo en ese momento por las razones expuestas y las proposiciones oceánicas de Grenville a la reina se pospusieron pero -

(15) Jármy, op. cit., pp. 91-93; Spate, op. cit., pp. 234-6; Williams, op. cit., pp. 87-95; Morales, op. cit., pp. 73; Martínez, op. cit., p. 120

no se abandonaron ya que más tarde formarían los elementos esenciales en las instrucciones para el viaje de circunnavegación de Drake. (16)

Mientras Grenville esperaba navegar a la Mar del Sur, Oxenham preparaba una nave de 140 toneladas para zarpar hacia el istmo de Panamá en busca de botín. En lugar de intentar rodear Sudamérica, planeaba alcanzar el Pacífico en un audaz intento de cruzar el istmo desde Nombre de Dios.

Zarpó Oxenham de Plymouth en abril de 1576 e inspirado por sus anteriores aventuras con Drake junto con cincuenta de sus hombres cruzó el istmo a través de la selva para llegar al Pacífico, cerca de Panamá. Después de algunas correrías por Veragua y Acla, se reunió con los cimarrones en el pueblo de éstos que era de tamaño considerable pues tenía alrededor de 217 chozas. El Presidente de la Audiencia de Panamá, Gabriel de Loarte, había enviado una pequeña fuerza desde Nombre de Dios, que encontró la oculta nave del corsario y la desarmó, llevándose además la mercancía con que aquél justificaba sus andanzas disfrazándolas de inocente comercio con los cimarrones. Los ingleses rescataron suficiente cordaje para construir una nueva embarcación. Con ayuda de sus aliados, Oxenham transportó todo a través del istmo y construyó una pinaza, embarcación pequeña de remo y vela, estrecha y ligera, de solamente 45 toneladas y en febrero de 1577 hizo incursiones por el Archipiélago de las Perlas frente a Panamá. Capturó una nave de Guayaquil -la primera que tomaron los corsarios en el Pacífico- con 38,000 pesos oro (Gerhard dice que eran 60,000 y que además capturó una segunda nave seis días después con - - 100,000 pesos en barras de plata y una pasajera de la que se enamoró).

Los españoles movilizaron 500 hombres en Panamá y enviaron 200 al mando de Juan de Ortega en busca de los piratas; el Presidente

(16) Williams, op.cit., p.115; Peter Gerhard, Pirates of the West Coast of New Spain. 1575-1742, Glendale, California, The Arthur Clark Co., 1960, p. 57.

de la Audiencia pidió ayuda al Perú y el Virrey Francisco de Toledo le envió socorros desde Trujillo y Manta. Oxenham se ocultó en una aldea indígena pero los españoles lo sorprendieron matando a algunos de sus hombres, haciendo a otros prisioneros y quemando además la aldea cimarrona (Ron-concholon). (17)

La narración del propio Oxenham acerca de su captura es uno de los más vívidos episodios de la historia de la piratería en el Caribe. Trece de sus compañeros fueron ahorcados en Panamá, pero Oxenham, Butler y un tal "Xerores" o "Xeruel" (Harvey?) fueron llevados a Lima para ser juzgados por la Inquisición: ahí estaban cuando Drake llegó al Callao en su viaje de circunnavegación de 1577.

Oxenham fue severamente interrogado por la Inquisición acerca de sus actividades y del estado de cosas en Inglaterra y los planes de la reina Isabel I y sus "perros del Mar" en contra de la navegación española. Las conversaciones habidas entre Sir Richard Grenville y Oxenham le habían proporcionado a éste muchos informes acerca del proyectado viaje a través del Estrecho de Magallanes. Oxenham confesó que Grenville había pedido a la reina una patente (letter of marque) para cruzar el Estrecho hacia el Mar del Sur "para buscar tierras o islas donde fundar establecimientos, porque en Inglaterra hay muchos habitantes y poca tierra". Dijo que él mismo había visto cómo la reina le daba la patente a Grenville y que éste había adquirido varias naves, aunque después Isabel le había retirado el permiso "porque había sabido que más allá del Estrecho había establecimientos españoles y que Grenville y su gente podían correr peligro". Un compañero de Oxenham subrayó que Isabel había revocado la patente "por miedo a que Grenville pudiera hacer daño a las posesiones de su hermano - el rey Felipe II".

(17) Williams, op. cit., p. 116; Gerhard, op. cit., p. 58; Spate op. cit., p. 236-7.

Oxenham y sus compañeros fueron ahorcados en 1580. El puñado de ingleses que logró escapar de los españoles, se había apoderado de una pequeña embarcación y había zarpado, pero su destino permaneció desconocido. En cuanto a los cimarrones, algunos hicieron tratos con los españoles y obtuvieron su libertad; otros permanecieron recalcitrantes y todavía en 1580 esperaban a los hombres de Oxenham que habían prometido volver. (18)

5.- Sir Francis Drake. Viaje de circunnavegación. 1577

Los planes de Isabel I y de Sir Richard Grenville respecto al viaje a la Mar del Sur, estaban de momento suspendidos. Hacia 1570 las relaciones anglo-españolas habían llegado a un nadir debido al incidente de Hawkins contra la flota del virrey en San Juan de Ulúa, el robo en el Canal de la Mancha efectuado por corsarios ingleses, de la plata española destinada a pagar a las tropas del duque de Alba en Flandes y otros problemas de índole semejante. Hacia 1574 se llegó a nuevos acuerdos en la Convención de Bristol entre los dos países, y los planes ingleses se reanudaron.

Con respecto a los objetivos del viaje los autores sajones dan muy variadas versiones. Una autora muy versada en cuestiones marítimas, Zelia Nuttall, llevó su entusiasmo hasta decir que "la presente ocupación del norte del continente americano por la raza anglosajona es, después de todo, solamente la realización de lo que puede llamarse el sueño de Drake" y no deja de tener cierta razón. En la época que nos ocupa se hicieron serios intentos de parte de Inglaterra para participar en el continente americano, como el viaje de Drake al Pacífico y la aventura colonizadora de

(18) Spate, op. cit., p. 236-7; Williams, op. cit., p. 115; Morales, op. cit., p. 78; Ricardo Cappa, Estudios críticos acerca de la dominación española en América, Madrid, Librería Católica de Gregorio del Amo, 1894, tomo X, pp. 202-5.

Walter Raleigh en Virginia. Otros autores han visto en el viaje - un intento comercial con las Molucas y posiblemente China, frustrado por los saqueos de Drake en la costa peruana. Sin embargo existía un proyecto muy cuidadoso tal vez elaborado por Richard Grenville cuyos puntos principales eran los siguientes: Drake debía entrar al Mar del Sur a través del Estrecho de Magallanes y - navegar hacia el norte hasta los 30° de latitud sur, cerca de la costa, donde habría tierras no sujetas a príncipe cristiano alguno que podían ofrecer posibilidades. Llegado a los 30° debía regresar por la misma ruta. En ese proyecto no se menciona el estrecho de Anian, ni las Molucas. Hay controversia acerca de a - qué costas se refiere el plan: si a las costas este y oeste de - América del Sur, o a la de la Terra Australis tal como aparecía - en los mapas de la época, que iba de Tierra de Fuego hacia las is - las de la Especiería. Arguyen estos autores que definitivamente el objetivo no era la costa americana que ya era parte de las tie - rras de la corona española, hasta los 39° 46' de latitud sur en - que está la ciudad de Valdivia, fundada en 1552. Este argumento se basa en la afirmación de John Winter quien como segundo de Dra - ke en el mando de la expedición, debía conocer el objetivo verda - dero de ésta. En la declaración hecha para exculparse de su de - serción en la nave Elizabeth, no indica un lugar de cita definiti - vo, pero dice que después de la separación accidental trató de - convencer a su tripulación de navegar a las Molucas, no siendo es - cuchado y luego afirma algo revelador: "desesperaba de encontrar vientos favorables para navegar al Perú". Esta frase la confirma otro de sus compañeros. Las notas del propio Drake dicen que des - pués de esta separación navegaron "costeando a lo largo del Perú ---para llegar a los 30°, lugar de reunión del resto de la flota". Todo el acento de los documentos indica al Perú como objetivo ori - ginal del viaje. El hecho de que Drake navegara hacia el norte y luego fuera a las Molucas se explica porque no le quedaba otro ca - mino que ése después de sus depredaciones. Las aguas magalláni - cas habían probado ser muy peligrosas y en la costa sudamericana los españoles estaban ya advertidos de su presencia. Le era impo - sible volver por donde había venido. Si Drake no tenía como obje

tivo la Terra Australis, las Molucas, o el Estrecho de Anian, cuál era el motivo de su viaje? Posiblemente explorar las oportunidades comerciales o de saqueo en América del Sur más allá de los límites españoles. Sin embargo no era un viaje comercial porque no llevaba mercancías ni cartas dirigidas a príncipes extranjeros. Los ingleses no ignoraban para entonces que Santiago, a los 33° 30' de latitud sur había sido fundada más de 35 años antes y el mapa de Ortelius de 1564 muestra algunas ciudades entre los 30° y 35° de latitud sur, incluyendo a Valparaíso. El plan estaba calculado hábilmente para dejar a Drake la opción de regresar antes de llegar a los 30°, tal vez para permitir a la reina alegar inocencia en caso necesario. Aún así, los promotores del proyecto deben haber sabido que para Felipe II la exploración desde La Plata a Chile significaría una provocación abierta. De ahí los rumores encubridores del propósito real. Otros autores afirman que el proyecto era pacífico, lo que es ingenuo dado el tamaño y el armamento de la expedición y el hecho de que su jefe fuera Francis Drake y John Hawkins el principal accionista, junto con el conde de Leicester, Sir Francis Walsingham, el Lord Almirante, Christopher - Hatton (un favorito de la reina), todos ellos altos personajes de la corte y con el patrocinio de la propia Isabel que también invirtió dinero en la empresa. Aunque los autores ingleses en general niegan que Drake llevara patente de corso alegando que jamás se ha encontrado tal documento, es difícil de creerse. Todos los socios sabían, dado el carácter de Drake y sus anteriores actuaciones, que éste aprovecharía cualquier ocasión para saquear puertos y naves españolas y que no desperdiciaría oportunidad de beneficiar a sus socios y dar lustre a su soberana. Las instrucciones básicas eran reconocer la costa de América del Sur desde el río de La Plata, rodeando el Cabo de Hornos, hasta las regiones de Chile no ocupadas por los españoles; se contemplaba la posibilidad de colonización y de la conquista del Perú ya que Hakluyt - el Joven menciona que "esto haría a Inglaterra dueña de todas las minas de oro del Perú y toda la costa de América cercana a esa área". (19). El argumento de un viaje apacible de comercio cae -

(19) Williams, op.cit., p.119; Spate, op.cit., n.237

por tierra si observamos que todos los socios de la empresa estaban relacionados con empresas marítimas de carácter predatorio en contra de España y todos abogaban por una vigorosa política anti-española. Era en extremo improbable que Drake tuviera instrucciones de establecer colonias, o que su objetivo principal fuera iniciar el comercio entre Inglaterra y Oriente. Probablemente había un objetivo secundario como descubrir el mítico estrecho de Anián, pero éste, sin lugar a dudas, fue un viaje de piratería en contra de España, infligiendo el mayor daño posible a la hasta entonces indefensa costa pacífica americana. Es claro que Drake llevaba patente de corso aunque es probable que en ella no se mencionara expresamente el permiso de perpetrar actos hostiles en contra de España. (20)

Drake permaneció en Irlanda durante año y medio y en 1575, cuando se rompieron de nuevo las hostilidades con España y la proyectada alianza se hizo imposible, el corsario regresó a Plymouth. Nunca había abandonado sus planes de volver a incursionar en aguas españolas en América y ahora se hablaba de nuevo en la corte del proyectado viaje a la Mar del Sur. Los ministros de la reina estaban divididos: Lord Burghley se oponía a la idea y Walshingham, entonces secretario de Estado, y Christopher Hatton, la favorecían, sabiendo que una amistad permanente con España era imposible. En 1557 la reina Isabel enojada con Felipe II, porque éste apoyaba conspiraciones en su contra, no solamente dió permiso a Drake para efectuar el viaje sino que tomó parte en los planes definitivos a espaldas de Lord Burghley quien se oponía a arriesgar una ruptura con España.

La expedición era de mayor escala que todos los viajes previos de exploración o comercio. La nave capitana era la Pelican, de cerca de 100 toneladas con 18 cañones; la Elizabeth de 80 toneladas y 16 cañones, al mando de John Winter; la Mariqold, de 30 toneladas al mando de John Thomas; la Swan, de 50 toneladas al -

(20) Gerhard, op. cit., p. 62

mando de John Chester y por último, la Christopher, pequeña pinaza de 15 toneladas, comandada por Thomas Moone. Llevaban varias pinazas en piezas, que se podían armar en caso necesario. Iban muy bien armados y las provisiones habían sido cuidadosamente escogidas. En relación al equipo nada se dejó al azar. La tripulación constaba de 164 hombres entre los que iba el capitán Thomas Doughty, el capellán Francis Fletcher y Thomas, un hermano de Francis Drake. El número de tripulantes no era el normal para viajes pacíficos de comercio. Zarparon en noviembre de 1577 pero una tempestad los hizo regresar y volvieron a salir el 13 de diciembre, esta vez sin contratiempos. (21)

Navegaron cerca de las costas de Africa donde se apoderó Drake de dos carabelas portuguesas. En Cabo Blanco el corsario abandonó la pinaza Christopher sustituyéndola por una de las carabelas capturadas rebautizada con el nombre de Christopher II en honor de Sir Christopher Hatton, ministro de Isabel I y partidario de Drake en la corte. Cerca de las islas del Cabo Verde Drake capturó una nave portuguesa que iba al Brasil con carga de vino y telas, la cual sumó a su flota con el nombre de Mary, conservando también a su piloto Nuño da Silva, muy conocedor de las costas sudamericanas, cuya colección de cartas de marear e instrumentos náuticos asombró al corsario. Nuño permanecería cerca de quince meses a bordo de la Pelican donde fue muy bien tratado. Durante la travesía por el Atlántico la expedición sufrió tempestades y vientos contrarios y al cabo de dos meses llegó a la costa al norte del río de La Plata. Ahí la flota fue envuelta por una densa niebla seguida por la más terrible tempestad que Drake viera jamás, y solamente la pericia del piloto portugués y su conocimiento de esas costas evitó que la flota sufriera mayores daños. Las naves se alejaron entre sí. En abril llegaron cerca de tierra en lo que actualmente es Río Grande do Sul y durante diez se-

(21) Gerhard, op. cit., p. 64; Spate, op. cit., p. 242; Jármy op. cit., p. 94; Martínez, op. cit., p. 120; Morales, op. cit., p. 73

manas estuvieron reconociendo las costas casi hasta el Estrecho de Magallanes. Entre la tripulación crecía la desconfianza y la superstición, alimentadas por las intrigas de Thomas Doughty, amigo de Drake durante su estancia en Irlanda, que conspiraba en contra suya y alimentaba el descontento. La idea de entrar al Estrecho aterrizaba a los hombres. Después de los calores y calmas ecuatoriales, tenían ahora que luchar contra tormentas, niebla y frío; las tensiones empeoraban y no encontraba la flota un lugar propicio para invernar, así que pusieron proa al norte y el 20 de junio entraron al sitio que Magallanes había bautizado como Puerto San Julián. Los supersticiosos temores y el descontento que Doughty había alimentado hacían que la tripulación viera cada incidencia del viaje como un signo de mal agüero. Fueron atacados por indios patagones que asietaron a dos ingleses. Drake decidió abandonar tres naves porque las tripulaciones eran insuficientes, así que la Swan, la Christopher II y la Mary fueron dejadas atrás. Todo ello, más las bajas sufridas a manos de los indios hacían que la moral de la tripulación empeorara, por lo que Drake decidió enfrentar el problema que significaba la conducta de Thomas Doughty.

Las distintas versiones del viaje referente a Doughty discrepan grandemente, unas condenándolo y defendiendo a Drake y otras, por el contrario, atacando a éste. John Cooke llamó al juicio que se le siguió a Doughty asesinato judicial. Es casi imposible descubrir la verdad en medio de la maraña de cargos, que van desde la calumnia hasta la traición política. A través de la confusión se percibe que Doughty encabezaba una peligrosa corriente de insubordinación entre los caballeros aventureros que iban en la expedición y desde el punto de vista de Drake amenazaba el éxito de la misma el igual que su propia carrera y hasta ponía en peligro su vida.

Ordenó efectuar un juicio por sedición en contra de Doughty y el reo fue juzgado, condenado y sentenciado a muerte. De acuerdo con Cooke, que fue testigo del juicio, el jurado fue sometido a presión por Drake. Este sabía que después de lo sucedido era muy peligroso mantener al reo prisionero y con vida. Se enfrentaba a igual problema que Magallanes en aquel puerto, y su solución fue -

la misma: sentencia de muerte. Drake y Doughty comulgaron y cenaron juntos y después se despidieron brindando a la salud del otro. Pocas horas después el reo fue decapitado. (22)

Seis semanas permanecieron en Puerto San Julián preparándose para la larga travesía. Drake arengó a sus hombres para levantar su moral ofreciendo a los que así lo desearan una nave para regresar a Inglaterra, pero ninguno aceptó hacerlo.

Levaron anclas el 17 de agosto y a los tres días llegaron a la entrada del temido Estrecho de Magallanes. Las tres naves restantes de la flota eran la Pelican, la Elizabeth y la Marigold. En la entrada del Estrecho, en el llamado Cabo de las Vírgenes - Drake rebautizó a la Pelican con el nombre de Golden Hind en honor de Sir Christopher Hatton cuyo escudo de armas mostraba esa bestia heráldica. Para la siguiente fase de la travesía Drake -- llevaba una carta marina obtenida en Lisboa, probablemente hecha por el cartógrafo portugués Vaz Dourado y tal vez llevaba también un portulano de 1577 con la línea de las costas y derrotas desde Brasil hasta Chile; por ello su hazaña no fue tan arriesgada como la de Magallanes. Completaron la travesía del Estrecho en tan sólo 16 días y el 6 de septiembre de 1578 entraron al Océano Pacífico. Durante tres días navegaron al noreste, paralelamente a la costa chilena que aparecía en el mapa de Ortelius, alejados de la ruta que les llevaría a la Terra Australis. Al cuarto día se levantó una tremenda tempestad del norte que empujó a las naves hacia el sur, sumándose a la difícil situación un eclipse de luna. Durante tres semanas fueron empujados por los vientos hacia el sur hasta los 57°; la Marigold se perdió. Las otras dos naves se guarecieron en una abrigada bahía pero de nuevo otra tempestad las separó. La Elizabeth regresó al Estrecho y creyendo perdido a Drake en su Golden Hind, puso proa hacia Inglaterra a donde llegó en junio de 1579.

(22) Williams, op. cit., pp. 122-5; Spate, op. cit., p. 244; Morales, op. cit., p. 80

Una extensa polémica se suscitó en los siglos siguientes acerca de si Drake descubrió realmente el Cabo de Hornos o cruzó el estrecho más al norte por entre las diversas islas existentes entre Tierra del Fuego y el Cabo. Lo cierto resulta ser que Drake tenía la seguridad de que había una ruta abierta en el mar al sur de Tierra del Fuego, que unía ambos océanos. En la edición de 1600 de Principall Navigations de Hakluyt hay un mapa de - - Wright, hecho en 1587, con la nota siguiente:

Debido a los descubrimientos de Sir Francis Drake hechos en el año de 1577 los estrechos de Magallanes - (como son comunmente llamados) parecen ser solamente una multitud de tierras e islas, y se encontró que la costa sudoeste de América llamada Chile no va hacia - el noroeste como ha sido descrito sino al noreste como se asienta aquí: lo que se ha confirmado también por los viajes y descubrimientos de Pedro Sarmiento - [de Gamboa] y el señor Thomas Cavendish.

Cuando la Golden Hind entró al Pacífico en septiembre de - 1578 hacía solamente seis años que los chinos habían comenzado a llevar sus productos a Manila para el mercado americano. - Los cargamentos de los galeones no eran todavía tan ricos como lo serían más tarde y el secreto de su existencia estaba celosamente guardado por España. Drake nada sabía del Galeón de Manila y lo que despertó su codicia fueron las riquezas de las minas peruanas.

El 30 de octubre navegaron hacia el noroeste cerca de la - costa de Chile esperando reunirse en los 30° de latitud sur con - la Marigold y la Elizabeth como tenían previamente convenido. El 25 de noviembre, a los 38° 25" de latitud sur, entre Valdivia y - Concepción se acercó Drake a la costa para hacer aguada pero fue atacado por araucanos que capturaron a dos de sus hombres, e hi-

rieron a otros, entre ellos el mismo Drake. (23)

En su derrota la Golden Hind encontró toda clase de oportunidades de saqueo y el ataque a Valparaíso fue para Drake como en los viejos tiempos del Darién ya que el 5 de diciembre capturó - 25,000 pesos de una nave chilena en el puerto..

Las siguientes cuatro semanas Drake las empleó en una serie de ataques a establecimientos españoles en la costa y a naves en el mar, salvo un corto período que empleó en carenar su nave. La ineptitud burocrática de las autoridades españolas impidió - aprovechar ese tiempo para advertir desde La Serena a las poblaciones más al norte, de la presencia del corsario en las cercanías. No fue hasta el 14 de enero de 1579 cuando se envió un mensaje, siete semanas después del saqueo a Valparaíso, mensaje que llegó al Callao el 26 de febrero, 13 días después de la llegada - de Drake a éste puerto. En los primeros días de febrero se apoderó de una considerable cantidad de plata en Arica; se enviaron - mensajeros que dieran la alarma en Arequipa y se pudieron descargar 500 barras de plata antes de su llegada. Unas cuantas leguas al sur del Callao el corsario capturó una nave costera y supo que en el puerto, dos grandes naves estaban cargando gran cantidad de plata mientras que una tercera, el galeón Nuestra Señora de la Concepción, o Cacafuego, como le nombraban irreverentemente sus - tripulantes, había zarpado poco antes hacia Panamá y puertos intermedios, con un rico cargamento a bordo.

Drake entró al Callao la noche del 13 de febrero, anclando en medio de cerca de 30 naves españolas que no sospechaban de su vecino. Ningún mensaje de alarma se había enviado al virrey, y - al romper el alba los aterrizados españoles se percataron de la identidad del intruso. El corsario estropeó varias naves en la -

(23) Spate, op. cit., p. 249; Schurz, op. cit., p. 303; Gerhard, op. cit., p. 65; Williams, op. cit., p. 127

había como obvia precaución contra una persecución enterándose de que la plata aún no había sido cargada en ellas. Planeaba hacer una incursión tierra adentro, con objeto de rescatar a John Oxenham, prisionero de la Inquisición en la ciudad de Lima, pero no contaba con suficientes hombres para lograrlo.

Drake estaba ansioso de zarpar antes de que una flota española fuera en su persecución y debido a la información que poseía de la cercanía del galeón Nuestra Señora de la Concepción. Efectivamente, el virrey había reunido 300 hombres que salieron en dos embarcaciones en busca de Drake, que se encontraba al noroeste del Callao siguiendo a una nave que iba hacia Panamá con una carga poco valiosa. Viendo que las naves españolas lo perseguían abandonó su presa y escapó. (24)

Los hombres enviados por el virrey en persecución del corsario regresaron sin haber podido cumplir su cometido. El virrey envió de nueva cuenta otras dos naves con buenos pilotos, 120 soldados y su propio hijo Don Luis al mando, mismas que tampoco pudieron alcanzar al corsario.

Mientras la gente del virrey se aprestaba a darle caza, Drake había capturado algunas naves menores que le aportaron escaso botín. El 1º de marzo avistó al galeón Nuestra Señora de la Concepción en lo que es actualmente Esmeraldas, al norte de Ecuador. Lo atacó dañando su palo de mesana y lo abordó. El galeón estaba virtualmente desarmado, y fue llevado a un lugar escondido de la costa, donde durante seis días fue saqueado pasándose toda su carga a las bodegas del Golden Hind. El botín ascendió a la enorme suma de 360,000 pesos oro registrados oficialmente, y tal vez más que no estaban en los registros. El informe de Drake ha-

(24) Spate, op. cit., p. 252; Gerhard, op. cit., p. 65; Williams, op. cit., p. 128-9; Morales, op. cit., p. 79-80; Cappa, op. cit., p. 172-3

bla de "frutas, conservas, azúcar, y una gran cantidad de joyas y piedras preciosas, 13 cofres de objetos de plata, 80 libras de oro y 26 toneladas de plata en barras". El enorme botín compensaba ampliamente el viaje y Drake se dió el lujo de ser generoso: liberó a todos los prisioneros dando a cada tripulante 30 ó 40 pesos, y a los oficiales y caballeros regalos de acuerdo con su rango. Llevó todo esto a cabo con aire cortesano, agasajando con sus propios manjares y vinos a los involuntarios huéspedes. Habló libremente con el capitán Don Juan de Antón diciéndole que había venido por órdenes de la reina de Inglaterra y que las armas que llevaba y la patente de corso le habían sido dadas por ella. También mencionó su preocupación por la suerte de John Oxenham y sus compañeros prisioneros en Lima, enviando un mensaje al virrey en que le pedía que no los colgara porque de lo contrario juraba que cortaría 3,000 cabezas españolas y las arrojaría en el puerto del Callao. El mensaje fue recibido por el virrey y de hecho prolongó la vida de Oxenham unos meses más. Puso a todos los hombres del galeón en tierra, dió al capitán un salvoconducto para el caso de que se encontrara con John Winter (el capitán de la Elizabeth) y discutió abiertamente con él las posibles derrotas de regreso a Inglaterra, probablemente para crear la mayor cantidad de dudas acerca de sus planes, cosa que logró a satisfacción. Aunque el capitán Don Juan de Antón después de ser dejado en libertad y dirigirse a Panamá, opinaba correctamente que Drake iría a Nicaragua a carenar su nave y proveerse de agua, las autoridades españolas tenían sus dudas debido a los comentarios aparentemente casuales, que Drake hizo. Las naves salidas en persecución del corsario navegaron durante cuatro meses sin lograr siquiera avistarlo y retornaron al Callao hacia principios de junio.

Puso Drake proa a la costa centroamericana donde pasó algún tiempo carenando su nave y acondicionándola para proseguir su viaje. El 20 de marzo, cerca de la costa de Nicaragua se apoderó de una pequeña nave que venía del norte con rumbo a Panamá. Puso la tripulación a salvo en tierra pero conservó junto a sí al piloto español Alonso Sánchez Colchero, que era enviado por el virrey -

de Nueva España para guiar la nave que llevaría a Gonzalo Ronquillo a Manila, a donde iba como gobernador. Drake también capturó cartas náuticas usadas por los galeones de Manila y correspondencia oficial dirigida al gobernador Ronquillo y a las autoridades de esa ciudad. (25)

La noticia de la presencia de Drake se esparció por la costa; una nave costera se despachó a Realejo llegando al puerto el 6 de abril. La Audiencia de Guatemala tomó medidas de defensa del pueblo y del astillero que era el más importante de esa región. Se enviaron también correos para advertir a Acajutla y Guatemala, Guatulco, Acapulco y la capital de Nueva España. Mientras Realejo se preparaba a la defensa, Drake ya lo había dejado atrás porque no logró convencer al piloto Sánchez Colchero de que lo condujese al puerto. El licenciado Valverde, presidente de la Audiencia de Guatemala, escribió el 14 de abril que estaba reuniendo tres naves y 200 hombres con los que pensaba capturar al pirata a su regreso hacia el sur. También estaba fundiendo las campanas de la ciudad para hacer cañones.

Mientras subía por la costa de Guatemala, Drake capturó otra nave recién salida de Acapulco que iba al Perú. Era de cerca de 60 toneladas y llevaba mercancías chinas del Galeón de Manila. "Encontramos una nave cargada con paños de lino y finos platos chinos de cerámica blanca, gran cantidad de sedas chinas, cosas todas ellas que tomamos según está registrado", dice en su narración. Las dos naves casi chocaron al amanecer del 4 de abril, dos leguas al norte de la costa de Acajutla. Drake abordó la pequeña nave casi sin encontrar resistencia, porque aparentemente todos los de a bordo estaban durmiendo incluso el dueño y capitán D. Francisco de Zárate. Drake obligó al piloto de la nave a unirse a su servicio, pero lo dejó después en Guatulco junto con el viejo pi

(25) Schurz, op. cit., p. 304; Gerhard, op. cit., p. 67; Spate, op. cit., p. 253

loto portugués Nuño da Silva, que había venido desde Europa con él. D. Francisco de Zárate fue llevado a bordo de la Golden Hind a presencia de Drake quien se encontraba en cubierta. Cortés, casi cordialmente, lo invitó a su cabina para inquirir sobre la carga. La nave de Zárate llevaba poco oro y plata pero éste llevaba colgado al pecho un halcón de oro con una gran esmeralda montada que más tarde Drake obsequió a la reina. Zárate estaba impresionado con el comportamiento amable de su captor y por el lujo de su cabina, pero más aún con la disciplina y deferencia que mostraban los oficiales a su capitán. Sánchez Colchero, Zárate y Drake compartieron una excelente cena servida en fina vajilla inglesa, con acompañamiento de música. Durante dos días saquearon la nave explicando Drake con deferencia a Zárate, que deseaba llevar algunos recuerdos para su esposa. Le regaló una daga curva y un plato de plata. El 6 de abril se le regresó su nave y se repartió un puñado de monedas de plata entre los marineros españoles. También fue liberado Sánchez Colchero, aunque el otro piloto de la nave de Zárate, Martín de Aguirre, fue detenido para guiar al corsario a Guatulco. Zárate llegó a Realejo el 15 de abril y la Golden Hind procedió hacia el noroeste cruzando el Golfo de Tehuantepec.

Zárate dejó una narración de lo acontecido en que decía refiriéndose a Drake:

Lleva 3,000 barras de plata... y doce o quince cofres de reales de a ocho, y mucha cantidad de oro. Váse derecho a su tierra, y entiendo que no le alcanzará ningún navío que tras él vaya... Este general de los ingleses es sobrino de Juan de Aquines, es el mismo que tomó ahora cinco años el fuerte de Nombre de Dios. Llámase Francisco Drac; es hombre de 35 años, pequeño de cuerpo, barbirrubio, uno de los mayores marineros que hay en la mar, así de altura, como de saber mandar su navío.

Sigue diciendo cómo Drake "trata a sus hombres con amor y ellos a él con respeto" y habla del gran refinamiento con que vivía el corsario a bordo de su nave: llevaba a bordo pintores que dibujaban las costas, su mesa tenía servicio de plata y escuchaba música mientras comía. En Cartagena de Indias lo conoció también el poeta Juan de Castellanos quien tiempo después escribió un Discurso del capitán Francisco Drake de nación inglés en el que no oculta su admiración por el corsario:

Es hombre rojo de gracioso gesto
 menos en estatura que mediano,
 mas en sus proporciones bien compuesto
 y en plática, medio cortesano,
 respuestas vivas, un ingenio presto
 en todas cuantas cosas pone mano,
 en negocios mayormente de guerra
 muy pocas o ningunas veces yerra. (26)

La mañana del 10 de abril entró Drake a Guatulco, puerto - que tiempo atrás fue la terminal de comercio entre México y Perú pero que había sido eclipsado por Acapulco. En el puerto sólo estaba anclada una nave de 100 toneladas, y en el pueblo un puñado de españoles y cuatro o quinientos indios. El alcalde mayor Gaspar de Vargas, pensó que la Golden Hind era una nave procedente - de Perú que estaba esperando. Un marinero italiano que se hallaba en la playa comentó que los tripulantes le parecían ingleses, así que los españoles se armaron. Drake ancló y envió una barca con 25 hombres armados mientras la pinaza capturada que lo acompañaba disparaba sus pedreros. Vargas y su gente se retiraron a los bosques dejando al sacerdote y otros dos españoles que fueron capturados por los ingleses. Saquearon el puerto encontrando poco de valor, provisiones y agua. Drake se llevó todos los huipiles

(26) Martínez, op. cit., p. 120; Cappa, op. cit., p. 190; Gerhard, op. cit., p. 69; Morales, op. cit., p. 79; Williams, op. cit., p. 131

les femeninos que encontró. Desecraron la pequeña iglesia y destruyeron las imágenes llevándose los ornamentos y la campana. De la nave anclada en el puerto robaron velas y otras partes.

Mientras estaba en Guatulco las autoridades locales dieron la alarma de su presencia. El temor fue grande en la capital. El virrey Enríquez despachó 200 soldados a Acapulco con órdenes para las autoridades navales de ir en persecución del corsario. Miles Phillips, uno de los hombres de Hawkins abandonado en la costa de Pánuco en 1568 y que desde entonces trabajaba como tejedor de seda en el país, fue enviado como intérprete. Sin embargo, aunque Drake tenía el propósito de entrar en la bahía de Acapulco y quemar las naves ancladas en ella, pasó de largo y continuó navegando hacia la costa de California. Cuando algunas naves salieron de Acapulco en su persecución, Drake estaba lejos. (27)

Según los informes obtenidos de los pilotos cautivos, dejar Nueva España para ir al Lejano Oriente después de mediados de abril sería arriesgarse a llegar en plena temporada de tifones; no podía Drake emprender la travesía sin haber reparado convenientemente su nave. Ir al norte le permitiría hacerlo sin peligro de un encuentro con los españoles y hacer tiempo antes de cruzar el Océano Pacífico y tal vez, encontrar otra ruta corta y segura para el regreso si es que realmente existía el Estrecho de Anian cerca de la Sierra Nevada como lo indicaban los mapas de Ortelius y Gilbert. Zarpó el corsario de las costas de Nueva España hacia el oeste hasta alejarse alrededor de 500 leguas y viró hacia el norte en un gran arco para encontrar de nuevo la costa. Ha habido mucha polémica respecto a los lugares en que Drake tocó tierra en la costa de Norteamérica. Algunos aseguran que llegó a la isla de Vancouver hacia los 40° de latitud norte, otros, que a la costa de Oregon. Tampoco se sabe a ciencia cierta dónde carenó su nave. Los datos lingüísticos, culturales y arqueológicos esta

(27) Schurz, op. cit., p. 305; Gerhard, op. cit., p. 72; Williams, op. cit., p. 131; Spate, op. cit., p. 254

blecen que debió ser en algún punto entre las bahías de Bodega, - Drake, y San Francisco. Los autores concuerdan sin embargo en un punto: que los acantilados y el aspecto de la costa a la que llegó le parecieron semejantes a la de Dover por lo que bautizó el sitio con el nombre de Nueva Albión. Es probable que este punto estuviera en lo que ahora se llama bahía de Drake, aunque no es seguro que ahí carenara su nave. Cualquier identificación cierta debe concordar con el punto acotado en el mapa de Hondius de 1593 llamado "Puerto Nueva Albión". esto pudo derivar del propio registro de Drake entregado a la reina, pues en 1589 Hondius mantenía relación cercana con Thomas Talbot, el encargado de los registros de la Torre de Londres. Sin embargo no hay seguridad. De cualquier manera, una placa de bronce en que Drake dejó constancia de su llegada a esta costa, se encontró en 1936 cerca de la Península de Tiburón y se dijo que originalmente procedía de la Bahía de Drake en donde fue hallada en 1933. También ha sido asunto de controversia la autenticidad de esta placa. Aún si lo fuera no es posible certificarlo porque se encontró fuera de su contexto arqueológico.

La placa existe actualmente en la Biblioteca Bancroft de la Universidad de California en Berkeley. Está fechada el 17 de junio de 1579 y aparentemente, en su extremo inferior derecho tenía inserta una moneda inglesa de seis peniques de plata "para que los nativos pudieran conocer la efigie de su nueva reina". La inscripción en ella dice:

Por la gracia de Dios y en nombre de Su Majestad Isabel de Inglaterra y sus sucesores por siempre, tomo posesión de este reino cuyo rey y pueblo libremente renunciaban a sus derechos y títulos en todo el territorio, a favor de sus majestades, /territorio/ nombrado por mí para ser conocido a todos los hombres como Nueva Albión. Francis Drake.

El 22 de julio zarpó Drake para su travesía por el Pacífico.

co. Volvió a ver tierra el 30 de septiembre, probablemente en las islas Palaos. Ahí encontró habitantes hostiles que se acercaron a comerciar y le robaron. Drake, al igual que Maqallanes, bautizó estas islas como de los Ladrones. Zarpó de nuevo y después de más o menos quince días de navegación llegó a las costas de Mindanao. Tuvo una escaramuza con un galeón portugués y el rumor de su presencia en esas aguas llegó a Manila. Iba hacia Tidore pero se desvió para llegar a Ternate (Molucas). El sultán Baber era hostil a los portugueses, que habían asesinado a su padre. Dio una principesca bienvenida a Drake y los ingleses quedaron grandemente impresionados por el colorido y la cortesía de la corte. El sultán les ofreció establecer tratados de comercio con Inglaterra, en perjuicio de los portugueses. Aunque se acercó al Golden Hind, no se atrevió a subir a bordo y Drake a su vez declinó una visita a tierra. A pesar de las cortesías las sospechas eran mutuas y resulta importante que no se mencione la presentación de credenciales reales, lo que afirma que Drake no llevaba tal comisión y tampoco intención previa con respecto a las Molucas, como han querido señalar algunos autores. En cuanto a los tratados, ni se escribieron ni se formalizaron. Drake obtuvo un regalo de seis toneladas de clavo y algunos informes respecto a China que le dio un exilado que estaba en Ternate pero el corsario rehusó una invitación a conocer el celeste imperio. Este fue probablemente el primer encuentro cara a cara entre un inglés y un chino.

Permaneció Drake en Tidore del 5 al 9 de noviembre. Continuó su navegación a través del Archipiélago no sin incidentes. Estuvo un mes en una pequeña isla cerca de las Célebes carenando y reparando la nave. Sufrió un serio contratiempo cuando el 8 ó 9 de enero su nave chocó contra unos escollos al salir de las Célebes con serio peligro de poner término al viaje. Drake pudo liberarse aligerando la nave al tirar cañones al mar junto con provisiones y tres toneladas de clavo. Probablemente navegó entre Alor y Timor, permaneció quince agradables días en el sur de Java reavituallando la nave. Cruzó el Cabo de Buena Esperanza en junio, tocó Sierra Leona para cargar agua y provisiones y el 26 de septiem-

bre entró en la bahía de Plymouth. El viaje había durado 34 meses, con poca pérdida de vidas, siendo la primera circunnavegación inglesa completa, bajo el mando de un solo hombre. (28)

Su primera preocupación al llegar fue comunicar a la reina, de manera urgente y confidencial, los resultados de su viaje. Las noticias de sus depredaciones se conocían en Inglaterra y España y Felipe II había ordenado a su embajador en Londres mantener silencio hasta el retorno del corsario. A su llegada fue recibido con gran regocijo y admiración por la gente común. En los altos círculos hubo murmuraciones acerca de lo sucedido a Thomas Doughty, acerca del piloto Nuño da Silva y otros temas, pero pasaron desapercibidos en medio del aplauso general. Algunos miembros del consejo de la reina propusieron regresar el botín a España. También se acordó pagar a los promotores de la empresa su capital más 100% de ganancia, devolviendo el resto a España a condición de que cesara la subversión en Irlanda. Prevalció la opinión de los miembros del consejo que habían invertido fuerte cantidad en la empresa: - Leicester, Hatton, Walsingham, y el botín permaneció en Inglaterra. No se conoce a ciencia cierta el verdadero monto de lo obtenido. - Aun antes de que la corona lo recibiera, se le permitió a Drake retirar diez mil libras. El metal registrado arrojaba la cantidad de 307,000 libras y en total el tesoro debe haber excedido las 600,000 libras. A los accionistas se les regresó una ganancia del 4,700% - de una inversión del orden de las 5,000 libras. El resultado fue el florecimiento de la industria del corso y en palabras del economista Keynes "el botín traído por Drake puede considerarse la fuente y origen de las inversiones extranjeras británicas". Isabel pagó con su participación el total de la deuda externa e invirtió parte en la Cía. de Levante. En gran medida, de las ganancias de esta Cía. se formó la East India Co., cuyas utilidades durante los siglos XVII y XVIII fueron el cimiento del poder colonial inglés. Esto a

(28) Spate, op.cit., p.262; Williams, op. cit., p. 135, Mathes, op. cit., p. 19

largo plazo. Pero de momento el monopolio del Pacífico se había roto; España no podía seguir conquistando nuevos territorios sino que tenía que defender los que ya poseía. La tensión anglo-española se agudizó e Inglaterra adquirió mayor confianza en su capacidad para vencer a España en el mar. (29)

El 4 de abril de 1581 Isabel I compartió con el corsario - un banquete a bordo del Golden Hind, anclado en Deptford. La nave estaba empavesada con estandartes de damasco bordados en oro con los leones ingleses y la flor de lis (los Tudores todavía - sentían tener derecho a parte del territorio de Francia). La - reina armó caballero a Drake y éste quedó firmemente establecido en la corte y con sus ganancias en la aventura adquirió tierras y una casa solariega. Había asestado un duro golpe al arrogante y poderoso Felipe II y la situación permitía a Isabel continuar manteniendo la resistencia contra las aspiraciones españolas en los Países Bajos. El botín traído a Inglaterra por Drake y sus hazañas ayudó al país a tener mayor fuerza política en Europa al intentar establecerse como el principal poder marítimo.

En 1584 se formó un sindicato al que pertenecía la reina, Leicester, Raleigh, Hatton, los hermanos Hawkins y Drake. El proyecto inicial era volver a las Molucas pero, debido a las guerras europeas, la expedición fue al Caribe donde causó enorme daño a los españoles. Esto sucedió en 1585, en venganza de la captura - de todas las naves inglesas en el puerto de Bilbao llevada a cabo por los españoles. La expedición zarpó de Plymouth a finales de junio con Drake a la cabeza en el Bonaventura. Frobisher iba como Vicealmirante y los acompañaban Francis Knollys y Thomas Fenner. Entraron a la bahía de Vigo causando gran terror entre los españoles. Después fueron a las islas del Cabo Verde e incendiaron la ciudad de Santiago al saber que la flota española del tesoro procedente de las colonias americanas se les había escapado. Navega

(29) Spate, op. cit., p. 264; Williams, op. cit., p. 140; Gerhard, op. cit., p. 74-7

ron luego hacia el Caribe y pusieron sitio a la ciudad de Santo Domingo que, aunque bien fortificada, no pudo resistir. En el puerto incendió Drake naves españolas, sembrando el terror entre los habitantes y obteniendo un rescate de 25,000 ducados. A mediados de febrero atacó Cartagena, la ciudad más rica y mejor defendida de las Indias. Retornó a Inglaterra con su tripulación enferma llegando a Plymouth el 28 de junio de 1586. Felipe II preparaba una flota para invadir Inglaterra y la reina Isabel recurrió de nuevo a Drake. Este zarpó el 2 de abril de 1587 y con su flotilla puso proa a Cádiz, en ese momento lleno de embarcaciones de todas clases. Entró en la bahía sembrando el terror y la confusión e incendiando las naves que encontró a su paso. Se avitualló en la ciudadela española asestando un duro golpe al orgullo de la flota enemiga. Con esto consiguió retardar por lo menos un año el ataque naval español a Inglaterra que Felipe II venía madurando. El ataque a Cádiz indignó aún más al monarca español quien continuó con sus preparativos para la invasión a Inglaterra con la llamada Armada Invencible, que tuvo lugar en 1588 y cuyo desenlace es de sobra conocido. Drake participó en la batalla contra la Invencible como Vicealmirante a bordo del Revenge. El Lord Almirante de Inglaterra, Lord Howard de Effingham iba al mando de la flota inglesa (30). Todavía realizaría Drake una cuarta expedición al Caribe en 1595; en ella iba también el viejo John Hawkins quien murió frente a Puerto Rico. Atacó Drake Río Hacha, y Nombre de Dios y a su vez murió en Escudo de Veragua, al este de Portobelo, en enero de 1596.

Las incursiones de John Oxenham y Francis Drake plantearon el hecho de que la manera más sencilla por la que los ingleses podían llegar al Pacífico era cruzar el istmo de Panamá y construir naves después, método útil en empresas pequeñas pero no para intentos serios de parte de Inglaterra. En sus declaraciones ante la Inquisición de Lima, Oxenham habló ampliamente de los proyectos de Sir Richard Grenville y de la reina inglesa. Butler,

(30) Jármy, op. cit., pp. 102-5; Williams, op. cit., pp. 102-11

un compañero de Oxenham, desmintió que Drake intentara llevar - una expedición a través del Estrecho de Magallanes, cosa que hemos visto que no era cierta. Oxenham declaró que podría hacerlo si tuviese patente real pero que esto era imposible mientras Isabel fuese reina de Inglaterra, lo que también sabemos que era - mentira.

Las actividades de Drake, Oxenham y otros corsarios ingleses junto con los de otras nacionalidades provocaron serios intentos de los españoles para defender el Caribe, como la amplia organización de Pero Menéndez de Avilés que cubría tres aspectos: enviar las flotas en convoyes a través del Atlántico, crear armadas para la defensa de las costas, como la de Barlovento, y por último, la fortificación de las ciudades y puertos más importantes de las islas del Caribe y Tierra Firme americana. Pero en 1570 toda la atención se centraba en el Caribe, así que cuando Francis Drake irrumpió en el Mar del Sur, con una flota bastante más poderosa que las pinazas de Oxenham, las costas de este mar - estaban inermes, desprotegidas de toda defensa y sus habitantes, al ver velas en el horizonte, no soñaban siquiera que pudieran - ser enemigas.

Para piratas y corsarios, el lado pacífico de la costa americana tenía ventajas a la vez que serios obstáculos. Los españoles, sintiéndose seguros en su mar particular, no vieron al principio, la necesidad de protegerlo contra algún enemigo. Aún después de que algunos intrusos comenzaron a llegar, el rey evitaba gastar dinero en fortificar sus puertos en el Mar del Sur. Al - norte de Panamá, el único lugar que tuvo defensa efectiva era el puerto de Acapulco y aún en él, se construyó un fuerte 40 años - después de la primera incursión extranjera en el Pacífico. Tampoco había una armada regular de naves de guerra que defendieran la costa oeste americana. Solamente en momentos de emergencia - los virreyes de Nueva España y Perú contrataban barcos particulares y los armaban para propósitos de defensa. Después de la incursión de Drake se organizó una especie de armada exclusivamente

para acompañar los envíos periódicos de plata del Perú a Panamá. Los convoyes de plata peruana y los galeones de Manila navegaban prácticamente sin defensa alguna. Pero el largo y peligroso viaje a través del Estrecho de Magallanes en sí defendía contra las agresiones extranjeras, cosa que en el Atlántico y el Caribe no sucedía. Una vez en el Pacífico, los intrusos no tenían puertos amigos a dónde llegar. Si adquirían algún botín no podían disfrutarlo antes de hacer el mismo peligroso viaje de regreso al Caribe o a Europa. Mucha de la riqueza española iba en lingotes de plata, y su peso era de considerarse a bordo de una nave, o a pie a través del istmo de Panamá. Los piratas se veían obligados a emplear gran parte del tiempo saqueando costas hostiles - donde había pocos pueblos y poco ganado que además era llevado tierra adentro a la menor sospecha de su presencia. Su suerte, de ser capturados, probablemente era peor de lo que hubiera sido en el Caribe. Durante un siglo solamente escuadrillas de guerra o expediciones semi-oficiales con gran ayuda financiera fueron capaces de invadir el Pacífico y por ello nunca fueron tan numerosos los piratas como en el Caribe. La mayoría de los que intentaron la empresa regresaron con las manos vacías después de sufrir grandes penalidades, o no regresaron. Para los habitantes de la costa oeste de América la piratería era un azote que les afectaba de manera muy personal y por eso miraban a los piratas como ladrones sin principios y pillos con los que había que lidiar de la manera más definitiva. A menudo las expediciones piráticas al Pacífico tuvieron testigos a bordo que llevaron diarios o anotaciones, muchas de las cuales fueron publicadas. (31)

El virrey Francisco de Toledo se lamentó brevemente con respecto a la expedición de Drake, diciendo: "el mar es tan vasto y Drake procedió con tal rapidez, que no pudimos capturarlo". Pero no era hombre que se detuviera en lamentaciones y en los diez días siguientes al regreso de las dos naves que envió para -

(31) Gerhard, op.cit., pp. 11-18; Spate, op. cit., p. 237

capturar al corsario, y del fracaso de éstas en cumplir con la - misión, estaba haciendo planes para cerrar el Estrecho de Magallanes a futuras incursiones. Pedro Sarmiento de Gamboa había - expuesto claramente su opinión enérgica y condenatoria al virrey en cuanto al fracaso de la persecución.

6.- Pedro Sarmiento de Gamboa. Intento de Fortificar el Estrecho de Magallanes.

Pedro Sarmiento de Gamboa fue uno de los hombres más notables de su época, tal vez uno de los últimos en los que se manifestó el ardiente e indomable espíritu de los conquistadores. Marino y soldado, navegante y cosmógrafo, hombre erudito y notable explorador, con algo de poeta, de brujo (más de una vez se enfrentó al Tribunal de la Inquisición por sus incursiones en el - campo de la magia), tenía un fuerte carácter poco propicio a tolerar la debilidad y la tontería en los demás. En todas las situaciones mostró poseer una mente práctica y clara, gran sentido del deber, fe en su estrella y una férrea resolución.

Las instrucciones del virrey Toledo a Sarmiento de Gamboa son largas pero en esencia le ordenaban realizar una detenida exploración del Estrecho y de todos sus accesos para evitar futuras incursiones de corsarios al Pacífico. Debía levantar cartas marinas, indicar instrucciones para derrotas, posibles emplazamientos para colonización y fortificación y tomar formal posesión de todo el territorio. Después de entrar al Atlántico debía enviar una nave de regreso al Perú con informes, además de otros - que debía enviar por tierra desde la Plata. El propio Sarmiento iría a España a presentar sus resultados al rey y al Consejo de Indias. El programa fue fielmente ejecutado: las descripciones que hizo de los estrechos y sus complejos accesos desde el oeste eran extremadamente detalladas y mucha de la nomenclatura, con - que bautizó lugares en la región, permanece vigente: el monumen

to a su esforzada labor es una montaña en el Estrecho que lleva su nombre. (32)

a) La primera expedición de Sarmiento desde el Perú, 1579.

Pedro Sarmiento de Gamboa llevó en su expedición dos naves: la Almiranta a su mando era la Nuestra Señora de la Esperanza y la capitana, la San Francisco al mando de Juan de Villalobos. - Llevaban cerca de 110 hombres entre oficiales, marineros y soldados, más algunos sirvientes indios o mestizos. En cada nave había dos piezas de artillería de mediano calibre y 40 arcabuces. Era un armamento a todas luces insuficiente dadas las instrucciones que llevaba Sarmiento de apresár, matar o destruir a "Francisco Draquez", en caso de encontrarlo. Zarpó el 11 de octubre de 1579 desde el Callao. Tomó el derrotero recientemente descubierto por Juan Fernández, yendo muy al oeste de la isla de este nombre y avistó tierra el 17 de noviembre en el Golfo Trinidad, en los 50° de latitud sur. Los dos meses siguientes los empleó en arduas exploraciones, muy detalladas, de los intrincados canales entre la isla de Hanover y la tierra firme, penetrando hasta el extremo sur de la cordillera Sarmiento cerca de los 52° 10'. La navidad lo sorprendió en Puerto Bermejo, al sur de la isla Madre de Dios, donde Villalobos había estado armando un bergantín y, según el propio Sarmiento, desperdiciando provisiones para tener pretexto de regresar a casa. Sarmiento puso fin a estas actividades pero sus pilotos lo convencieron de la inutilidad de seguir buscando un pasaje entre el laberinto de canales interiores. El 21 de enero de 1580 dejaron Puerto Bermejo navegando hacia el sur hasta encontrar mar abierto y el 30 de ese mes entró Sarmiento al Estrecho propiamente dicho. Mientras tanto Villalobos, que según opinión de su jefe había estado saboteando el trabajo con su morosidad, se separó de la expedición en medio de una tormenta y regresó a Valparaíso. Sarmiento navegó seguramente hasta los 56° de latitud o más al sur y encontró, como Drake, que los dos

(32) Spate, op.cit., p.266; Gerhard, op.cit., p.78

océanos se unían "sin impedimento ni barreras". Si avisó de esto, España no quiso tomar nota: la certeza de que la barrera es ta ba ro ta po r só lo un can al era un da to de ma sa di do im po rt an te pa ra de ja r q ue se hic ie ra p ú b l ic o. Sarmiento esperó unos días a la nave de Villalobos y siguió adelante anotando detalladamente la topografía y haciendo cartas; ocasionalmente establecía contacto con los indígenas obteniendo de ellos informaciones confusas. Rebautizó al Estrecho con el nombre de Madre de Dios, cosa que la posterioridad ignoró, y tomó posesión formal de toda el área. Nunca perdió de vista el objetivo inicial de la empresa que consistía en explorar las posibilidades de colonización y fortificación del Estrecho. Su celo le hizo ver más posibilidades de las existentes en una región donde, aún con recursos y técnica de los siglos XIX y XX ha sido casi imposible domeñar. El 24 de febrero de 1580 entró al Atlántico. Habían sido empujados demasiado mar adentro y no tenían idea de su posición hasta que Sarmiento improvisó un instrumento para encontrar la longitud por medio de las distancias lunares, lo que es en sí mismo un logro notable. El 23 de mayo tuvieron una escaramuza con un corsario francés cerca de las islas del Cabo Verde y al anclar llamaron poderosamente la atención por su aspecto sucio, resultado del combate, y por la presencia de los indios que iban a bordo. Finalmente se hicieron reconocer como españoles procedentes del Perú, pero no se les dió la bienvenida ni ahí ni en las Azores porque la situación política entre España y Portugal era difícil en ese momento debido a la sucesión al trono portugués. Felipe II aspiraba a éste y en esos momentos el Duque de Alba marchaba sobre Lisboa. Sarmiento llegó a España el 19 de agosto después de diez meses de navegar. Este viaje fue su hazaña de más éxito, aunque no la más ambiciosa. No era la primera vez que se navegaba el estrecho de oeste a este. Ladrillero lo había hecho en 1558 y también Winter, el compañero de Drake. Pero fue ciertamente el primer viaje directo del Perú a España. En opinión del virrey Toledo, la fortificación del estrecho iba a facilitar una ruta más económica entre los dos países, al evitarse el portazgo del istmo; podía además hacer llegar más fácilmente

la ayuda para las interminables guerras españolas en Chile. Las observaciones y las detalladas instrucciones de navegación de Sarmiento servirían a los navegantes más de dos siglos después. (33)

Sarmiento se presentó al rey Felipe en septiembre de 1580, pocos días antes de la llegada de Drake a Plymouth, después de su viaje de circunnavegación. En las Islas del Cabo Verde y Azores había escuchado rumores de flotas inglesas en el Estrecho de Magallanes y de colonos ingleses en el Brasil. Ocupado en la empresa de conquistar Portugal, Felipe debía además atender a la amenaza contra sus posesiones americanas. Su moral estaba alta por la adquisición del reino vecino con su fuerza naval. Decidió organizar una expedición para colonizar y fortificar el estrecho que se haría fácil a partir de la base brasileña. Respecto a las fortificaciones consultó a dos expertos: el duque de Alba y el gran almirante Alvaro de Bazán, marqués de Santa Cruz. La opinión de Sarmiento fue aceptada por ambos y se llamó al ingeniero militar italiano Juan Bautista Antonelli para proyectar las fortificaciones. Este fue el autor de los planos para la mayoría de las fortificaciones que se llevaron a cabo en las ciudades españolas del Caribe y Tierra Firme americana. La flota que iría al Estrecho de Magallanes debía llevar 600 soldados a Chile, a instancias del virrey Toledo, e iría bajo el mando de D. Alonso de Sotomayor. En contraste con el cuidadoso plan militar, los arreglos para establecer una colonia fueron mínimos. Se dió permiso a Sarmiento para reclutar cien o más colonos "sin causar gastos a Su Majestad". (34)

(33) Spate, op. cit., pp. 266-8; Morales, op. cit., pp. 89-106
Gerhard, op. cit., p. 78

(34) Spate, op. cit., p. 268

b) La expedición colonizadora llevada por Sarmiento al Estrecho. 1581

En 1581 se comenzaron en Sevilla los preparativos para enviar al Estrecho de Magallanes una expedición colonizadora. Irfan 23 naves con pertrechos, provisiones y colonos. La sempiterna burocracia española hizo que la organización comenzara bajo malo auspicios. Era lógico que la expedición fuera bajo el mando de Sarmiento que había mostrado ser hábil navegante y un resuelto cabecilla, y que la confianza puesta en él por el virrey Toledo, tan hábil conductor de hombres, no era injustificada. Pero las normas de la vida cortesana impedían que armada tan importante la dirigiera quien no perteneciera a las más altas esferas sociales. Es difícil que Sarmiento aceptara estar bajo órdenes de personas menos calificadas que Toledo, el duque de Alba o el marqués de Santa Cruz. Sin embargo se tuvo que resignar a que le dieran el mando de la expedición a Diego Flores de Valdés lo que a la postre resultó un desastre. Este tenía el rango conveniente y considerable experiencia en capitanear los convoyes de las flotas de Indias que cruzaban el Atlántico, pero a esto se reducían sus capacidades. No era líder, ni tenía iniciativa, cosa que mostró plenamente en el desastre de la Armada Invencible, en donde tuvo un alto puesto bajo las órdenes de otro inepto, para tan importante empresa, como lo fue el duque de Medina-Sidonia. Desde un principio estuvo en contra del proyecto de colonización del estrecho. Fueron inútiles las violentas protestas de Sarmiento, quien iba en la flota en calidad de Gobernador y Capitán General de la proyectada colonia. Había un tercer elemento en el mando: Alonso de Sotomayor, como capitán de una fuerza militar con destino a Chile. Sarmiento hubo de resignarse. (35)

En Sevilla las condiciones de la organización eran caóticas;

(35) Ibidem, p. 268-9

carecían de todo excepto burocracia y peculado. Sarmiento y algunos devotos oficiales lograron reunir naves y provisiones, hombres y armamento, incluidos cerca de 300 colonos cuya tercera parte eran niños, sacados del campesinado andaluz. Cuando los preparativos estuvieron terminados, la estación estaba demasiado avanzada pero Medina-Sidonia forzó a los jefes a zarpar de Sanlúcar el 25 de septiembre de 1581. Inmediatamente los sorprendió una fuerte tormenta equinoccial y en el curso de una semana se perdieron seis naves y 800 hombres. El resto de la flota regresó a Cádiz con grandes dificultades.

Zarpó de nuevo la expedición el 9 de diciembre con órdenes de invernar en Río de Janeiro. No valieron las protestas de Sarmiento. Llegaron a Río el 24 de marzo de 1582. De ahí en adelante la narración de Sarmiento es una cadena de recriminaciones. Como no tenía autoridad sobre la flota no pudo evitar que los integrantes vendieran equipo y provisiones a cambio de maderas del Brasil y productos tintóreos. Gastaban demasiada pólvora en saludos y fuegos artificiales; desperdiciaban las municiones y Sarmiento se quejaba al rey "... Su majestad me ata las manos ... solo y sin autoridad, no puedo hacer más, pero mi sangre me quema...". A pesar de sus angustias, hizo lo que pudo para cuidar a los enfermos y mantener a su gente ocupada en construir casas prefabricadas para la colonia del estrecho. Aún así la moral de caía notablemente y pronto empezaron los rumores en contra de la idea de la colonia. Cuando salieron de Río, Flores insistió en que Sarmiento no navegara con él en el barco insignia, sino en otro llamado Begoña. La broma había carcomido su madera haciendo naufragar a la nave de 500 toneladas, perdiéndose más vidas y provisiones. Muchos oficiales deseaban regresar pero se acordó reavituallarse en el puerto de Santa Catarina, donde se tenían noticias de que una flotilla de corsarios ingleses al mando de Edward Fenton rondaba esas aguas. Contraviniendo órdenes, Flores no actuó para interceptarla. (36)

(36) Ibidem, p. 270

Las disputas entre los jefes de la expedición menudeaban. Desde Santa Catarina, Flores envió tres naves de regreso a Río - para ser reparadas. Cuando el resto de la flota zarpo en enero de 1583 Alonso de Sotomayor ya estaba harto, tomó sus tres naves y según Sarmiento, muchas de las provisiones para la futura colonia, fue hasta la Plata y de ahí marchó con sus 600 hombres - por tierra a través de los Andes hasta Chile. El resto de la - flota siguió adelante y en febrero estaba en el estrecho: dos ve - ces intentó Flores entrar pero fue rechazado por las corrientes marinas hacia al Atlántico. Haciendo caso omiso de las súplicas que se le hacían de esperar acogiéndose al abrigo del Cabo Virge - nes o del Río Gallego, puso proa a Brasil y Sarmiento lleno de - furia, no tuvo más remedio que seguirlo. Los barcos fueron dis - persados por una tormenta y Sarmiento llegó a San Vicente para en - contrarse con que las tres naves enviadas de regreso a Santa Ca - tarina, habían atacado a las del corsario Fenton, quienes después de hundir la Begoña habían huido. En mayo, lo que quedaba de la armada se reagrupó en Río de Janeiro donde Diego Flores anunció - que no quería saber más nada de la empresa. Sus argumentos no ca - recían de razón: el estrecho no era propicio para colonizaciones ni fortificaciones y era más importante asegurar las bases en Bra - sil, amenazadas por corsarios franceses e ingleses y por sedición brasileña. Sarmiento le rogó ceder, pero en vano. Flores se lle - vó seis naves y en Parahiba tuvo la suerte de sorprender y vencer a cinco corsarios franceses que cargaban madera en sus naves. Al regresar a España esto le sirvió para desviar la atención sobre - su conducta hacia la expedición. (37)

Sarmiento quedó con cinco naves al mando de Diego de Ribe - ra; consiguió algunos refuerzos y sufrió mas deserciones incluyen - do la de su ingeniero, hermano de Antonelli. Le quedaban 548 hom - bres, mujeres y niños y ahora era su propio jefe. Dos años des - pués de su salida de Sanlúcar zarparon de nuevo (dic. de 1583). - El primero de febrero de 1584 estaban otra vez en el Cabo de las

(37) Ibidem, p. 271

Virgenes. Tres veces intentaron penetrar en el estrecho y las mismas fueron empujados hacia afuera por las corrientes. Finalmente Sarmiento decidió anclar al abrigo del Cabo. La pequeña colonia comenzó con una población total de menos de 350 personas de las cuales 177 eran soldados, 81 eran "pobladores" incluyendo 13 mujeres y 10 niños. Fundó formalmente la ciudad de Nombre de Jesús. Inmediatamente después, las naves fueron arrastradas lejos por los vientos, dejando a los colonos con raciones para cuatro días. Sarmiento los inspiraba con animadas arengas. A media lengua del Cabo trazaron la ciudad; a los tres días regresaron las naves con más provisiones. Tenían 22 piezas de artillería a cargo de Andrés de Viedma. Una disputa hizo que Diego de Ribera abandonara la expedición y Sarmiento quedó con tan sólo una pequeña nave, la Santa María de Castro, bastante maltrecha y desprovista. El mejor lugar para emplazar un fuerte que defendiera el estrecho fue desechado por Sarmiento, debido a las fuertes corrientes que hubieran dificultado mucho la navegación. Se decidió a emplazarlo en Cabo Santa Ana, unos 40 km. adentro de la punta más austral de la Tierra Firme, en un puerto con madera y agua. Dejó a Andrés de Viedma al mando de Nombre de Jesús. La María fue enviada a Cabo Santa Ana para cortar madera y Sarmiento inició la marcha por tierra el 4 de marzo, con cien soldados. Debían cubrir una distancia de 70 u 80 leguas y llevaban raciones para ocho días por lo que tendrían que avanzar muy aprisa. La travesía fue azarosa por el frío. Padecieron hambre y enfermedad, se enfrentaron con los indios que hirieron a 10 y mataron a uno. Después de 19 días de marcha estaban al límite de sus fuerzas. Al vigésimo día llegaron a Cabo Santa Ana y encontraron ahí a la María (38). El 25 de marzo Sarmiento fundó la segunda ciudad, Rey Don Felipe. Se erigieron construcciones de madera para iglesia y un depósito de armas y se asignaron sitios para el Ayuntamiento y un convento franciscano; se nombraron magistrados, se levantó una empalizada y se montaron seis cañones en un bastión, cara al mar. Hubo una conspiración para apoderar

(38) Ibidem, p. 272

se de la única nave y huir pero fue sofocada. Sarmiento decidió regresar a Nombre de Jesús, por lo que zarpó el 25 de mayo y llegó esa noche encontrándose con que hubo un motín y una ejecución, luchas contra los indios y raciones ya muy escasas. Un furioso temporal rompió el cable de la nave y la empujó fuera del estrecho. Durante 20 días se zarandeó en la tormenta siéndole imposible el regreso, pero finalmente Sarmiento llegó a San Vicente el 27 de junio. Ahí recibió poca ayuda; fue luego a Río de Janeiro donde el gobernador portugués hizo lo que pudo por él; recibió - en general más ayuda de los portugueses que de los propios españoles. Anduvo en diferentes puertos del Brasil sufriendo dificultades; zarpó de nuevo con provisiones el 13 de enero de 1585 pero otra tormenta que duró siete semanas lo empujó de regreso a este puerto, con su nave muy maltrecha y a continuación los hombres se le amotinaron pero logró apaciguarlos. Pasaban los meses y parecía inútil seguir intentando desesperadas improvisaciones en el Brasil, así que decidió regresar a España en busca de ayuda. Zarpó de Río a fines de abril de 1586, muy mal de salud y manteniéndose en cubierta para evitar más insubordinaciones. - El 11 de agosto, y en las Azores que en ese momento estaban en aguas españolas, cayó preso de dos pinazas inglesas. Llevaba solamente 20 hombres así que la rendición fue inevitable. Cerca de la isla Tercera había logrado echar por la borda sus papeles y cartas marinas, pero el piloto traicionó su rango frente a los ingleses. Tan notable cautivo fue recibido en Inglaterra con grandes honores. Las naves que lo apresaron pertenecían a Walter Ralegh. Ambos hombres hicieron buena amistad y es posible que la obsesión de Ralegh por el Dorado se debiera en gran parte a largas y amistosas conversaciones que sostuvieron. (39)

El Capitán general fue recibido por Lord Burghley, Howard of Effingham y por la propia reina. Les hizo un largo relato de sus aventuras en latín, discurso tan confidencial e importante que se comunicó verbal y personalmente a Felipe II. Fue puesto

en libertad en octubre de 1586 sin rescate alguno pero le encargaron llevar un ambiguo mensaje personal de Raleigh al monarca español y muy probablemente también llevaba propuestas de paz de parte de la reina. En los Países Bajos tuvo una larga conferencia con Parma, gobernador de Felipe II. Después, provisto de un pasaporte de la reina Isabel cruzó Francia. En una taberna cercana a Burdeos fue apresado por una banda de hugonotes y esta vez su cautiverio no fue tan benévolo y elegante. Se le confinó a una mazmorra, donde perdió dientes y pelo. Mientras, negoció su rescate con los captores y con la burocracia de Felipe II suplicándole todo el tiempo que enviara socorros a su colonia. Finalmente el rey concedió adelantar dinero para el rescate -pero sólo como deducción de la deuda considerable que tenía Sarmiento con la Corona por causa de la colonia. Lo liberaron en octubre de 1589, pobre y enfermo. Enviaba memorial tras memorial al rey pidiendo ayuda para sus colonos pero el año de 1589, después de la derrota de la Armada Invencible, no era momento propicio para que España distrajera recursos que le eran muy necesarios. El rey consultó a sus consejeros si enviaba dos naves al estrecho y Santa Cruz aprobó el plan pero Medina-Sidonia se opuso, porque pensó que después de tanto tiempo los colonos estarían de regreso en Chile, o muertos. (40)

Por algún tiempo se empleó a Sarmiento como censor de poesía y después se le dió el cargo de Almirante de las flotas de Indias, que había desempeñado Diego Flores, en prisión después del fracaso de la Armada Invencible. Lo último que sabemos de Pedro Sarmiento de Gamboa es este nombramiento en la flota que iba a zarpar en octubre de 1592. Probablemente murió en el viaje.

Un almirante del Mar Océano había descubierto un continente para España un mes de octubre exactamente cien años antes de que este otro Almirante de la flota de Indias muriera, cerrando

(40) Ibidem, p. 275; Morales, op. cit., p. 106

el ciclo de descubrimientos, conquista y colonización, el siglo de la epopeya española allende el mar.

Sobre el destino de la colonia fundada por Sarmiento en el estrecho se sabe que en enero de 1587 un puñado de andrajosos en una playa patagónica vió a lo lejos cuatro naves que se acercaban. Esa noche encendieron fuegos y las linternas de los barcos contestaron la señal. En la mañana una lancha llegó a la playa y con el permiso de Viedma, tres soldados corrieron hacia ella con una bandera blanca. Los recién llegados no eran refuerzos - españoles sino ingleses que iban al Perú. Ofrecieron pasaje a los colonos pero éstos, temerosos, rehusaron subir a bordo. Solamente un tal Tomé Hernández aceptó. De él supieron que los sobrevivientes de la colonia Rey Don Felipe eran doce hombres y tres mujeres. El jefe de los corsarios ingleses era Thomas Cavendish, quien ofreció llevarlos en su nave para ponerlos a salvo, pero inexplicablemente abordó su nave y zarpó alejándose de la costa y dejando en ella a los desesperados españoles. Tenemos el testimonio directo de Tomé Hernández:

El General deseaba que este testigo /Tomé/ dijera a los otros dos soldados que fueran con el resto de su gente, y por su parte, vendría a embarcarlos a todos, y que debían esperarlo... /pero/ cuando Tomás Candi regresó a bordo, viendo que el tiempo era propicio para la navegación, izó las velas sin esperar a la gente por la que había enviado...

Todavía, después de cuatro siglos la escueta frase hiela la sangre. Cavendish nombró a este sitio Puerto del Hambre, nombre que aún ostenta. Tres años después una nave de Bristol, el Delight capitaneada por Andrés Merrick estaba en el estrecho y uno de sus ocupantes refirió después: "En Puerto del Hambre hablamos con un español, quien nos dijo que había vivido en esas partes durante seis años... habiendo vivido sólo en una casa durante largo tiempo". Lo subieron a bordo pero en el viaje de regreso la nave zo-

zobró cerca de Cherburqo y el español no se encontró entre los seis sobrevivientes. Tomé Hernández había escapado de Cavendish en Chile y vivió para hacer declaraciones en Lima en 1620, siendo el único testigo directo de aquellos días de angustia y desesperanza.

Así terminó el sueño de Sarmiento de Gamboa: la última gran acción española en esas regiones y una de las más inútiles y trágicas en los anales del mar, pero también terminó la cúspide del siglo de la actividad heroica y al mismo tiempo cruel, de los españoles en América. Con los recursos de esa época, la colonización de una región tan remota y áspera era imposible. El sitio escogido era equivocado, porque cuando los chilenos reclamaron su derecho al Estrecho de Magallanes en 1843, se asentaron en Puerto del Hambre llamándolo Puerto Bulnes, pero sólo pudieron permanecer ahí seis años antes de ser trasladados a una posición más favorable en Punta Arenas y todavía la supervivencia de esta ciudad actualmente sería inconcebible, sin la existencia de naves impulsadas por combustibles. (41)

La impunidad de la expedición de Francis Drake alarmó a las autoridades españolas y apresuró la búsqueda de puertos de escala propicios para que las embarcaciones que viajaban desde Manila pudieran acogerse. El rápido regreso de Drake a Inglaterra pareció indicar para los españoles que había encontrado el tan buscado paso del norte, uniendo los dos océanos en la parte septentrional de América, el llamado Estrecho de Anián.

Generalizada en la época la creencia en la simetría de la tierra, se suponía lógico que si existía un paso en el extremo sur, habría otro en el norte. El virrey de Nueva España Pedro Moya de Contreras puso todo su interés en resolver el problema del puerto de escala para los galeones filipinos. Se pensó en fabulosas islas Rica de Oro y Rica de Plata o islas del Armenio

(41) Ibidem, p. 275; Morales, op. cit., p. 117.

cuya importancia señaló fray Andrés de Aguirre en carta de 1585 dirigida a Moya, en la que también hablaba de la urgencia de explorar las costas de China y descubrir el Estrecho de Anian. Refería Aguirre que durante su viaje a Filipinas, con la expedición de López de Legaspi, Urdaneta le había contado lo escuchado de un capitán portugués quien afirmaba conocer dichas islas que se encontraban a los 35° 41' de latitud norte en dirección a las costas del Japón. (42) El virrey Moya, interesado por la narración de Aguirre escribió al rey el 22 de enero de 1585 insistiendo en la necesidad de encontrar puertos de resguardo para los barcos de Manila y de buscar el Estrecho de Anian. Moya tenía ordenada la construcción de dos fragatas para este fin y quería que fueran al mando de Francesco Galli pero éste murió inesperadamente. Finalmente, el 12 de julio de 1587 zarpó de Macao una expedición al mando de Pedro de Unamuno, nombrado por el doctor Santiago Vera, presidente de la Audiencia de Filipinas. La expedición buscó las islas inútilmente y llegó a California en octubre y a Acapulco en noviembre de ese año. (43)

Después del retorno de Drake de su viaje de circunnavegación, Inglaterra hervía con proyectos predatorios. Richard Hakluyt el Joven soñaba con la captura del Estrecho de Magallanes y el establecimiento de factorías inglesas en América del Sur. Oficialmente la atención se centraba en la posibilidad de comerciar con el Sultán de Ternate, pero los planes se vieron frustrados por las interminables disputas diplomáticas y personales entre Inglaterra y España así que cuando Drake se hizo de nuevo al mar fue para efectuar su ataque a Cartagena de Indias en 1585-6. Hubo una abortada expedición de cuatro naves en mayo de 1582 que zarpó bajo el mando de Edward Fenton, que era más soldado que marino. Fenton llegó al Brasil pero temeroso de las fuerzas españolas que suponía en el Estrecho de Magallanes, se acobardó. En

(42) Mathes, op. cit., p. 20

(43) Spate, op. cit., p. 107; Mathes, op. cit., p. 21-5

la costa brasileña tuvo una escaramuza con la nave Beqoña de la expedición de Sarmiento de Gamboa, y renunció a su proyecto. Las relaciones anglo-españolas empeoraron en 1584 e Isabel se sentía menos inclinada a respetar la susceptibilidad española en cuanto a las aventuras de ingleses en sus dominios americanos. Los proyectos ingleses referentes al Mar del Sur, se dejaron a la empresa privada y los primeros en aprovechar esta situación fueron el brillante cortesano George Clifford, conde de Cumberland y Thomas Cavendish, un joven caballero de buena familia y fortuna de East Anglia. Ambos enviaron dos naves al estrecho de Magallanes y Perú pero dichas naves alcanzaron solamente los 44° de latitud sur. Robaron e incendiaron aldeas negras en Sierra Leona y tuvieron algunas escaramuzas en Brasil pero la aventura fue un fracaso.

7.- Thomas Cavendish en el Pacífico.

Thomas Cavendish había adquirido experiencia de navegante en el viaje de Richard Grenville a Virginia en 1585. Ahora era su propio amo y al pavegar solo lo hizo con más éxito. Con su recién construída nave, la Desire, de 120 ó 140 toneladas y dos embarcaciones más pequeñas, zarpó de Plymouth en julio de 1586.

(44) Llegó a Puerto Deseado a mediados de diciembre zarpando de nuevo el día 28 y entrando al Estrecho de Magallanes el 6 de enero de 1587. Como hemos dicho, recogió a Tomé Hernández, sobreviviente de la colonia de Sarmiento de Gamboa, y examinó sus tris-

(44) Las fechas mencionadas en los siguientes párrafos, relativas al viaje de Cavendish pertenecen al calendario gregoriano y están adelantadas 10 días en relación a las que se dan en las fuentes inglesas. Los ingleses continuaron usando el calendario juliano muchos años después de que el papa Gregorio XIII introdujo el sistema gregoriano, ante todo como una expresión de anticatolicismo. Para convertir las fechas del calendario juliano al gregoriano deben añadirse 10 días. En consecuencia las fechas de las fuentes inglesas y españolas a veces discrepan.

tes vestigios. Durante un mes padeció el mal tiempo imperante en el estrecho y el 24 de febrero salió al Océano Pacífico. (45)

En Mocha tuvo Cavendish una escaramuza con los indios araucanos quienes lo tomaron por español. En la isla Santa María fue mejor recibido. El 30 de marzo estaba en la Bahía de Quintero - donde Tomé Hernández escapó y dos días más tarde regresó con 200 españoles a caballo. Una docena de ingleses murieron en la pelea y otros fueron capturados. Entre el 23 y el 25 de noviembre apresaron una nave grande y dos embarcaciones pequeñas frente a Arica. Dos días después Cavendish capturó una embarcación costera pilotada por un griego y los españoles, torturados, confesaron que - llevaban aviso de su presencia a Lima. Cerca de Pisco hicieron - una incursión que los proveyó de provisiones y la captura de un - navío de 300 toneladas que no les produjo ganancia alguna aunque llevaba una carga que, de haberse podido vender, les hubiera dejado veinte mil libras. Paita fue saqueada y quemada. Llegaron a Puna el 25 de mayo y se establecieron en la casa del señor indio de la isla que había huído. En una bodega cercana había amplia - provisión de fibra para cables y chapopote para calafatear. Carenaron sus naves y tuvieron luchas con indios y españoles incendiando después el pueblo de 300 casas y destruyendo los campos - sembrados y algunos navíos anclados en el puerto, pues Cavendish no era un hombre suave como Drake, sino un corsario cruel. (46)

En Puna incendiaron su nave más pequeña porque no tenían - tripulación suficiente para las tres y pusieron proa a Nueva España, haciendo escala en Costa Rica el 1º de julio. Nuevas de su - presencia habían llegado a Panamá de donde salieron dos naves a -

(45) Spate, op. cit., p. 280; Morales, op. cit., p. 112; Williams, op. cit., p. 183

(46) Gerhard, op. cit., p. 81-9; Spate, op. cit., p. 281; Morales op. cit., p. 114; Cappa, op. cit., p. 209, Williams, op. cit. p. 185

perseguirlos pero con dos semanas de atraso. El virrey de Nueva España no recibió a tiempo las noticias de la presencia de Cavendish. En Sonsonate éste apresó y quemó dos naves y el piloto de una de ellas, Miguel Sánchez, le dió información sobre la ruta y tiempos de llegada de los galeones de Manila. Saquearon los ingleses Guatulco a conciencia, quemaron la iglesia de la que se dice se salvó milagrosamente una Santa Cruz muy venerada que después llegó, tras varias incidencias, a la catedral de Oaxaca. Cavendish pasó de largo frente a Acapulco y tocó varios puertos y bahías pequeñas - más al norte, carenando en Mazatlán antes de su llegada a Cabo San Lucas, el 14 de octubre, donde esperaba la llegada del galeón de Manila. Su viaje hasta ese momento no era provechoso desde el punto de vista económico, aunque había destruido una docena de naves y embarcaciones pequeñas. Esto cambiaría con la llegada del galeón Santa Ana que fue avistado el 4 de noviembre, según apunta Spate (47) aunque se equivoca en la fecha porque los españoles - de este galeón, cautivos del corsario, permanecieron en su nave - cuatro días, del 14 al 17 de noviembre; Cavendish había esperado - casi un mes la llegada del galeón. (48)

8.- Captura del Galeón Santa Ana. 1587

Pedro de Unamuno había corrido con suerte al abandonar la - exploración en Baja California y viajar directamente a Acapulco ya que, dos días después de su llegada al puerto el Santa Ana, uno de los más importantes barcos que hacía la ruta Manila-Acapulco, construido en Realejo por el capitán Lope de Palacio, y que llevaba el más rico cargamento jamás embarcado desde Manila, fue capturado en

(47) Spate, op. cit., p. 281

(48) Mathes, op. cit., p. 26-7; Cappa, op. cit., p. 205-25; Morales, op. cit., p. 114-15; Williams, op. cit., p. 185

Cabo San Lucas por Cavendish. A las ocho de la mañana del 14 de noviembre de 1587 en el horizonte se avistó el velamen del Santa Ana, nave de 700 toneladas, (49) escasamente armada en la que viajaban cerca de 100 españoles y 60 moros y negros ("moros" se les llamaba a los filipinos de religión islámica; "negros" a los que tenían una religión nativa). En el galeón viajaba también Sebastián Vizcaíno. Había salido de Manila el 2 de julio, llevando a Tomás de Alzola como capitán y a Sebastián Rodríguez Cermeño como piloto. Al aproximarse a Cabo San Lucas, sus vigías dieron aviso de la presencia de dos naves a una distancia de ocho leguas. Alzola supuso que se trataba de naves de la expedición de Unamuno y continuó su navegación hasta que hallándose cerca de dos leguas de los navíos, fue reconocida la bandera inglesa. En ese punto el Desire empezó la cacería. Después de 14 horas de persecución fue alcanzado el Santa Ana y Cavendish ordenó disparar los cañones logrando derribar el palo mayor del galeón. Alzola, en su declaración posterior, afirmó que las naves inglesas llevaban 29 cañones y 2 lombardas; en el proceso que se le siguió para investigar el ataque también salió a luz que el Santa Ana iba excesivamente cargado, por lo cual no se pudieron utilizar sus cañones. Spate nos dice: "Los ingleses eran menos, pero el galeón no llevaba cañones montados...". Y el doctor Vera, gobernador de Filipinas afirmó "Como ningún barco salvo los nuestros habían sido avistados en este viaje.. [Los galeones] siempre han navegado con poca o ninguna artillería, y con tan poco temor de los corsarios como si estuviesen en un río de Sevilla". (50)

Al ver que los españoles no contestaban el fuego, Cavendish arrió su nave sin dejar de disparar, disponiéndose al abordaje. -

(49) Los ingleses hablan de 600 y no hay que olvidar que había diferencia entre la tonelada inglesa y la española.

(50) Cf. Santiago de Vera al rey, Manila, 27 de junio de 1588, - vid. nota 53, cap. 10, Spate, op. cit., p. 353; Mathes, op. cit., p. 26-7; Gerhard, op. cit., pp. 89-94

Este primer ataque fue rechazado por los españoles, pero no pudieron lidiar con dos naves marineras y bien armadas. Con cinco muertos y seis heridos el inglés retiró su nave para ponerla en posición de disparar nuevamente sus cañones. El Desire intentó de nuevo el abordaje empleando ganchos metálicos. Uno de los asaltantes logró subir al aparejo del Santa Ana y cortar los cables. Después de una cerrada lucha de 5 ó 6 horas y viendo al Santa Ana muy dañado bajo la línea de flotación, Alzola propuso a sus hombres rendirse. Dos sacerdotes seculares y un franciscano se dirigieron a Cavendish para pedir clemencia y más tarde, por medio de Pedro Bravo de Paredes que fue enviado al Desire, el corsario hizo saber que perdonaría la vida a todos los que viajaban en el galeón. El Santa Ana se rindió y fue abordado por los ingleses que se llevaron a fray Francisco Ramos, al padre Juan de Almendrales, canónigo de Manila (51), a Antonio Sierra, a Juan Maldonado, a Alzola y a Cermeño.

Alzola fue obligado a entregar los registros del cargamento y las llaves de los arcones en que se guardaba el oro y las mercaderías; los ingleses comenzaron a dividirse el botín y un conato de motín entre los marineros obligó a Cavendish a incluirlos en el reparto. Seis días duró el saqueo del galeón que llevaba una enorme riqueza en sedas, brocados, perlas, almizcle y algalia destinados a los manufactureros europeos de perfumes, aparte de especias y la fortuna privada de uno de los mercaderes, Luis de Segasosa, - que ascendía a 6,000 tael de oro (equivalente cada uno a .75 de dólar aproximadamente); en cuanto al oro hay discrepancia entre los autores sobre la cantidad, pero Spate y Schurz coinciden con lo declarado por las autoridades de Manila o sea aproximadamente -

(51) Llamado Armendáriz en AGN, Ramo de Inquisición, Tomo IA, exped. 67: carta del P. Pedro Valmaseda de Acapulco al Santo Oficio en México sobre la pérdida del navío Santa Ana, 8 de enero de 1588.

122,000 pesos oro, que representaban cerca de dos quintas partes - del ingreso anual de la Corona inglesa. Juan Bautista Román, el - Tesorero Real de Manila, afirmó que el galeón llevaba 2,300 marcos de oro equivalentes a 102.3 onzas troy. Además se creía que lleva ba una gran cantidad de oro no registrada. Román y el gobernador Vera declararon que el valor total de venta de la carga en México hubiera sido de más de dos millones de pesos oro y representaba una - inversión en Manila de más de un millón. El resto de la carga fue arrojado al mar. (52)

El 19 de noviembre el padre Almendrales fue colgado de la - mesana del Desire como advertencia para los españoles. Cavendish dejó en tierra a 190 hombres del Santa Ana con víveres y tablazón para construir un bote, y prendió fuego al galeón. El 29 de no- viembre, una vez almacenado el botín, Cavendish zarpó para navegar a través del Pacífico, llevándose prisioneros a Alonso de Vallado- lid, a Nicolás Rodríguez, dos japoneses y tres filipinos. (53)

Vizcaíno regresaba de Manila con 60,000 ducados de inver- sión en ricas mercancías, todo lo cual fue a parar a manos de los ingleses. Fue su inventiva la que salvó a sus compañeros que ha- bían sido dejados en la península, lejos de los asentamientos espa- ñoles de tierra firme. Cuando un viento favorable empujaba el ga- león hacia la playa, Vizcaíno llamó a los más aptos y juntos fue- ron hasta la incendiada nave. Extinguieron el fuego y después de extenuantes esfuerzos la pusieron en condiciones de cruzar el Gol- fo de California y llegar a Acapulco el 7 de enero. Se dice que otro de los sobrevivientes fue el piloto griego Juan de Fuca, que sostenía haber encontrado la entrada al Pacífico de los míticos es- trechos de Anián. Fue el desastre del Santa Ana y la conciencia - española de lo indefenso de las costas de California lo que provo- có que el rey mandara a Vizcaíno algunos años después, en el viaje

(52) Spate, op. cit., p. 282; Williams, op. cit., p. 185; Schurz, op. cit., p. 308-9

(53) Mathes, op. cit., p. 27-8

de exploración hacia el norte con el que se logró el primer conocimiento cierto de Alta California. (54)

A despecho de la diferencia en tonelaje entre el Santa Ana (600), y el Desire (120) y el Content (60), la lucha estuvo siempre a favor de los ingleses. Los españoles no llevaban cañones y se - tuvieron que defender con una serie de pequeñas y anticuadas armas de infantería tales como lanzas, jabalinas, espadas y grandes piedras. El virrey Villamanrique reportó al rey: "ya que los españoles no tenían artillería ni armas, se vieron forzados a rendirse". Comentando sobre el mismo hecho, el gobernador Vera de Filipinas, muy preocupado por el paso de los corsarios, escribió cartas al - rey del 18 de mayo y 16 de junio haciendo notar la carencia de elementos para defender las islas y diciendo que la captura del Santa Ana tenía como causa la falta de armamento. La tripulación de Cavendish era de expertos marinos acostumbrados a la lucha en el - mar, mientras que la gente del galeón era poco experimentada en el uso de las armas: muchos tripulantes eran filipinos y entre los - pasajeros iban mujeres y niños. Sin embargo Cavendish testificó - sobre la valentía con que el capitán español luchó para salvar su nave de la captura. Francis Pretty, contramestre del Desire, escribió: "El capitán, como un valiente, soportó bravamente, junto con sus hombres, la cerrada pelea". La terquedad de la defensa española es patente, porque a pesar de la diferencia de armamento la lucha duró toda una tarde. (55)

El 7 de enero de 1588 llegó Juan Zorrilla a Acapulco con - las noticias del desastre y al día siguiente el padre Marios Tello, vicario del puerto, abrió una audiencia para investigar los hechos. Los testimonios hicieron recaer la culpa de la pérdida en el español Miguel Sánchez, Antonio Mata, Juan Días, Juan Tomás, Jorge Caradine, Diego Flores, Andrés Aginones, Baltasar González y Rodrigo

(54) Schurz, op. cit., p. 309

(55) Ibidem, p. 307-8

Zambrano, que habían estado prisioneros por algún tiempo en el Desire, fueron arrestados en Acapulco por el alférez Diego de Molina. (56). Con el testimonio rendido el 24 de enero por Tomás de Alzola y por Antonio Sierra se concluyó la averiguación (57)

Una vez que Cavendish almacenó su botín y sofocó un levantamiento de los marineros del Content, sus naves izaron las velas rumbo a Inglaterra, con viento propicio. Después de ese día el Content no volvió a ser visto jamás. En su viaje a través del Pacífico, el Desire fue piloteado por Alonso de Valladolid. Cavendish lo tomó a su servicio junto con tres filipinos y dos japoneses. Bajo su experta guía el corsario alcanzó Guam en 45 días y en otros once avistó el Cabo Espíritu Santo a la entrada de las Filipinas. En los Estrechos descubrió el intento de Valladolid de mandar aviso y decidió ahorcarlo. (58)

Ahito de botín y temeroso de las naves españolas, que podían capturarlo, no intentó ningún ataque salvo uno con poco éxito para quemar el galeón Santiago que estaba casi terminado en -

(56) AGN, Inquisición, IA, exp. 67. Carta del vicario de Acapulco D. Marios Tello al Santo Oficio de México, sobre la pérdida del navío Santa Ana, 9 enero 1588.

(57) Williams, en The Sea Dogs, p. 186 refiere que Alzola fue hecho prisionero por Cavendish y en el viaje de regreso a Inglaterra, al pasar cerca de Manila, trató de enviar un mensaje al gobernador por lo que fue ahorcado por el corsario. El autor al no conocer los testimonios en el Archivo General de la Nación, en México, sobre el juicio que se les siguió a los tripulantes del Santa Ana entre los que se encontraba el capitán Alzola, equivoca el puesto y el nombre llamando a su prisionero Thomas de Ersola, cuando en realidad se trataba del piloto Alonso de Valladolid.

(58) Sin embargo, Mathes afirma que Valladolid fue dejado en tierra. Mathes, op. cit., p. 29-30; Schurz, op. cit., p. 309-11; Williams, op. cit. p. 186

los astilleros de Arévalo, en la costa sur de Panay. Fue rechazado en la costa por una compañía de españoles. Cuando el Santiago zarpó para Acapulco en junio del año siguiente llevaba una carta al rey escrita por Manuel Lorenzo de Lemos, que había salvado al galeón del ataque inglés, y a quien Cavendish había dejado una carta antes de partir en la que decía:

Si hubiese tenido un buen barco, no me hubieraís podido impedir que quemara el galeón en los astilleros. Dad mis respetos al Presidente Vera y decidle que - regresaré a destruir el resto de los galeones, y que nosotros abrigamos el mismo odio a los españoles, que éstos a la nación inglesa. (59)

Las autoridades de Manila ignoraban la presencia del corsario en las islas. Cuando Gerónimo de Mendizábal escribió desde Panay al gobernador Vera (14 de febrero), el Desire estaba ya en las Molucas en su derrota hacia Java. De todas maneras se efectuó en Manila un consejo de guerra en el mes de marzo, en el que dos marineros que habían estado cautivos en el Desire testificaron sobre las fuerzas de Cavendish. Uno de ellos, el filipino llamado Francisco Mansalay, que había sido capturado en el Santa Ana y más tarde puesto en tierra en Capul dió el primer informe de la captura del galeón. Dijo ante los asombrados españoles que el Desire tenía solamente 48 hombres de tripulación pero que sus 18 cañones le habían dado gran ventaja. Pedro Fernández, un marinero portugués también capturado por Cavendish a su paso por las Visayas hizo algunas observaciones interesantes de su corta estancia en la nave inglesa. Describió a Cavendish como de pequeña estatura y cerca de 22 años; dijo que mantenía una estricta disciplina entre sus hombres, y comentó sobre el lujo de la cabina del corsario; describió un servicio luterano que presenció. Los espa

(59) Schurz, op. cit., p. 309-11; Morales, op. cit., p. 115-6

ñoles de Manila estaban enfurecidos: prácticamente todos habían sufrido pérdidas económicas y su orgullo estaba herido por la impunidad de la acción del inglés. El Obispo Salazar tuvo que aceptar "el valor más que humano de ese bárbaro infiel"; su mayor amargura no era la pérdida del Santa Ana, sino que un hombre tan joven, a bordo de tan "miserable barquito" navegara con tanta alegría y soberbia a través de "un ejército de capitanes de Su Magestad" "...Se fue de entre nosotros riéndose, sin que nadie lo molestara". El tesorero Román escribió también a Felipe II:

El daño y la injuria más grande que se puede mencionar de lo ocurrido es que un ladrón pueda, con tan pocas - fuerzas, pasar tranquilamente por estas islas; y que - hiciese tal escándalo y se vanagloriase del daño que - había causado y profiriese amenazas de muerte, cuando pasó por aquí sin que siquiera hubiéramos podido conocerlo. (60)

El doctor Morga refiere que en el gobierno del presidente Santiago Vera, quien llegó a Manila en 1574, pasó por el Estrecho de Magallanes a la Mar del Sur:

Thomas Escander Yngles, que avía tomado en la costa de la Nueva España (junto a la California) la nao Santa - Ana, que venía de las Filipinas, con mucho oro y mercancías de mucho valor, y de allí pasó a las Filipinas, entró por las provincias de Pintados, a vista de la villa de Arevalo y del astillero, en que se estaba fabricando un galeón, para la navegación de la carrera de - la Nueva España. Y pretendiendo quemar este navío lo intentó, y se le resistió por Manuel Lorenzo de la India, por do hizo su viaje a Ynglaterra, aviendo seguido los mismos passos, que llevó Francisco Draque Yngles,

(60) Cf. vid. Salazar al Rey, Manila, 27 junio 1588, vid. Sparte, op. cit., p. 282; Schurz, op. cit., p. 312

que pasó por el mismo estrecho de Magallanes, a la costa del Piru, donde hizo muchas presas. (61)

Cavendish fue a Java y a través del cabo de Buena Esperanza, llegó a Inglaterra anclando en Plymouth el 9 de septiembre - donde supo la derrota de la Armada Invencible. Además de su éxito financiero, el viaje de Cavendish fue muy útil porque el corsario se había ocupado en recabar información. El capitán del Desire Thomas Fuller, trajo detalladas instrucciones de navegación de toda la ruta y Cavendish trafa un gran mapa de China del que se podía deducir el potencial militar del país como de ocho millones de soldados entre jinetes e infantería. Además la presencia inglesa se había hecho sentir en las Filipinas y Java. Ningún inglés en esos mares volvería a repetir su hazaña sino hasta la época de los filibusteros del Caribe, un siglo después. (62)

El embajador español en Inglaterra, Bernardino de Mendoza, a pocos días de la llegada de Cavendish describió así la ocasión: "Entre otras cosas, la reina dijo "no nos importan los españoles. Sus naves, cargadas de oro y plata de las Indias, finalmente llegan aquí". "Cada marinero lucía alrededor del cuello una cadena de oro, y las velas de la nave eran de damasco azul y la bandera de tela de oro y seda azul. Era como si Cleopatra hubiera nacido de nuevo. Lo único que faltó es que el aparejo hubiera sido también de cuerdas de seda". Entre otros despropósitos que tuvo la reina, dijo: "El rey de España bravea mucho, pero no muerde". - Cavendish le ofreció un banquete a bordo de su nave. Toda Inglaterra estaba encantada de la derrota de la Armada Invencible. Bernardino de Mendoza escribía al rey: "El pretendido valor del botín de Cavendish se encoge diariamente, pero los ingleses todavía lo estiman en 500,000 coronas". Y sin embargo en otro momento di

(61) Morga, op. cit., p. 26

(62) Spate, op. cit., p. 283

ce: "Cavendish debe haber traído grandes riquezas, porque están acuñando nuevas monedas, y el oro está mas barato que nunca". (63)

Cavendish resumió la historia de esos meses de viaje a su benefactor Lord Hundson en esta forma:

Navegé las costas de Chile, Perú y Nueva España donde hice grandes estragos; quemé y hundí nueve naves. Que mé y saqué todas las ciudades y pueblos a los que - llegué; y de no haber sido descubierto en la costa, - hubiese tomado enormes cantidades de tesoros... el he cho de más ganancia para mí fue la captura de un gran galeón del rey que tomé en California; venía de las - Filipinas y fue uno de los más ricos en mercancías - que navegara los mares. (64)

El impacto causado por las depredaciones de Cavendish toda vía fue mayor que el que había producido la incursión anterior de Drake, y sus consecuencias habrían de sentirse largo tiempo. A pesar de ello la Corona española creyó necesario diferir otras ex ploraciones y empresas en el Pacífico hasta que el país pudiera - dedicar más recursos y armamento a sus posesiones más aisladas. - Las guerras con Inglaterra, Francia y los Países Bajos habían lle gado a ser tan gravosas que la Corona no pudo sufragar en adelan- te el alto costo de los viajes de demarcación. Fue sugerido un - impuesto para los mercaderes de Manila, pues ellos eran los más - beneficiados con los viajes del galeón.

Cavendish partió de nuevo en 1591 en otra expedición, lle- gando al estrecho sin poder cruzarlo. Sufrió naufragios y rebe- liones y murió en el Atlántico del Sur. Juan Davis, uno de sus - capitanes, había seguido navegando hacia el sur y según el dia-

(63) Schurz, op. cit., p. 313; Morales, op. cit., p. 115-6

(64) Schurz, op. cit., p. 306

rio de Juan Jane, uno de los integrantes de la expedición, "llegamos a ciertas islas jamás descubiertas hasta entonces y de las que ningún relato hace mención, las cuales se hallan a 50 leguas de la costa noreste del estrecho...". Esto ocurría en agosto de 1592. Algunos han supuesto que estas islas eran las Malvinas, pero se tiene la duda de si fueron descubiertas antes por el piloto Esteban Gómez o el capitán Pedro de Vera, de las expediciones de Magallanes y Loaysa. Davis no tomó posesión de ellas pero las bautizó como "Davis Southern Islands". (65)

Sir William Monson, uno de los hombres que más impulsó la actividad marinera inglesa a principios del siglo XVII, opinó que las incursiones de Drake y Cavendish aunque espectaculares, únicamente pusieron sobre aviso a los españoles sin causarles mayor daño. El virrey Toledo molesto por el ataque de Cavendish al Callao fraguó planes para fortificar Guayaquil, Paita, Callao y Arica, los que fueron obstruidos y se diluyeron en los laberintos oficiales del Consejo de Indias. Después del paso de Drake el ingeniero Bernardino de Tejada fue al Perú y en 1587 forjó 44 piezas de artillería para la armada del virrey; después del paso de Cavendish acondicionó cuatro fuertes en el Callao y adicionó torretas de artillería a las Casas Reales. Aunque las defensas eran todavía inadecuadas hacia 1590, el próximo corsario inglés en llegar, Sir Richard Hawkins, se encontró con una respuesta más eficiente de los españoles.

9.- Sir Richard Hawkins en el Pacífico. 1593

Richard Hawkins era hijo de Sir John Hawkins y a los 25 años capitaneó una pequeña galeota en la expedición de Drake a las

(65) Morales, op. cit., p. 120; Schurz, op. cit., p. 283, Williams, op. cit. p. 208

Indias Occidentales (Santo Domingo y Cartagena) en 1584-5. También estuvo al mando de un navío de 250 toneladas de la reina, en la batalla contra la Armada Invencible. Era buen marino, aunque como jefe era demasiado blando. Años después, en época de paz - con España decidió seguir los pasos de Cavendish en una expedición de "comercio y reconocimiento", que no excluiría el pillaje a los enemigos de la reina en el Perú. Seguramente contó con una patente de corso. Anunció que: "Con los consejos, el consentimiento y la ayuda de mi padre el caballero Sir John Hawkins, me resolví a hacer un viaje hacia las islas del Japón, las Filipinas y las Molucas, los reinos de China e India Oriental yendo por el Estrecho de Magallanes y la Mar del Sur".

Zarpó de Plymouth en junio de 1592 con dos naves, la Dainty de tres o cuatrocientas toneladas y la Fancy, y además una nave - con provisiones. El viaje trasatlántico transcurrió sin incidentes y llegó al Brasil hacia fines de octubre. Puso proa al estrecho el 10 de diciembre pero una tormenta lo sorprendió frente a la Plata y el Fancy desertó. El 2 de febrero de 1593 avistó una tierra desconocida a la que bautizó en nombre de la reina "Hawkins Maidenland", probablemente las islas Malvinas. Entró al estrecho y después de 46 días estaba en el Pacífico. Tres semanas después llegó frente a la isla de Mocha, tratando de hacer contacto con los poco amistosos indígenas. (66)

Hawkins intentaba navegar muy lejos mar adentro, para evitar ser avistado por los españoles pero su tripulación estaba ávida de botín y lo forzó a atacar Valparaíso. Capturaron cuatro naves con carga variada "buena mercancía en Lima pero inútil para nosotros". Una quinta nave procedente de Valdivia les aportó un mejor botín en oro. Hawkins pidió rescate por las naves cambiando cortesías con los notables del puerto. Alonso de Sotomayor, -

(66) Jármay, op. cit., p. 105; Spate, op. cit., p. 285; Schurz, op. cit., p. 313

"un noble soldado y un caballero liberal" según las palabras del propio Hawkins, le advirtió que le tendían una emboscada en Lima con 300 hombres. El corsario estaba preocupado y lamentaba haber cedido a la ambición de su tripulación. Sospechaba que la empresa no iba a ser fácil como lo habían sido las anteriores porque los españoles estaban sobre aviso. El Dainty pasó por Coquimbo y Arica, y llegó a Lima. El virrey marqués de Cañete envió seis naves al mando de su cuñado D. Beltrán de Castro, mientras alertaba toda la costa hacia el norte. Tres de las naves iban bien provistas de cañones, pero las tripulaciones, aunque por su número sobrepasaban a la de Hawkins que contaba con 75 hombres, eran menos hábiles. Además los españoles llevaban 300 soldados. En Pisco, al sur del Callao hubo una escaramuza. Las naves españolas estaban mejor adaptadas para los ligeros vientos de la costa y sin embargo, por suerte para Hawkins, carecían de experiencia en la lucha en el mar y cuando vino mal tiempo no lo pudieron capear: la capitana perdió el palo mayor y las otras dos también sufrieron daños. La Dainty se les escapó, aunque no sin dificultad. Hawkins puso proa hacia la bahía de Atacama, cerca de Esmeraldas (Ecuador), dispuesto a reparar su nave y continuar su viaje. D. Beltrán de Castro regresó al Callao donde fue mal recibido haciéndose de nuevo a la mar con dos naves y una pinaza; su nave almiranta, según Hawkins, tenía 30 cañones pesados. Las tripulaciones sobrepasaban en número a los ingleses, con oficiales eficientes y un jefe muy capaz. Yendo hacia Atacama, Hawkins persiguió dos naves que se le escaparon; estaba ansioso de dejar esas aguas y tenía problemas por insubordinación de su tripulación. Insistieron sus hombres en llevarse una pinaza para perseguir una nave y contraviniendo órdenes, no regresaron al día siguiente, cuando Hawkins planeaba zarpar hacia Nueva España. Esperó cuatro días en la bahía y el 18 ó 19 de junio, la nave de D. Beltrán de Castro lo alcanzó. Pelearon durante tres días venciendo los españoles. Hawkins recibió seis heridas, dos de ellas serias, tanto que creía no poder sobrevivir. Consintió en las ofertas que le hicieron los españoles de salvarle la vida y repatriarlo. Los ingleses fueron tratados con amabilidad y cortesía aunque tomó mu-

cho tiempo y mucho esfuerzo de parte de D. Beltrán, que consideraba en juego su honor ante el corsario, si las autoridades españolas no aceptaban los términos de la rendición. Hawkins tardó en regresar a Inglaterra y sus hombres lo precedieron. El Dainty fue exhibido como trofeo en Panamá, siendo la primera nave tomada por los españoles en el Pacífico. Hawkins tuvo una prisión agradable como huésped y amigo en casa de D. Beltrán. En 1596 fue enviado a Sevilla y volvió a Inglaterra en 1602 mediante el pago de 3,000 libras. Con él se cierra la época de los perros de mar isabelinos del siglo XVI en el Pacífico. (67)

Durante dos siglos transcurridos entre el viaje de Drake y el del capitán Cook, los ingleses causaron grandes preocupaciones a los guardianes españoles del Pacífico. Sin embargo, hubo grandes intervalos entre las pocas irrupciones inglesas en la Mar del Sur. Después de los viajes de la época isabelina, los ingleses tardaron un siglo en aparecer de nuevo, con los filibusteros del Caribe. La única excepción a esta inactividad fueron algunos intentos ocasionales contra los establecimientos españoles en las Filipinas, durante la segunda parte del siglo XVII. Cuando en España reinó una monarquía francesa, la de los Borbones, es cuando los ingleses se interesaron más seriamente en el Pacífico, gracias a las narraciones de viajeros-navegantes-filibusteros como William Dampier y Woodes Rogers que introdujeron a los ingleses del siglo XVIII al conocimiento del gran océano, tal como lo demostró el informe del viaje del comodoro Anson al hacer patente la debilidad española con la consecuente captura de Manila en 1762 por los ingleses. Después de la guerra de los siete años y de la consolidación de su posición en la India y, a costa de Francia, en Norteamérica, Inglaterra se dio de lleno a hacer intentos serios en el Pacífico tales como la expedición del comodoro Byron realizada un año después del Tratado de París, y seguida a los dos años por la

(67) Jármy, op. cit., p. 105; Spate, op. cit., p. 285-9; Morales, op. cit. p.125-35; Gerhard, op.cit., p.96; Cappa, op.cit. p.225-31.

serie de tres largos viajes del Capitán James Cook en la última parte del siglo XVIII.

Fue así como el Océano Pacífico permaneció durante los siglos XVI y XVII siendo un mar español en el que sólo de manera casual penetraron marinos y viajeros de otras nacionalidades.

Los franceses también viajaron al Pacífico en el siglo - - XVIII no por afanes imperialistas sino como participantes del movimiento de la Ilustración, en viajes científicos de exploración compartidos con un famoso grupo de marinos ingleses. Hacia la segunda mitad del siglo XVIII el régimen de exclusión llegaba a su fin. Ingleses y franceses, navegaban el Pacífico, como en los viajes de Bougainville y La Perouse, al igual que naves de la nueva república de Norteamérica, y los barcos rusos que comenzarían sus viajes desde Alaska hacia el sur, a la costa de California.

Durante los dos y medio siglos que duró la línea española de navegación Manila-Acapulco los ingleses capturaron cuatro galeones solamente. El primero de ellos, el Santa Ana, capturado por Cavendish en 1587. Un siglo después, Woodes Rogers capturó el Encarnación en 1709; ambos, en la cercanía de Baja California. En 1743 el comodoro Anson capturó el Covadonga en aguas filipinas y 19 años más tarde dos fragates inglesas capturaron el enorme galeón Santísima Trinidad. Dos galeones atacados por ingleses pudieron vencer a sus asaltantes y llegar a puerto seguro: el Rosario en 1704 y el Begoña en 1709.

II.- LOS CORSARIOS HOLANDESES

Desde su rebelión contra el gobierno español en 1566 Holanda se había unido a Inglaterra y Francia en los ataques a la navegación española en Europa y América. Los Países Bajos eran importantes productores y necesitaban mercados pero además eran fanáticos

protestantes y resentían amargamente los duros métodos con los que Felipe II combatía la rebelión. Hacia 1570 los experimentados marineros holandeses eran ya famosos en el Canal de la Mancha bajo el nombre de "Mendigós del Mar" y no tardaron en organizar una poderosa flota mercante que rivalizaba con las de otras naciones en su habilidad náutica. Primero en Europa y luego en América fueron conocidos con el nombre de Pichilingues, palabra probablemente derivada de su puerto de origen, Vlissingen o Flushing. En 1595 Holanda formó una alianza política con Francia e Inglaterra contra España, y los Estados Generales planearon llevar la guerra a las colonias españolas en el Pacífico. (68)

El deseo de obtener un imperio estaba muy lejos de las pretensiones holandesas. La Compañía de las Indias Orientales estaba más interesada en el estado de sus finanzas que en arriesgar sus medios en empresas que creía descabelladas. Si durante varias décadas trataron de arrojar a los españoles de las Filipinas fue porque éstas parecían tener valor económico en sí mismas y representaban la base de operaciones comerciales con Asia. Expediciones tales como la de van Noort y Speilbergen que cruzaron el Estrecho de Magallanes fueron más bien episodios aislados que un proyecto permanente aunque los piratas holandeses fueron muy activos en el Atlántico y el Caribe. Los intentos hechos entre 1594 y 1596 para encontrar un paso por el norte que ligara el Atlántico con el Pacífico tuvieron poco éxito. La única excepción a esta política holandesa fue debida a la iniciativa tomada entre 1636 y 1645 por el gobernador general de las Indias Orientales holandesas Anthony van Diemen, que resultó en el viaje de Abel Tasman quien navegó alrededor de Australia y descubrió Nueva Zelanda. La idea era efectuar una serie de descubrimientos en la "restante y desconocida parte del globo terrestre" (la austral) pero en general, los socios de la compañía en Amsterdam rehusaban permitir mayores gastos en lo que consideraban planes visionarios dignos de algún español. Así

(68) Jármý, op. cit., p. 123; Gerhard, op. cit. p. 101; Schurz op. cit., p. 293

pues, los holandeses nunca amenazaron seriamente el sueño imperial español en el Pacífico. (69)

Las primeras expediciones holandesas en 1598 y 1615 no tuvieron mucho éxito aunque la última, a las órdenes de Joris Speilbergen, derrotó a una pequeña armada dirigida contra ella por el virrey del Perú y capturó algunas naves mercantes que se cruzaron en su camino.

1.- Las primeras expediciones corsarias holandesas al Pacífico. Mahu-de Cordes y Olivier van Noort. 1598

Esta expedición estuvo armada y comisionada por los Estados Generales y financiada por una compañía de comerciantes. Los capitanes fueron Jacob Mahu y Simón de Cordes al mando de una flota de cinco naves alguna hasta de 600 toneladas y con una tripulación de cerca de 500 hombres. Llevaban mercancía para contrabandear y más de cien cañones. Zarparon de Rotterdam en junio de 1598; en la costa de Guinea murió Mahu y fue sustituido en el mando por Simón de Cordes. Pasaron el invierno en el Estrecho de Magallanes y una vez en el Pacífico las naves sufrieron fuertes tempestades que las separaron definitivamente. Las tripulaciones, muy castigadas por el hambre, el frío y el escorbuto se vieron reducidas a 300 hombres. La Liefde llegó a la isla de Mocha donde desembarcaron 26 hombres que fueron muertos por los indios. El resto de la tripulación se refugió en la isla de Santa María. La Hoope al mando de Simón de Cordes, llegó a la bahía de Arauco donde también los indios mataron muchos hombres entre ellos al capitán. Ambas naves se reunieron y zarparon juntas, pero en febrero de 1600 un temporal las separó de nuevo. De la Hoope no se tuvieron más noticias y la Liefde alcanzó las costas del Japón. A bordo iba un inglés llamado Will Adams que por sus conocimientos llega-

(69) Schurz, op. cit., p. 294

ría a ser consejero de los gobernantes japoneses en materias navales y mediador entre los japoneses y los extranjeros que llegaban al Japón, como en el caso de las embajadas españolas enviadas desde Manila. Adams envió a Inglaterra las cartas de navegación de la expedición. La Buena Nueva fue capturada por los españoles en Chile e incorporada a la marina de Perú y la Fidelidad, al mando de Baltasar de Cordes, fue rechazada por los españoles en el Archipiélago de Chiloé y puso proa al Pacífico llegando a las Molucas donde cayó en manos de los portugueses que mataron a todos sus tripulantes. El quinto navío holandés, la Fe, al mando de de Weert se refugió en el Estrecho de Magallanes a causa de las tempestades. - Ahí se encontró con Oliver van Noort, jefe de otra expedición holandesa salida poco después de la suya. Navegaron juntos algunos días pero van Noort no pudo auxiliar con víveres a de Weert y éste volvió a Europa. En febrero de 1600 entró al Atlántico y el 24 - avistó una tierra desconocida que situó a 60 leguas de la costa y a los 50° 50' de latitud sur a la que bautizó con el nombre de islas de "Sebald de Weert", que en los mapas de la época figuran como Islas Sebaldas o Sebaldinas. Estas islas (¿las Malvinas?) habían sido avistadas y bautizadas en varias ocasiones anteriores: - Américo Vespucci las vió en su tercer viaje (1504); asimismo Esteban Gómez, piloto de la San Antonio de la expedición de Magallanes (1520); Pedro de Vera, capitán de la Anunciada, de la flota de Loaysa (1525); el capitán Juan Davis, de la expedición de Cavendish, que las llamó Islas Davis del Sur (1592) y por último, Richard Hawkins que las llamó "Hawkins Maidenland" en 1594. Por diversas razones ninguno de estos navegantes las pisó o tomó posesión de ellas.

De la expedición de Mahu y de Cordes el único barco que regresó fue el de Sebald de Weert, quien llegó a Holanda en julio de 1600 con tan solo 36 tripulantes enfermos (70)

(70) Ibidem, p. 345; Morales, op. cit., pp. 139-47

Durante varias décadas los holandeses habían sido distribuidores del comercio de las Indias Orientales a través de Lisboa, pero en 1581 las siete provincias unidas declararon su independencia de España y en 1580 un ejército español al mando del duque de Alba había conquistado Portugal. El gobierno de Felipe II prohibió la entrada de naves holandesas a Lisboa. Estas debían por fuerza ir directamente al Lejano Oriente para mantener su comercio, del que España las había expulsado en Europa. En la última década del siglo XVI rodearon el Cabo de Buena Esperanza y llegaron a Java de safiando así el monopolio portugués de la ruta y empezando a participar del comercio de las especias. La Compañía de las Indias Orientales tenía el monopolio del comercio holandés en Oriente. Hacia 1605 ya estaba en Ternate, Tidore y Amboina (Molucas). Planeaba eliminar a los portugueses de ese comercio e inevitablemente entraría en conflicto con los odiados españoles. Ingleses y holandeses conservaron un cierto entendimiento en aquellas regiones. No tardaron los holandeses en intentar llegar al Pacífico por el Estrecho de Magallanes para poder alcanzar la Especiería por el este. Dos expediciones salieron casi simultáneamente de Holanda con este propósito: la de Mahu y Simón de Cordes ya mencionada y la de Olivier van Noort que fue el primer holandés en circunnavegar el globo.

Olivier van Noort era de extracción modesta y había sido marino, tal vez oficial de alguna pequeña nave. Habiendo participado en las luchas de Flandes contra España, se retiró y compró una posada donde se entretenía contando sus aventuras a los parroquianos. Cuando las noticias de las riquezas de las Indias llegaron a sus oídos van Noort se sintió tentado de ir a probar fortuna. Reunió algún dinero, organizó una compañía comercial y pidió a las autoridades holandesas que le ayudaran a armar una expedición hacia el reino de Chile, la costa oeste de América y de ser necesario, las Molucas. Los Estados Generales le dieron en 1597 libertad de exportación e importación para cuando menos seis viajes; le entregaron también cuatro cañones, 6,000 libras de munición, doce mil de pólvora y un permiso especial para que no pagara impuestos de -

exportación durante dos viajes. Nadie conocía los detalles de su vida anterior pero se murmuraba que en sus primeros años en el mar había sido pirata en contra de España. En el invierno de 1597 estaba preparando dos naves para el viaje. Se unió a otra compañía mercantil y en junio de 1598 una flotilla de cuatro naves estaba lista para zarpar en un viaje que duraría tres años.

Levaron anclas en septiembre de 1598. La nave capitana, la Mauritius, iba al mando de van Noort. La expedición constaba de - 248 hombres. En Plymouth se le agregó un inglés que había navegado con Cavendish en 1588 y conocía las regiones del sur del continente americano. Fueron primero a Guinea donde incendiaron plantaciones y casas. Cruzaron el Atlántico hasta Brasil y en noviembre llegaron al Estrecho de Magallanes con tan sólo 148 hombres. En febrero de 1599 van Noort navegaba por la costa oeste de América del Sur. En Valparaíso capturó varias naves españolas ancladas en el puerto y quemó otras salvo una que agregó a su mermada flotilla. Pasó de largo por el Callao porque sabía que los españoles lo estaban aguardando y permaneció algún tiempo en aguas cercanas, al acecho de la flota de plata. Mientras esto sucedía los españoles seguían patrullando la costa oeste del Perú y Nueva España, esperando proteger la llegada de tres galeones de Manila esperados en Acapulco, los que llegaron sanos y salvos, uno en diciembre de 1600 y dos en enero de 1601. (71). Finalmente decidió van Noort zarpar y con sólo dos naves y cerca de cien hombres cruzó el Pacífico hacia las islas Filipinas. El 14 de octubre del año 1600 llegó a la costa este de Luzón.

Van Noort permaneció varios días cerca de Capul, con la esperanza de atacar el galeón Santo Tomás que estaba por llegar de Acapulco con el dinero obtenido en dos años de ventas en Nueva España. Luego navegó a través de los Estrechos hacia Manila donde -

(71) Ibidem, p. 342; Morales, op. cit., p. 153-8; Gerhart, op.cit. p. 103-7; Cappa, op. cit., pp. 139-68.

pensaba robar juncos chinos, capturando en el trayecto varias naves pequeñas y saqueando algunos establecimientos en las Visayas. En ese momento la mayoría de la fuerza armada de Manila estaba luchando contra los moros, pero al saber de la llegada del corsario se improvisaron rápidamente los medios para la defensa. Las autoridades españolas enviaron una embarcación a inquirir sobre los forasteros y van Noort izó una bandera española y disfracó a varios hombres con hábitos de monje y él se hizo pasar por francés diciéndole que tenía permiso de Su Majestad el rey de España para comerciar en aquella región. Los españoles cayeron en el engaño, le proporcionaron víveres y le permitieron anclar en la costa y comprar lo que necesitaba. No soñaban ni remotamente encontrar naves holandesas en las islas. Al fin empezaron a sospechar y le pidieron sus documentos. Al ver que estaban firmados por Mauricio de Nassau la comedia terminó. Van Noort tenía provisiones y a bordo iban dos nativos que había contratado como pilotos para entrar a los Estrechos. Por fin se atrevió a entrar a la bahía de Manila, asaltando ahí las naves que llegaban con carga.

El gobernador Tello confió las medidas contra los intrusos al doctor Antonio de Morga, miembro de la Audiencia. Este reunió a todos los hombres capaces, por su edad, para combatir y acondicionó dos pequeñas naves un patache y algunos sampanes. Zarpó de la bahía de Manila y el 14 de diciembre se enzarzó en lucha con las dos naves holandesas. La nave insignia de van Noort, la Mauritius, después de ser cañoneada y abordada por los españoles de la San Diego, quedó muy maltrecha y huyó hacia Borneo. Al terminar la lucha que duró seis horas la San Diego se hundió, pero Morga y algunos españoles lograron llegar a nado hasta una isla cercana. Mientras tanto la otra nave española al mando del capitán Alcega capturó a la almiranta de van Noort, la Concordia, y la llevó a Manila donde su capitán y tripulantes fueron ahorcados como rebeldes contra España. A bordo se encontró la patente de corso que Mauricio de Nassau, príncipe de Orange había dado a van Noort. (72)

(72) Schurz, op. cit., p. 344; Morga, op. cit., p. 103-7 y pp. 72-85 del Estudio preliminar.

Este, escapando de los españoles en la Mauritius volvió a Holanda el 26 de agosto de 1601 llegando con solamente ocho sobrevivientes. Escribió después la relación de su viaje y sucesos con mapas, estampas de la batalla y los navíos que traducida al latín, fue impresa por Teodoro de Bry en Francfort, en 1602. La noticia de la llegada de van Noort la recibieron en breve tiempo los españoles por medio de Bartolomé Pérez, un piloto de la isla de la Palma en Tenerife que, viniendo de Inglaterra, pasó por Holanda y conoció a Van Noort quien le contó su viaje. Así lo refiere también el licenciado Fernando de la Cueva, en carta fechada en la Palma - el último día de julio de 1604, escrita a su hermano Marcos que vivía en Manila y que había ido en la expedición de Morga contra los holandeses. (73)

Existe una relación de fray Juan Gutiérrez, fraile agustino y testigo presencial de la batalla entre Morga y van Noort, enviada al Superior de su orden: llama "yngleses" a los hombres del corsario y afirma que hace esta relación por amor al capitán Juan de Alcega, almirante en la batalla y gran amigo del Superior. Afirma que Morga, por salir de prisa, no quiso llevar consigo otras - dos naves que estaban casi a punto. Narra con gran detalle la partida comparando la presencia de "tan buena gente, y tan bizarros - soldados y platicos prácticos capitanes" con lo visto en su juventud cuando acompañó a D. Juan de Austria en la batalla naval de la flota de la Cristiandad contra los turcos en el Mediterráneo - (Lepanto 1571), y dice que "parecía aquel pequeño escuadrón escojido entre los tercios viejos de Flandes, Nápoles y Milán". Refiere como Morga, en la capitana, sin llamar a consejo a su almirante - (Alcega) se adelantó al encuentro de la capitana enemiga de van - Noort, enzarzándose con ésta en combate "...nuestra capitana la - enbistió con todas las velas altas, que fue juzgado por muchos avi - soñería bisoñería y poca platica práctica del piloto...". Cuando la capitana con Morga al mando había abordado a la nave enemiga y le había causado muchas averías, Alcega se acercó en su ayuda pe

ro vió la bandera española enarbolada en la popa enemiga y a todos sus compañeros a bordo que gritaban: "España, España, Victoria, - Victoria, ya son nuestros, rrendidos estan". Muchos testigos oyeron gritar a los hombres de la capitana dirigiéndose a los de la - almiranta española que siguiese adelante tras la almiranta holande sa que hufa, porque ya tenían rendida a la nave sobre la que estaban y no necesitaban ayuda. Alcega persiguió y dió caza a la almi rante holandesa y dice fray Juan:

Allí quisiera que viera vuestra Reverendíssima el animo, esfuerzo y valentía de nuestro almirante, pues en todo el discurso que tengo contado no parecia sino un marte esforçando a todos y acudiendo a todo con tanta presteza y diligencia... mandando con tanta prudencia, quanta siempre ha tenido en todas las empresas onrrosas que en servicio de su Rey le han encomendado, saliendo de todas con la victoria y onrra que salió de ésta...

Este y otros testigos de la conducta de Morga y de Alcega en la batalla, contradicen rotundamente a Morga en su aserto de - que Alcega lo abandonó y culpan a Morga y su poca experiencia del fracaso que tuvo al no poder apresar la nave de van Noort que ya tenía abordada y semidestruida. Lo culpan también de haberla dejado escapar y de haber causado el naufragio de la propia y la - muerte de más de cien personas entre españoles, chinos y filipinos. Morga pasó varios años justificándose de todas las maneras posibles pero es claro que fue culpable del desastre y del injusto juicio y persecución que las autoridades hicieron en contra de Alcega. (74)

Los holandeses sufrieron un descalabro en sus ambiciones - monopolísticas del comercio de las especias en 1606 cuando el gobernador de las Filipinas Pedro de Acuña los arrojó de Tidore y -

(74) Morga, op.cit., Apéndice 6 y anexos, pp. 282-296

atacó sus fortificaciones en Ternate. Se propusieron desalojar a los españoles de la región o cuando menos anular su comercio. Para esto siguieron varias tácticas: asaltaron los puestos españoles en las Molucas; trataron de cortar el suministro del "situa-do" de Nueva España a Manila; Joris van Speilbergen, el navegante holandés, aconsejó la conquista de las Filipinas como el mejor me-dio de tomar las Molucas, pero nada de esto se hizo.

En 1607 la Compañía Holandesa de las Indias Orientales des-pachó una flota de 13 naves al mando de Pieter Willemsz y Fran-çois de Wittert para saquear posesiones portuguesas en Africa y - las Indias Orientales. Mientras estaba la flota en camino llegó a Manila como gobernador Juan de Silva, un temible capitán con va-rias compañías de infantería. Para ayudarle en el esfuerzo con-tra los holandeses, Ruy Gonzáles Sequeira rodeó el cabo de Buena Esperanza con refuerzos. Antes del arribo de éste, la flota ho-landesa ahora al mando del almirante Wittert, apareció en Filipi-nas. Se inició la lucha en Mariveles, a la entrada de la bahía - de Manila, en abril de 1610. Wittert murió y solamente una de - sus naves sobrevivió a la derrota. Fueron capturados por los es-pañoles 250 prisioneros además de un gran botín. Las hostilida-des continuaron durante varios años. En 1614 una gran flota holan-esa ancló cerca de Manila paralizando el comercio durante algu-nas semanas. Will Adams escribió ese año desde Japón: "Llegaron noticias de que 20 velas holandesas además de dos o tres inglesas se encuentran cerca de Manila, lo que de ser cierto, no le hará a ésta ningún bien". (75)

En 1616 el gobernador Silva condujo una flota poderosa que pretendía asestar un golpe decisivo a los holandeses en todo el - Lejano Oriente. Levaba 16 naves grandes, entre ellas un galeón - de más de 2,000 toneladas y otros siete de entre 600 y 1,600, 300 cañones y varios miles de españoles y malayos. Nunca antes se ha-bía visto una fuerza española tal en el Oriente. La gran armada

(75) Schurz, op. cit., p. 345

no logró otra cosa que ayudar a la acosada Malaca. Frente a ella, mientras esperaba a la división naval portuguesa de Goa, Silva - súbitamente murió. Esto, junto con el retraso de los refuerzos - portugueses, condujo a abandonar el plan de un ataque general a todas las posiciones holandesas en Oriente. El desastre de esta expedición es tan importante en la historia de las Indias Orientales como la derrota de la Armada Invencible en 1588, porque definitivamente resolvió el problema de quién iba a dominar en la región. Mientras las fuerzas de la colonia española estaban ausentes, se presentó ante Manila Joris van Speilbergen, procedente de la costa de Nueva España, después de zarpar de Holanda en 1614 - con su flota.

2.- La expedición de Joris van Speilbergen. 1614.

La expedición de van Noort, interrumpió la amenaza de corsarios holandeses en la costa oeste americana que tuvo un respiro de quince años. En 1609 la guerra entre Holanda y España terminó pero en 1614 la Compañía Holandesa de las Indias Orientales, violando la tregua con España, despachó una flotilla de cuatro naves de guerra grandes y dos pequeñas en un viaje de "comercio" alrededor del mundo. Intentaban "comerciar" en la América española. La aparente naturaleza pacífica de la expedición se contradecía con el fuerte armamento de las naves y era claro que los españoles podían esperar una nueva serie de ataques corsarios en el Pacífico. El jefe de la escuadrilla era el Almirante Joris van Speilbergen. (76)

Speilbergen era un sazonado marino que había participado - en empresas piráticas en Africa, América y el Lejano Oriente. Mantenia estricta disciplina en sus naves y era muy solícito de la salud y bienestar de sus hombres. Como Drake, era un experimentado diplomático y sabía poner de relieve el prestigio de su país -

(76) Morales, op. cit., p. 163; Gerhard, op. cit., pp. 107-9

en los puertos extranjeros. La cabina de su nave estaba amueblada con gusto y bien provista de vinos y manjares delicados. Se acompañaban las comidas de los oficiales con orquesta y un coro de marineros. En ocasiones especiales los hombres vestían con elegancia. Llevaba en las naves cerca de 800 hombres entre marineros y soldados. Las dos naves más grandes eran de alrededor de 600 toneladas, con 28 cañones cada una, comparables en tamaño a los galeones españoles pero sin castillos de popa y proa. La carga se intentaba comerciar en el Lejano Oriente a cambio de productos orientales, ya que los holandeses empezaban a establecer factorías de comercio en aquella región. El objetivo principal de la expedición era agregar la fuerza de Speilbergen a las fuerzas holandesas en las Molucas, con el fin de oponerse a la poderosa escuadra española que se preparaba en Filipinas para arrojar a los holandeses de Indonesia y de paso asaltar en gran escala las Filipinas. Tenía órdenes secretas de tomar algún galeón de Manila u otra nave española si la oportunidad se presentaba. Desde antes de entrar en aguas españolas el diario del corsario se refiere a los preparativos de guerra que se hacían contra el enemigo y llevaba patente del conde Mauricio de Nassau, príncipe de Orange. (77)

El 8 de agosto de 1614 zarpó la flota de Tessel, bajo la bandera de la Compañía Holandesa de las Indias Orientales. Siguiendo sus instrucciones, Speilbergen llegó el 13 de diciembre a las costas del Brasil y permaneció en el Cabo San Vicente durante dos meses en los que capturó un mercader portugués e hizo varios prisioneros que le ayudarían en las faenas de navegación. Cruzó el Estrecho de Magallanes en marzo de 1615 y llegó al Pacífico el 6 de mayo. Al continuar su viaje por la costa chilena, atacó y saqueó pequeñas poblaciones, tomando prisioneros en calidad de rehenes que después canjeó por bastimentos en Santiago. De ahí navegó a Arica, pero fue rechazado al intento de tomar el pueblo. En junio navegaba frente a la costa peruana y una armada española

(77) Gerhard, op. cit., pp. 109-11; Mathes, op. cit., p. 117-8

al mando de Rodrigo de Mendoza, sobrino del virrey salió a su encuentro. El 17 de julio ambas flotas estaban frente a Cañete y comenzó la batalla de la que Speilbergen salió vencedor. De los ocho galeones peruanos pudo hundir dos y obligar a los otros a em prender la retirada; despejó así el camino hacia el puerto del Callao hallándolo bien defendido. Echó a pique tres naves que se hallaban fondeadas, para luego continuar hacia el norte quemando y saqueando de paso el pueblo de Payta. Estuvo a punto de capturar el rico cargamento de una nave que consiguió huir, en la que iba como pasajero el propio Antonio de Morga, en ese momento Presidente de la Audiencia de Quito. (78)

Los españoles tenían noticias de la salidad de Speilbergen de Holanda y de su paso por la costa de Sudamérica y el virrey de Nueva España marqués de Guadalcázar, ordenó al alcalde mayor de Acapulco Gregorio Porras, que procediera a preparar el puerto. Se colocaron 14 cañones en la colina de El Morro en el lado norte de la bahía. Un noble, pariente del virrey, fue nombrado general en jefe de las defensas de la Mar del Sur y llegó al puerto en marzo de 1615 con sus tropas, permaneciendo ahí hasta que los dos galeones que zarpaban para Filipinas estuviera a salvo en alta mar. D. Melchor Fernández de Córdoba contaba con 400 soldados y un número de caballeros que se habían ofrecido a luchar contra los pichilín ques, mas viendo que el peligro no parecía inminente, pronto se desintegró esta fuerza, de la que más o menos la mitad fue despachada a Manila. Sin embargo apareció la flota de Speilbergen el 11 de octubre frente a Acapulco. Las naves entraron a la bahía y anclaron ante el fuerte improvisado. Los cañones españoles no le hicieron el menor daño. El corsario necesitaba víveres y estaba dispuesto a destruir el puerto con tal de obtenerlos. Envió una lancha con bandera blanca, se declaró una tregua y Speilbergen pi dió a los oficiales le proporcionarán comida a cambio de los prisioneros que había hecho en Perú. Se acordó continuar la tregua mientras las naves holandesas se aprovisionaban al final de lo -

(78) Morales, op.cit., p. 164-170; Mathes, op. cit., p. 118

cual entregarían sus prisioneros y zarparían. Durante una semana se vieron curiosas escenas en que holandeses y españoles departían socialmente con gran ceremonia. Hubo muchos intercambios de cortesías mientras las naves se llenaron de todo lo necesario. El 18 de octubre la escuadrilla holandesa salió de Acapulco. (79)

La atmósfera amistosa de la tregua en Acapulco terminó. El virrey ordenó a todas las naves hábiles que fueran a la isla de Cedros para proteger a los galeones de Manila que se esperaban. Desde su regreso de Japón, Sebastián Vizcaíno se había retirado al pueblo de Avalos, en Jalisco, con el ánimo de recuperar su salud y disfrutar de los beneficios de su encomienda, obtenida como resultado de las peticiones que hizo antes de realizar su viaje al Japón. En el año de 1615 la presencia de Speilbergen sacó al explorador de la tranquilidad de su retiro. El virrey lo envió con 200 soldados a proteger los puertos de Navidad y Salagua. Mientras tanto Speilbergen llegó a Zacatula, en donde encontró a la nave española San Francisco que recientemente había estado en la isla de Cedros para prevenir al Galeón de Manila del peligro de los corsarios. Su capitán Nicolás de Cardona y otros doce hombres escaparon a nado antes de que los holandeses realizaran el abordaje y tomaran prisionero al sargento mayor Pedro Alvarez de Rosales, al piloto Martín de Aguirre, a dos franciscanos y a otros siete miembros de la tripulación. Speilbergen se apropió de la nave, a la que rebautizó con el nombre de Perel y el 27 de octubre continuó rumbo a Salagua, en donde según informes, esperaba abastecerse de agua y fruta fresca.

Al saber que los corsarios se aproximaban a Salagua, Vizcaíno ordenó que 200 hombres armados les tendieran una emboscada. La flota holandesa ancló en la bahía el 10 de noviembre y el corsario desembarcó un grupo de reconocimiento, con el que iba Pedro Alvarez de Rosales, que logró escapar escondiéndose en la maleza; los holandeses dejaron una nota escrita por Martín de Aguirre, di

(79) Gerhard, op.cit., pp. 113-16; Mathes, op. cit., pp. 118

ciendo que venían en paz, y luego volvieron a sus naves. 200 hombres armados con picas y mosquetes desembarcaron a la mañana siguiente con intención de conseguir provisiones; sin ver las huellas que habían dejado los hombres de Vizcaíno, penetraron tierra adentro llevando banderas blancas, no obstante lo cual, los españoles abrieron fuego contra ellos iniciándose así un combate que duró seis horas hasta que los holandeses optaron por regresar a sus naves por faltarles la pólvora y las municiones. Vizcaíno desplazó su tropa hacia el interior esperando un contraataque. Cuando los holandeses regresaron con más armas los españoles no estaban, cosa que Vizcaíno admitió como cierta. Más tarde, al ver que los hombres levaban anclas, volvió al campo de batalla con su hijo Juan y un grupo de soldados para apreciar el saldo del combate. Las versiones de ambos contendientes difieren en cuanto al número de bajas. Speilbergen afirmó que sus pérdidas eran leves y las de los españoles más serias. Vizcaíno dijo que los holandeses habían sufrido siete bajas y él cuatro. Un día después, en carta dirigida al virrey, Vizcaíno rindió parte de su relativa victoria, indicando que solamente le quedaba una caja de municiones y un barril de pólvora, pero que marcharía con sus hombres para esperar a los holandeses en el puerto de Navidad. Dijo también que su victoria hubiera sido más completa de no ser por la inferioridad de sus armas comparadas con las holandesas. (80)

Antes de enviar el informe del ataque de Speilbergen a Salagua, los soldados de Vizcaíno llevaron ante él a siete prisioneros tomados en el monte y que se decían desertores. Uno de ellos, "Jusepe de la Eay", amenazado de morir en el garrote declaró que era nativo de Flandes y que se había enganchado en la expedición sin saber las intenciones que llevaba Speilbergen. Relató las actividades de los holandeses hasta el momento de su captura y los planes inmediatos: el corsario trataría de asaltar el galeón de Manila y seguiría luego a las Molucas para participar en la conquista de Filipinas.

(80) Mathes, op. cit., p. 120; Gerhard, op. cit., p. 119

Inmediatamente después de la batalla de Salagua Speilbergen fue al puerto de Santiago y luego al de Navidad donde desembarcó con una fuerza considerable. El lugar estaba desierto porque Vizcaíno había pasado de largo hacia el norte. Los pichilínques pasaron 5 días descansando y llenando sus barriles de agua fresca. El 29 de noviembre llegaron a Cabo Corrientes en donde se celebró un consejo para ver si esperaban al galeón de Manila o zarpaban hacia el Pacífico. Se decidió lo último y salieron el dos de diciembre rumbo a las Molucas. La decisión fue afortunada para los españoles porque, poco después, dos galeones de Manila pasaron por el cabo rumbo hacia Acapulco. En marzo de 1616 Speilbergen se unió a las otras naves holandesas para ayudar en la conquista de Filipinas.

No habiendo tenido otro encuentro con el holandés, Vizcaíno regresó a Zacatula. Llevó a sus prisioneros a México, donde fueron encarcelados para luego ser mandados a España en la flota de 1616. Como compensación a sus servicios, Vizcaíno fue nombrado alcalde mayor de Acapulco. Durante su residencia en el puerto se esforzó por cumplir con eficacia sus obligaciones, pero a pesar de sus buenos deseos, las exigencias del cargo así como el clima resultaron demasiado penosos para él y en 1619 renunció al puesto y se retiró a la ciudad de México. (81)

Speilbergen llegó a Filipinas a principios de 1616. Permaneció acuchando cerca del Embocadero la llegada de algún galeón desde Acapulco, pero éstos habían llegado a Acapulco después de la partida de los holandeses de las costas mexicanas y a su regreso a las islas llevaban instrucciones del virrey de seguir la derrota varios grados más al norte de lo acostumbrado para llegar a Manila rodeando por el norte de Luzón. Los holandeses bombardearon Iloilo en las Visayas pero al intentar tomar el pueblo fueron rechazados por Diego de Quiñones con grandes pérdidas. A su aparición en Manila los habitantes hicieron preparativos para mejorar

(81) Mathes, op. cit., p. 121-2

la defensa pero Speilbergen súbitamente se alejó hacia las Molucas, creyendo que Juan de Silva estaba en la vecindad de ellas. - Al año siguiente regresó a Filipinas y se enzarzó en combate con la flota española al mando de Juan Ronquillo en las cercanías de Corregidor que se formaba de siete galeones y dos galeazas. El combate duró dos días infringiendo los españoles una derrota grave a los holandeses, destruyendo tres naves y capturando dos. El resto de la flota enemiga se retiró maltrecho a las Molucas. (82)

En Java encontró Speilbergen al Concordia capitaneado por Jacobo Le Maire que regresaba de descubrir el estrecho que lleva su nombre entre la Tierra de Fuego y la isla de los Estados. - - Speilbergen negó que Le Maire hubiera hecho tal descubrimiento y lo hizo prisionero. Le Maire murió durante el viaje de regreso a Holanda, pero su descubrimiento fue creído y exaltado en su país. Llegó Speilbergen a Holanda en julio de 1617 tras dos años diez meses de travesía alrededor del mundo. (83)

Los holandeses regresaron a Filipinas en 1619, 20 y 21 causando muchos problemas y pérdidas a las naves españolas. En 1621, aliados a los ingleses, pusieron sitio a Manila durante año y medio sin poderse apoderar de ellas pero estorbando toda navegación normal de comercio. El sitio se levantó el 9 de mayo de 1622.

En 1621, al finalizar la tregua entre España y Holanda, ésta, en magníficas condiciones, preparó la flota corsaria más poderosa que aparecería en la costa oeste de Nueva España. Pero el príncipe Mauricio de Nassau y los Estados Generales pensaban en algo más que una expedición corsaria que significaba un reto para la soberanía española en las posesiones americanas. Entre las instrucciones estaba el establecimiento de una factoría militar y de comercio en Perú o Chile. En la primavera de 1623, un escua-

(82) Schurz, op. cit., p. 347-9

(83) Gerhard, op. cit., p. 122; Morales, op. cit., p. 164-70

drón de once naves zarpó de Holanda al mando del almirante Jacques L'Hermite, con el propósito de capturar a la flota que conducía los metales preciosos del Callao a Panamá, y establecer la base permanente. L'Hermite se apoderó de cuatro carabelas en la costa portuguesa, cargadas de azúcar del Brasil y permaneció un mes en las islas del Cabo Verde para avituallarse. Rodeando el Cabo de Hornos, llegó a las islas de Juan Fernández para hacer aquada y reorganizarse. Exploró minuciosamente la Tierra de Fuego, levantó mapas notables y estudió el clima y las costumbres de los aborígenes con gran detalles. Su diario es el de un verdadero marino inteligente y lleno de curiosidad descubridora. El 8 de mayo de 1624 llegó L'Hermite frente al Callao cinco días después de que el virrey, avisado de la presencia de los holandeses, enviara a Panamá una flota de plata llevando el metal que se había acumulado durante dos años, por lo que el cargamento era de insólita riqueza. Los limeños aún celebraban la salida de la flota cuando llegó la nueva de que naves holandesas trataban de desembarcar a barlovento. Los colonos fueron presa del pánico y el virrey, marqués de Guadalcazar (previamente 13° virrey de Nueva España), se vió en aprietos para impedir que huyeran en masa tierra adentro, con sus bienes.

El enemigo desembarcó el 8 de mayo pero no encontrando resistencia temió una emboscada y se retiró otra vez a los navíos; el día 11 intentó quemar algunas naves en el puerto, pero fue repelido, aunque continuó dueño del mar, apresando las naves que se acercaban y manteniendo el bloqueo durante cinco meses. Entretanto L'Hermite había muerto a causa de una enfermedad contraída durante el viaje, sucediéndole en el mando su vicealmirante Hugo Schapenham. Aparentemente sus hombres no se ponían de acuerdo en cuanto a su carácter y podemos inferir de los sucesos que siguieron que era indeciso y poco hábil para manejar a sus subordinados. Su juventud y falta de experiencia lo incapacitaban para el mando de tan gran empresa. La flota holandesa continuó hostigando las costas, impidiendo la navegación y ahorcando prisioneros durante otros tres meses. Del Callao navegó hacia el norte, destruyó Gua

yaquil adquiriendo mientras tanto una reputación de inhumanidad en el tratamiento de los prisioneros españoles. Schapenham zarpó de Guayaquil a mediados de septiembre llegando el 20 de octubre a la costa de Nueva España.

Entró la flota holandesa a la bahía de Acapulco y ancló a la vista del nuevo fuerte. Schapenham envió un mensaje al castellano proponiendo una tregua. Necesitaba reavituallarse y proponía se le ayudara en esto a cambio de algunos prisioneros que llevaba. El castellano ofreció un rescate en dinero y se rehusó a entregar víveres. Schapenham desistió de la idea de destruir Acapulco calculando correctamente que los alrededores probablemente eran áridos y no le proveerían de alimentos y que el botín sería escaso salvo en el caso de llegar al galeón de Manila. El primero de noviembre la flota salió de la bahía escasa de agua para beber. Los hombres de Schapenham, enfermos de escorbuto y desmoralizados, estaban disgustados con la conducta irresoluta de su jefe que achacaban a cobardía. Cerca de 30 desertaron. La flota se reunió a mediados de noviembre en Zihuatanejo y el día 29 decidieron los holandeses no esperar al galeón de Manila, sino zarpar hacia el Pacífico. Más adelante el escuadrón se desbandó en las Molucas y hacia fines de 1625 Schapenham murió cerca de la isla de Java. (84)

Las relaciones holandesas hablan de tremendas batallas en Lima y el Callao frente a escuadras españolas pero Céspedes, el historiador del reinado de Felipe III dijo: "Lo que en estas relaciones hay de verdad es que son mentira".

En España se hacían numerosas sugerencias para prevenir la repetición de semejantes correrías. Se propuso enviar una armada para defender las costas pacíficas, idea que se rechazó con pretexto de los gastos que acarrearía y del riesgo que tenía de ser capturada por los holandeses en el camino. Se sugirió fortificar Valdivia como el único puerto del sur donde los holandeses podrían

(84) Gerhard, op. cit., pp. 123-9; Morales, op. cit., pp. 133-5; Haring, op. cit., p. 301; Schurz, op. cit., p. 350.

verse tentados a establecer una base permanente; construir una atalaya en la isla de Juan Fernández y mantener allí un patache para comunicar al continente la aproximación del enemigo; que la época de la salida de la flota de la Mar del Sur fuese pospuesta de mayo a noviembre, con el objeto de que los holandeses, que sólo podían pasar el Estrecho de Magallanes entre diciembre y marzo, tuvieran que aguardar el envío del tesoro a Panamá 8 ó 9 meses bajo los rigores de un invierno meridional y distantes de sus bases de provisiones; pero hasta donde se sabe, ninguno de estos planes se puso en ejecución inmediata por el gobierno. A principios de 1625 se decidió enviar a través del estrecho a 8 galeones de la armada de Fadrique de Toledo, pero a causa de la penuria de la real hacienda nunca se les alistó para el viaje. (85)

Después de la visita de Schapenham el virrey del Perú fortaleció las defensas del Callao y se tomaron providencias para proteger con una armada el puerto y los convoyes de plata que iban hacia Panamá. En Nueva España también se tomaron medidas para proteger las costas de los corsarios holandeses, pero no se repitió otro ataque por parte de éstos y la época de los pichilingues llegó a su fin con la paz de Westfalia en 1649. Los piratas holandeses aun infestaban el Caribe pero no entraron al Pacífico sino hasta muchos años después, y disfrazados de inocentes comerciantes. Las varias incursiones enemigas al Pacífico hasta el año de 1643 fueron en su mayor parte asuntos de Estado, emprendidos en tiempos de guerra y sancionados por los gobiernos holandés e inglés con el propósito de ampliar sus mercados, afirmar su prestigio o el interés nacional. Fueron todas expediciones corsarias. (86)

(85) Haring, op. cit., p. 302

(86) Gerhard, op. cit., p. 130

3.- La última expedición holandesa al Pacífico. 1642-3.

Una última expedición colonizadora holandesa que acariciaba el mismo proyecto que la de L'Hermite-Schapenham, zarpó en noviembre de 1642. Llegó en diciembre a Pernambuco y cruzó por el estrecho de Le Maire hacia el Pacífico. Iba al mando del almirante Enrique Brower al que los cronistas españoles llamaron Enrique Bruno. El fin de la expedición era establecerse en Valdivia para procurarse oro y cochinilla que suponían había en esa región, y exportar vicuñas y salitre a Brasil (los holandeses ya estaban establecidos en Pernambuco). En marzo de 1643 reconocieron el archipiélago de Chiloé sosteniendo guerrillas contra los españoles. Quisieron atacar la ciudad de Castro pero la encontraron en ruinas y abandonada. Brouwer murió y lo sustituyó Elías Herckmans, que además de marino era viajero y sabio, entendido en muchas ramas del conocimiento. Hizo alianzas con los indios "para ayudarlos en su guerra contra los españoles", las cuales duraron poco tiempo porque los aliados no se avinieron y las privaciones, las enfermedades y el clima hicieron que Herckmans ordenara el retorno. Levaron anclas el 28 de octubre y dos meses después entraban de nuevo a Pernambuco. Este fue el último intento holandés de perturbar y apoderarse de las posesiones españolas en América. -- (87)

Aunque rebasa los límites cronológicos propuestos, a manera de epílogo es conveniente mencionar algunas actividades en contra de la navegación española en el Pacífico mientras continuó la ruta del Galeón de Manila.

A lo largo del siglo, esporádicamente los holandeses siguieron afectando las actividades españolas en las Indias Orientales. En 1640 comenzaron una furiosa ofensiva contra las posesiones españolas de aquella región. Aislaron a Goa y Manila y en 1642 toma

(87) Morales, op. cit., pp. 186-9

ron el puesto español en Formosa. Trataban de monopolizar no sólo el comercio de las especias sino también de la seda, afectando igual que la ruta del galeón a Nueva España, la de Manila a China. Deseaban la posesión de las Filipinas por su ventajosa situación geográfica como centro del comercio de todo el Lejano Oriente. Sin embargo no contaron con la terquedad española y la fuerza de los motivos religiosos que durante el siglo XVII fueron predominantes junto con el orgullo nacional, para retener la colonia filipina. La lucha holandesa también tenía el objeto de contribuir a independizarse de España y terminó en 1648 cuando la independencia de las Provincias Unidas fue reconocida aunque de hecho existía desde antes.

A todo lo largo del siglo XVII trataron de aislar a las Filipinas cometiendo continuos actos de piratería contra embarcaciones no sólo españolas sino chinas y japonesas. En 1625 sentaron las bases para un establecimiento en Taiwan, al sur de Formosa; - la idea siempre era interrumpir el comercio de Filipinas con China y tal vez conquistar las islas. El gobernador Fernando de Silva envió una fuerza al mando de Carreño de Valdés, quien estableció una base española en el norte de Formosa. Era el año de 1626 y los españoles y holandeses coexistieron en la isla hasta que se reanudaron las hostilidades en Europa. Los chinos comenzaron a llevar sus mercancías a los holandeses en Formosa, lo que perjudicaba los intereses de Manila. En 1642 los españoles retiraron su guarnición de Formosa. Los holandeses mantuvieron su base en la isla durante veinte años más estorbando el tráfico entre China y Manila. La amenaza de Formosa se redujo con el Tratado de Westfalia de 1648, y cesó completamente cuando los holandeses salieron de la isla por la ocupación que de ella hizo el pirata chino "Koxinga" como era llamado por los españoles. En la quinta década - del siglo XVII las flotas holandesas bloquearon de nuevo la bahía de Manila siendo repelidas por los españoles. En esos años los galeones de Manila tuvieron varios encuentros con los holandeses en aguas filipinas a pesar de las precauciones que tomaban para evitarlos. La paz de Westfalia puso fin a la guerra de los Trein

ta Años en Europa e hizo que por fin, los holandeses se alejaran de las Filipinas a sus bases en Java. Sin embargo el daño económico hecho a la colonia y al comercio fue considerable. (88)

Hubo a finales del siglo XVII expediciones piráticas inglesas importantes procedentes del Caribe contra la costa oeste de Sudamérica. Estaban compuestas por vulgares filibusteros. En abril de 1680 una gran expedición filibustera tuvo lugar al mando de los capitanes Bartholomew Sharp y John Coxon. Zarpando del Caribe cruzó el Estrecho de Magallanes y en Panamá capturó al enorme navío Santísima Trinidad. Yendo de nuevo hacia el estrecho encontraron otro gran navío mercante y lo capturaron. Se trataba del Santo Rosario que llevaba sus bodegas llenas de plata. Los filibusteros al ver los lingotes creyeron que eran de estaño y los echaron por la borda. Uno de ellos guardó uno y cuando más tarde llegó a Inglaterra, descubrió que era de plata maciza. Se calcula que tiraron por la borda más de 150,000 libras. Regresaron a su base en el Caribe y en 1682 los capitanes Sharp y Coxon llegaron a Inglaterra. Ante las quejas del embajador español fueron hechos prisioneros y enjuiciados por piratería, pero por no haber pruebas directas se les dejó en libertad. En esta expedición iban a bordo William Dampier, Basil Ringrose y Lionel Wafer quienes escribieron relatos entretenidos e informativos de sus aventuras. La expedición está descrita en detalle en Bucaneros de América, famoso libro de Ringrose y de John Esquemeling: este último sirvió diez años con los bucaneros y acompañó a Henry Morgan en algunas de sus aventuras en calidad de cirujano. Tiempo después aprobó en Amsterdam los exámenes que lo acreditaban como tal. Escribió un diario de sus aventuras que tuvo mucho éxito al publicarse y fue traducido a varios idiomas. Otro integrante de la misma expedición fue William Dampier cuyos libros de viajes lo hicieron uno de los más respetados bucaneros. A new Voyage around the World fue publicado en 1697, le trajo fama y popularidad y ha sido leído desde entonces; junto con los de Esquemeling y Ringro-

se son considerados como algunos de los más grandes relatos de viajes y aventuras que se han escrito.

William Dampier también tomó parte en otra expedición filibustera al mando de los capitanes Cook y Davis que partiendo del Caribe cruzó el Cabo de Hornos en 1684. Frente a Panamá trataron de capturar una gran flota de plata aliados con filibusteros franceses. En total sumaban dos mil hombres en diez naves pero el ataque a la flota fracasó y la expedición regresó al Caribe en el año de 1688.

Una tercera expedición al mando del capitán Woodes Rogers en la que también iba William Dampier, zarpó de Bristol en agosto de 1702. En enero de 1703 rodearon el Cabo de Hornos y pusieron rumbo a la isla de Juan Fernández en donde encontraron al escocés Alexander Selkirk abandonado ahí cuatro años antes por el capitán Stradling de la expedición anterior (Sharp y Coxon). La publicación que hizo Rogers de un libro sobre esta aventura, llamado Viaje alrededor del Mundo, y probablemente la narración verbal de Dampier a su regreso a Londres, proporcionaron a Daniel Defoe la base para su clásica obra Robinson Crusoe. Acerca de Selkirk, Rogers escribió: "por el cuidado de la Providencia y el vigor de su juventud, teniendo cerca de treinta años, llegó a conquistar todos los inconvenientes de su soledad". Con la recomendación de Dampier, Rogers nombró a Selkirk oficial de una de sus naves y después le dió el mando de una nave capturada a los españoles. El 22 de diciembre de 1709 Rogers capturó al galeón Nuestra Señora de la Encarnación que venía de Manila, cerca del mismo lugar donde Cavendish se apoderara del Santa Ana en 1587. Sabiendo Rogers que este galeón era la nave almiranta de dos que navegaban juntas púsose al acecho de la capitana. El día de Navidad avistaron los vigías sus velas. Se trataba del enorme galeón Begoña de 1,000 toneladas que hacía su primer viaje. Comenzó la lucha pero el galeón infringió graves daños a las naves inglesas que optaron por dejarlo escapar. Los ingleses cruzaron el Pacífico y en octubre de 1711 llegaron de regreso a Inglaterra.

Hubo algunos capitanes corsarios ingleses que asolaron la navegación pacífica durante el siglo XVIII. Baste mencionarlos - brevemente: una expedición zarpó de Plymouth en 1719 al mando de los capitanes Clipperton y Shelvocke hacia las costas de Sudamérica y Nueva España. Shelvocke tuvo una infortunada experiencia al perder su nave y a muchos de sus hombres que fueron capturados - por los españoles. Entre ellos estaba su primer oficial Simon Hately que había matado a un enorme albatros que volaba sobre la nave en el Pacífico del sur. Este episodio inspiró al poeta Samuel Coleridge para escribir la "Rima del anciano marinero". La aventura no produjo resultados satisfactorios.

La expedición del comodoro Anson no fue asunto de filibusteros y piratas sino una empresa nacional dirigida por la marina inglesa para romper el monopolio comercial español a base de mostrar su fuerza naval. Zarpó en septiembre de 1740 con seis barcos de guerra, 236 cañones y 1,500 hombres. Asoló y saqueó la costa oeste de América del Sur y en marzo de 1741 estaba frente a Acapulco al acecho del galeón que iba a salir del puerto, pero el virrey ordenó que se suspendiera el viaje hasta el siguiente año. Anson cruzó el Pacífico y llegó a Macao en noviembre. Pasó cinco meses en la costa de China, Esperaba atacar algún galeón que zarpara de Manila y en mayo de 1743 avistó cerca del Embocadero (Filipinas) al Covadonga que llegaba de Acapulco y lo capturó. El botín fue de 1'313,000 pesos en plata acuñada y 36 onzas de lingotes. Llevó la nave a Macao donde la vendió por la cantidad de 6,000 pesos.

Una poderosa expedición inglesa se había preparado en Madras con el propósito de agregar las Filipinas al imperio británico que recientemente había adquirido territorios en la India y en Norteamérica. Consistía en 13 naves de guerra al mando del almirante Cornish. Sitió la ciudad de Manila y la saqueó. Mientras tanto dos galeones estaban cerca: el Filipino, próximo a llegar a Manila y el Santísima Trinidad que había zarpado rumbo a Acapulco poco tiempo atrás. Los ingleses buscaron a este último duran-

te un mes y lo encontraron en el Embocadero en malas condiciones y tratando de regresar a Manila. El galeón se rindió; tenía 2000 toneladas y su carga, estimada en dos millones de pesos, fue robada por los ingleses. Fue llevado a Inglaterra a donde llegó en junio de 1763, causando asombro por su tamaño a todos los que lo visitaron.

CONCLUSIONES

De la secuencia de hechos expuesta a través de la extensión de los capítulos es posible concluir con justicia que la empresa - española en América y el Océano Pacífico durante el siglo XVI no - fue obra de la casualidad. Por el contrario, respondió a una línea consistente de pensamiento, a la idea clara de una expansión a nivel mundial que se percibe al examinar con cuidado la sucesión - de descubrimientos, conquistas y colonizaciones llevados a cabo - con extraordinario vigor en el corto espacio de tiempo que representa un siglo.

Las condiciones históricas eran propicias a España para el establecimiento de un imperio mundial que abarcaría el continente americano, el Atlántico, el Pacífico, las Filipinas y por último - alcanzaría el contacto con el lejano Oriente, meta inicial de Colón. El imperio que creó fue el más grande de su época y la huella que dejó en América no puede ser discutida o minimizada porque forma parte de nuestra realidad.

La polémica de la bondad o maldad de la actuación española en el continente americano debe abandonarse como inútil, estéril y extemporánea, porque la historia simplemente ES, por pertenecer - por definición al pasado, que no es susceptible de ser cambiado, y los hechos históricos como tales no aceptan signos de connotación moral subjetiva. La empresa española en América es parte integral de la historia de nuestros países, interviniendo en gran medida en su conformación y carácter, realidad que debe ser aceptada sin más

y a partir de ella, proceder a resolver los problemas existentes.

Del examen cuidadoso de los hechos anotados se puede llegar a la conclusión de que a España le faltó visión política internacional y comercial para llevar a buen término su objetivo. No aprovechó la experiencia derivada de su propia historia medieval y se limitó a una política de expansión y conquista, sin darle la importancia necesaria al significado del imperio comercial que estaba estableciendo y que acabó por perder por falta de elasticidad - en las formas de concebir y resolver una situación que la hubiera ayudado a salir de la edad media para convertirla en una potencia moderna. Recogió el bagaje del pensamiento renacentista y las aportaciones culturales de árabes y judíos, pero no dejó de aferrarse a las fórmulas medievales y no se adecuó por razones religiosas e ideológicas a las modalidades de su tiempo, obstruyendo el desarrollo de la burguesía y de la libre empresa, lo que la encaminó a la larga al fracaso. En el seno del ímpetu arrollador de expansión se hallaban implícitas las condiciones para la decadencia.

En la península ibérica existía la experiencia de los imperios marítimos catalán y portugués, de gran tradición marinera. El primero extendió una vasta red comercial al Mediterráneo y el segundo la llevó al Africa y más tarde a la India. Existía también la experiencia de un imperio terrestre como lo fue el castellano, reconquistador y militar. Estas tradiciones unidas al movimiento renacentista, facilitaron los elementos a Castilla para la expansión hacia el continente americano y el lejano Oriente. El éxito de las expediciones de Colón demostraba la verdad de las tesis académicas del Renacimiento, entre las que estaban la esfericidad de la tierra y su navegabilidad.

La economía europea hasta entonces de corte feudal y fincada en la posesión de la tierra y en la agricultura, se encaminaba hacia una nueva modalidad urbana y mercantilista fundada en intercambios comerciales más amplios, en la riqueza obtenida por la posesión de metales preciosos y el comercio y en el desarrollo de la

burguesía, la empresa privada, y la industria manufacturera.

Castilla, en su esfuerzo naval apoyado por genoveses, andaluces y portugueses, se encontró con el continente americano y se enamoró de la conquista que resolvería problemas a su sociedad feudal en decadencia y reanimaría su economía. América constituyó el campo de proyección de los anhelos militares, sociales y espirituales de la Reconquista castellana y facilitó los elementos de riqueza, patrón de la época, pero España no supo emplearlos en forma constructiva y diferente sino solamente para complementar su economía y a través de ésta a la europea, afectadas por la decadencia de los imperios comerciales mediterráneos del siglo XV.

Los monarcas procedieron sistemática y ordenadamente a crear lazos permanentes con sus nuevas posesiones fincando establecimientos definitivos en el Caribe y la Tierra Firme americana a base de trasplantar idioma, religión e instituciones y formar un cuerpo de leyes que las sustentara. En la historia de la obra de España en América marchan paralelamente cuatro hechos: el descubrimiento, la conquista, la colonización y la evangelización. En otros términos, cuatro tipos de hombres: el navegante, el capitán, el organizador y el fraile. Este desarrollo de la actividad española en nuestro continente fue la base del éxito moral más que económico del imperio que supo crear y mantener durante más de tres siglos. Los centros rectores de las colonias de Ultramar estaban en la Península: monarca, Consejo de Indias, Casa de Contratación; y entre la metrópoli y las colonias se tendió el órgano de enlace de las flotas de Indias y más tarde la ruta comercial Manila-Acapulco. De esa manera se polarizaban las potencias militar, naval, económica y aún espiritual de España siendo éstos los elementos geopolíticos básicos del imperio. El impulso Plus Ultra abarcó a todo el siglo XVI. Se logró la línea de navegación que unió a las Filipinas con la Nueva España y que funcionó durante 250 años, el contacto con el Oriente y el desarrollo de un comercio por primera vez a nivel mundial.

Sin embargo, la centralización altamente burocratizada y monóplica llevaba en sí las condiciones de la decadencia del imperio que se acentuaron al no saber apoyar, alentar y fortalecer su marina, elemento vital para mantener fluidas las redes de comunicación, base del desarrollo de la actividad de la empresa privada y la burguesía. La mala administración, la oligarquía, la burocracia y el centralismo perjudicaron seriamente la marcha del imperio, aunadas a las ambiciones dinásticas que sangraron la economía española, tal como lo hizo la propia estructura económica interna. Todos estos elementos le impidieron a España el desarrollo armónico hacia la modernidad.

La marina española, red vital que unía al imperio, fue organizada tardíamente y descuidada por la corona cuya maquinaria teóricamente perfecta, no supo prever las contingencias ni las resoluciones que tomarían ingleses, franceses y holandeses para responder a su propia dinámica de desarrollo. Excluidos de la repartición del mundo hecha por el Papa y los monarcas españoles, se enfrentaron contra España disputándole la supremacía en el mar, fenómeno que se expresó en los ataques piráticos contra los puertos de la península, las colonias americanas y las líneas marítimas de comunicación.

La extensión retrasada al Pacífico y las Filipinas, encontró a España debilitada y en proceso de decadencia, motivo para que los españoles en Filipinas carecieran del apoyo necesario de la metrópoli y se limitaran a ser sólo intermediarios del comercio con el Oriente. La presencia portuguesa y holandesa en aquellas regiones, la defensa a ultranza del monopolio comercial centrado en Sevilla y la debilidad naval española presente desde la derrota de la Armada Invencible, fueron algunos de los factores que impidieron el éxito del gran impulso inicial de expansión y del sueño del imperio comercial, militar e ideológico mundial.

Esperamos que la lectura de los capítulos de este estudio pueda confirmar las consideraciones que venimos haciendo. Creemos

desprender del primero una visión general del estado de la economía europea de la época y la forma en que el imperio español, al asentarse en sus colonias americanas, procedió a trasplantar con ligeras variantes, las formas económicas europeas y las instituciones imperantes en la Península.

En el segundo capítulo podemos observar los mecanismos oficiales con que lo anterior se llevó a cabo. La modernidad se percibía en cambios estructurales en la economía y la política europeas acelerados por la Reforma, que empezaban a ser aprovechados por las naciones enemigas de España para disputarle su primacía. Esta situación se reflejó en las actividades piráticas en el Caribe y la Tierra Firme americana y en los primeros intentos de establecer colonias extranjeras en esta región.

El tercer capítulo refiere toda la actividad de conquista, colonización y exploración efectuada por parte de España con el claro propósito de llegar a partir de América, cada vez más lejos hacia el Oriente, actividad que abarcó todo el siglo XVI.

En los capítulos cuarto y quinto es posible observar que la línea de pensamiento tendiente a establecer ese imperio mundial se continuó lógicamente al abrirse el comercio entre las colonias americanas, principalmente Nueva España y Perú, y entre éstas y las Filipinas, con todas las actividades y reglamentaciones necesarias llevadas a cabo para alcanzar el objetivo propuesto.

Una vez establecido el comercio con China a través de Manila, el capítulo sexto expone la forma en que se intentaron establecer relaciones diplomáticas y comerciales más firmes con el Japón y en donde, como siempre en la expansión española, aparece la obra misionera y evangelizadora de la metrópoli, marchando como un elemento importante junto a la penetración militar.

Por último podemos apreciar en el capítulo séptimo, los esfuerzos cada vez mayores y más efectivos de Holanda e Inglaterra -

para obstaculizar el propósito español a base de ataques a la navegación en el Pacífico y del intento de esas naciones y de Portugal, coronado por el éxito, de establecer factorías comerciales en las islas de aquellas regiones, en China y la India, impidiendo definitivamente a España la posibilidad de alcanzar su objetivo inicial.

El fracaso del intento español se produjo al no entender el significado y la experiencia de su propio pasado en la península y al no compensar debidamente las pérdidas históricas mediterráneas con la coyuntura histórica que se le ofreció en América y el Oriente. No supo equilibrar la conquista y contrarrestar la mentalidad terrestre de los Austrias, con los requisitos necesarios para una efectiva expansión comercial basada en el buen funcionamiento y la vitalidad de su poder naval, necesaria para llevar a buen término los propósitos inherentes a las nuevas estructuras económicas e ideológicas mundiales.

Existió definitivamente en los monarcas españoles la idea de alcanzar ese imperio mundial y esta línea de pensamiento, implícita en las actividades de la corona en sus colonias a lo largo de los siglos XVI y XVII, está expresada en la Tesis presentada en abril de 1761 en la Universidad de Manila por su autor, Don Vicente de Memije, tesis que escapaba ya a la realidad presente de su Mundo Hispánico. En la invitación que hace al rey Carlos III para la conquista de Asia, el autor, tal como le sucedía al imperio, no estaba entendiendo su presente. Sus argumentos de tradición y modernidad, muy acordes con la corriente Ilustrada del siglo XVIII, resultaban inoperantes porque la tradición, junto con el pasado glorioso y la misión cristianizadora podían ser la fuerza moral de España; pero la modernidad para el mundo hispánico en ese momento significaba el futuro, cuyas estructuras, ya presentes, escaparon por completo a su atención. Inglaterra y Holanda, en cambio estaban muy dispuestas a penetrar en Asia y el propio Memije pudo comprobar al año siguiente de su examen, con la ocupación de Manila por los ingleses (1762-3), la decadencia física y temporal de su Mundo Hispánico ante la creciente ambición del mundo anglosajón.

Otra consecuencia que se desprende de la lectura de nuestro trabajo es que la expansión española se originó en las instituciones, leyes y ordenanzas de la metrópoli; pero su desarrollo se fue haciendo cada vez más a partir de América y especialmente de Nueva España: las naves de construyeron y zarparon de puertos americanos o filipinos, las tripulaciones estaban compuestas cada vez en mayor número de criollos, mestizos e indígenas. Sin embargo, a la iniciativa de los comerciantes novohispanos que podían haberse constituido en una pujante burguesía que desarrollara la empresa privada y con ello la riqueza de la colonia, se opuso siempre el cerrado centralismo y el feroz monopolio de la metrópoli, ahogando en sus inicios todo intento de cambio. Hemos querido hacer resaltar el carácter cada vez más americano de los hombres que llevaron a cabo esta empresa, cuya fuerza motriz estuvo sin embargo en la metrópoli.

Asimismo, la plata americana era el principal producto de exportación de las colonias con la que se pagaban las mercancías orientales, y en el caso de Nueva España, era cada vez mayor el volumen de productos originados en ella que iban a Filipinas y Perú y cada vez menor el de los originados en España, lo que indica el carácter americano con que se teñía cada vez más la actividad colonial a pesar de la sujeción a la metrópoli. Al subrayar este aspecto se pretende terminar con la idea de la "conquista" como hecho histórico de connotaciones negativas, presentado como terreno de lucha entre indigenistas e hispanistas en la pugna estéril aún vigente de la bondad o maldad de un suceso que es hora de aceptar como parte de nuestra historia y que, unido a la tradición precortesiana, nos condicionó por igual. Viene, pues, ahora el caso de repetir lo que tantas veces se ha dicho por más de un historiador: la historia no es lo que nos ha pasado, sino lo que nos ha constituido, y nos parece que aquéllos que continúan buscando una "identidad" mexicana no la encontrarán porque no han querido ver que está presente en nuestra historia, aunque veladamente, ya desde finales del siglo XVI.

Otro corolario que se desprende del presente estudio y que se afirmaría al examinar también la economía mercantilista española y novohispana de los siglos XVII y XVIII, es que la plata se justificaba como materia casi única de exportación. Cuando el modo de producción cambió en Europa a una economía basada en la producción de bienes para intercambio comercial, el imperio español se rezagó y Holanda y sobre todo Inglaterra se perfilaron como potencias económicas futuras, en detrimento de España, porque ingresaron en las nuevas tendencias usando la riqueza para reforzar sus economías internas. Los metales americanos únicamente "pasaron" a través de España sin que fueran aprovechados para impulsar el desarrollo local, lo que fue factor clave, aunque no el único, para precipitar su decadencia.

En Nueva España tampoco se permitió el uso de la plata para el desarrollo de la economía interna de producción, sino únicamente para intercambio y en objetos suntuarios y de culto en lo que actualmente podría calificarse como un derroche. No se desarrolló una industria novohispana aprovechando esta riqueza y la economía se basó exclusivamente en la posesión de ese metal.

E P I L O G O

Para terminar deseamos apuntar otra conclusión que nos puede ser útil en la actualidad. España fue el mayor imperio de su tiempo. Dependía para su buen funcionamiento y la continuidad de sus comunicaciones marítimas, del cuidado que pusiera en mantener una marina mercante y de guerra fuertes y aptas para lograr una comunicación fluida y una defensa eficaz; de habilitar puertos en mayor cantidad y mejor acondicionados, y prestar mayor atención a la capacidad de las tripulaciones y a todos los elementos técnicos necesarios para sostener su preponderancia. También hubiera debido atender mejor al desarrollo de los recursos naturales propios para estructurar una economía interna sana, y al no dar la importancia -

debida a todos estos elementos colaboró a acelerar su ruina económica.

Debe ser conclusión útil para nosotros el paralelismo entre este aspecto de la economía novohispana y la actual, a base de una sola materia prima importante usada para intercambios. En el primer caso la plata, en el segundo el petróleo. Al constituir la plata el principal producto de exportación de la Nueva España el ramo de la minería fue sobrevalorado por el imperio español como elemento esencial de riqueza nacional, contribuyendo con ello al deterioro de otras actividades económicas. La plata constituyó también el principal producto de exportación del México independiente. De nuevo el ramo minero fue un elemento esencial para los diferentes gobiernos desde el de Iturbide hasta el de López de Santa Anna. Hacia la tercera década del siglo XIX las relaciones económicas internacionales se transformaron de nuevo gestándose la diferencia entre naciones industriales y naciones exportadoras de materias primas, sufriendo México las consecuencias de la sobrevaloración de la plata al seguir ésta siendo base de las operaciones de comercio internacional, reforzando así su papel cambiario.

Examinando las semejanzas entre este estado de cosas y el actual, podemos concluir que existe el peligro de que los hidrocarburos se sustituyan por otras fuentes de energía obtenidas por medio de tecnologías más sofisticadas. Nuestra economía debe fundarse en el aprovechamiento no de un solo recurso clave, sino en el desarrollo de todos los recursos internos y de la producción industrial, lo que nos permitiría alcanzar una cierta independencia económica.

Al hacer depender nuestra economía casi exclusivamente del petróleo para intercambios y exportación, tal como la novohispana lo hizo con la plata, es posible que lleguemos a sufrir un destino igual al que sufrió la colonia mexicana cuando cambió la estructura económica mundial.

En el caso presente es necesario aprovechar el auge del petróleo, no solamente para pagar importaciones sino para reforzar - la economía a base del desarrollo interno de nuestros recursos agrícolas, ganaderos e industriales y el aprovechamiento racional - de los recursos marinos. Cuando el petróleo deje de ser vital para la economía mundial, tal como sucedió con la plata en el pasado, estaremos capacitados para ingresar armónicamente al nuevo orden - económico, tal como no lo supo hacer España. Con ello permitió - que Inglaterra y Holanda, al aprovechar la nueva coyuntura económica, tomaran la delantera al Imperio. Al no dar la importancia de bida a todos estos elementos que señalamos, colaboró a acelerar su decadencia.

Podría pensarse indebido para la finalidad de esta tesis, - atraer el paralelismo de lo sucedido en la colonia con las ocurren cias de la época que vivimos, pues ésta última no ha sido objeto - del análisis académico y detenido que aplicamos a la primera. Sin embargo, mientras elaboramos cada uno de los capítulos antecedentes no pudimos evitar entrever la semejanza de los sucesos colonia les con los actuales. Es por ello que no hemos podido evitar hacer estos comentarios que son el final lógico desprendido de la - época que hemos estudiado pues los problemas presentes son a todas luces evidentes.

El proceso que estudiamos muestra el largo esfuerzo emprendido desde el principio y que poco a poco estructuró en su conjunto los elementos que nos son propios como nación, dibujó la cartografía de nuestro territorio y tácitamente nos fue constituyendo históricamente. No debemos perder de vista ese hecho si queremos com prender el sentido de nuestro ser actual.

A P E N D I C E I

UN VIAJE DE FILIPINAS A NUEVA ESPAÑA EN EL S. XVII *

Dice el P. Cubero:

Fuimos a dar fondo dos leguas de Marivelez, a un puerto llamado Cavite, que está tres leguas de la ciudad de Manila, en una punta que hace una pequeña ensenada, donde entra un río de agua dulce, que es de las mejores aguas que tienen aquellas Islas, por pasar por entre raíces - de zarzas, patrillas y otras muchas raíces muy saludables, con que es la más linda agua, que se bebe en las Islas Filipinas, y en él se hace aguada en tinajas, para el Galeón que pasa a la Nueva España. Y estas tinajas las llevan embejucadas con bejuco, que son juncos - de la tierra muy fuertes, o con cable negro, que es de palma brava.

Describe después las Islas Filipinas, las ciudades de Cavite y Manila, las navegaciones que salen de ésta, los horrores de un fortísimo temblor que se sintió en esos días, y parte a predicar la Misión a las Provincias de Cagayan, Mindoro, -

*José M. Quintana, Artes de México. México. Artes de México y - del Mundo, S.A., N° 143, 1971, pp. 35-44.

Pampanga, Cebú, Camarines y otros lugares y regresa a continuar - su viaje:

Me embarqué, dice, en el Galeón Capitana de Filipinas, San Antonio de Padua. Venía por Capitán General D. Felipe Montemayor y Prado, hijo del Gobernador. Por Sargento Mayor Juan Ventura, de Nación Catalán, por Capitán y Maestre Baltazar de Lerma, que fue compañero mío de camarote. Por Piloto un vizcaíno llamado Juan Ramos. Por Contramaestre Francisco Rodríguez, que murió en la mitad del viaje y otros muchos que venían en dicho Galeón con puestos.

Salimos de Cavite el día de San Juan Bautista a veinte y cuatro de junio, a las cinco de la mañana, y desembarcando por la estrecha canal de Marivelez, con próspero viaje llegamos al puerto de Tycao, y esperando la Colina del Vendabal, a 15 de julio desembocamos por S. Bernardino, y aquel día dejándole por la popa, caminó el Galeón de 10 hasta 18 leguas.

El día 29 de julio observamos el sol y nos hallamos en altura de diez y ocho grados, y treinta y tres minutos, desde 29 hasta 30, anduvo la nao 15 leguas al Nordeste, y este día no hubo sol. En este día avistamos las Islas de Ladrones [Islas Marianas]. Sábado a las dos de la tarde, víspera del Gran Patriarca San Ignacio de Loyola, por altura de diez y nueve grados, donde la Isla que vimos a la banda del Norte a Sur, y tajada por la parte del Norte y a los últimos del mes íbamos pasando por entre las dos islas, con poco viento... Este día observamos el sol y nos hallamos en altura de diez y nueve grados y once minutos, y desde las dichas islas fuimos prosiguiendo nuestro viaje, que comenzó desde los primeros de Agosto, y hasta el 6 del dicho mes, no perdimos de vista las Islas por estar en calma. En es

te día las perdimos de vista al rumbo del nordeste y anduvo la nao esta singladura, hasta siete del dicho mes, 16 leguas...

Más de dos meses no verían sino cielo y agua.

En primero de septiembre observamos el Sol, y nos hallamos en altura de treinta grados y un minuto, y anduvo la nao en esta singladura desde 31 de agosto - hasta primero de septiembre 12 leguas...

El 3 de octubre que observaron el Sol, estaban a la altura de treinta y siete grados tres minutos, y anduvo la nao esta singladura 28 leguas, y el 4 ni hubo sol, ni anduvo nada la nao.

El 9 estaban a treinta y siete grados y cincuenta minutos y anduvo la nao 28 leguas. Esta fue la mayor altura que registraron en su viaje.

En 22 Octubre no hubo Sol y la nao anduvo al mismo rumbo este 10 leguas; y este mismo día nos hallamos poco adelante de Doña María Lexara.

Durante un mes más no verían tierra.

En 23 del dicho, observamos el sol y nos hallamos en altura de treinta y cuatro grados dieciseis minutos. Este día nos entró a las once del día un furioso temporal por el sudeste; mandó el Piloto echar abajo los Masteleros, las Bergas mayores, aferrar todas las velas y que se pusiera a la jarcía del Trinquete la Boneta. A la una del día se obscureció de tal manera y se entoldó el cielo, - que parecía ser de noche. Calmó un poco que es la peor señal que puede haber. Al temporal la agua de la mar estaba caliente. Todas las señales del furioso "bagio" deshecho que nos entró a las tres de la tarde; comenzó la -

tempestad tan furiosa, que todos los del Galeón se confesaron conmigo, hasta el mismo Piloto, y me dijo después de haberse confesado, a mi a solas, por no afligir a los de la nao: 'Señor Padre, muchos mares he navegado; pero en mi vida he visto tal temporal y vagio deshecho'. En fin, entró tan horrible, que yendo corriendo el galeón con la boneta, las olas entraban por medio del combés, de una y otra parte y algunas de ellas por la - popa; con tal estrépito y ruido que cada ola que daba - al costado de la nao parecía una pieza de artillería; - la noche tan lóbrega y obscura que parecía caos. Pidiéronme todos los de la nao que desconjura; yo les dije: Que de buena gana lo haría, pero lo que les pedía era, que todos se conformasen e hiciesen un acto de Contrición de todo corazón pidiendo a Dios Nuestro Señor misericordia de sus pecados, porque allí no había más remedio que el de Dios. Dos balances dio el Galeón por la proa, en que se sumergió todo el árbol del Bauprés, que llegó al agua hasta la mitad del combés; comenzaron todos a gritar: ¡Misericordia Señor! ¡Misericordia! y pidiéndome todos la absolución, confesaron a voces sus pecados y echándoles la absolución general los animé diciendo: "Animo que somos criaturas de Dios, y bautizados y su Divina Magestad ha de volver por nosotros y - nos ha de sacar por su Divina Misericordia de estas profundas olas". Allí era el llanto, allí las lágrimas y sollozos. Duró el temporal ochenta horas y quedaron todos los de la nao tan atemorizados, que en muchos días andaban temblando, como si fueran azogados... En este - temporal con la boneta de corre, anduvo la nao más de - 50 leguas, camino de Leste y LesNordeste...

En este día, que fue 27 de noviembre, como entre ocho y nueve de la mañana, en altura de treinta y siete grados largos, descubrimos las señas... estas señas nos señalan haber ya pasado del golfo del Archipiélago llamaban al

Océano Pacífico, Archipiélago de San Lázaro y hallar-nos a cincuenta o sesenta leguas de la tierra firme de la Nueva España, por que tanto salen estas señas a la mar; llámanles los Marineros Porras, porque son unas - raices a manera de gaves coloradas, que es lo mismo - que si aquí dijéramos remolachas; éstas tienen unas ho-jas muy anchas a manera de penca de palma, y éstas vie-nen a la Mar arrojadas de aquellos caudalosos ríos que salen de aquella tierra incógnita de la Nueva España - que está en 38 a 40 grados, corriendo la Cordillera de la Costa de Californias del Norte; estas hojas y raices cuanto más nos vamos llegando a tierra, vienen jun-tas en cantidad y los Marineros les llaman Balsas. En cima de estas balsas vienen unos pescados a manera de Molinillos, que los marineros llaman Lobillos, y por - mis ojos los ví; juegan encima de las balsas y luego - se zambullen dentro del agua; estas son las señas y es tanta la alegría que causan a los navegantes de aquel Galeón, más que el día que llegan al Puerto, porque -- desde el día que se descubren estas señas, hasta el -- Puerto de Acapulco no hay que recelarse de tempestad, porque vamos ya guardados de la Costa, aunque es mayor mortandad de la gente del galeón, y todos los que vienen tocados del Berben, o mal de Loanda, que son los - achaques más pestíferos, que dan en aquella navegación y luego de Desintería es raro el que se escapa, por allí nos sucedía echar tres o cuatro muertos al agua ca-da día; de tal manera que en menos de quince días echa mos noventa y dos muertos; con que ajustado el viaje, sin los que murieron en Acapulco, que fueron nueve, de cuatrocientas personas que vendríamos entre marineros y grumetes, llegamos ciento noventa y dos, y muchos de ellos tan achacosos que en muchos días no volvieron a restaurar la salud...

El día en que se descubren las señas, los Marineros ves

tidos ridículamente, hacen un Tribunal y traen presos a toda la gente de más importancia del Galeón, comenzando desde el General, y a cada uno le toman su residencia de lo que ha pasado, y haciéndole gargo, le echan la condenación, según su persona, con que es un día para todos de mucha fiesta; al General le acumulan, que no quería dar licencia para que se abriese - el escotillón para sacar agua, con que los había hecho padecer sed; al Sargento mayor, que también era - doctor, que había derramado mucha sangre humana, porque había hecho sangrar a más de doscientas personas; al Piloto, que siembre andaba a pleitos con el Sol. A mí, que sentado en una silla siempre les andaba repreñiendo, y que era el Lazarillo de la muerte, porque al que bajaba a visitar entre puentes debajo la cubierta, al otro día lo hechaban por la banda, con que era cosa de reír, y fue un día de mucha alegría, con que luego nos condenaban y sentencia an; uno que diese chocolates, otro bizcochos, otro dulces, otro, otras cosas diferentes... en 29 del mismo noviembre avistamos tierra de Nueva España, eran unos Montes blanquiscos y - muy altos, sin árboles y la tierra estaba en altura - de treinta y seis grados y veintinueve minutos...

Este día 5 de diciembre avistamos una Isla, que llaman de los Cedros, que es redonda, a manera de un pan de azúcar y muy amena de grandes y frondosos árboles; dicen ser despoblada de gente...

En 20 no observamos el sol, porque veníamos costeano tierra. Allí echamos la lancha al agua para echar el pliego en el Puerto de la Navidad puerto en el actual estado de Jalisco. Fue con el pliego un Capitán Viscaíno, llamado Joseph Ibarolaza... con este Capitán - del Pliego, que despachamos a México al señor virrey - dándole noticia de nuestra llegada a la Nueva España,

le escribí una carta, en que daba cuenta por mayor de mi llegada a aquel puerto, que su Excelencia dispusiera de mi persona en lo que fuera servido... a ocho de enero de 1679, a los diez del día, dimos fondo en el Puerto de Acapulco.

DE ACAPULCO A VERACRUZ

El pliego que desde el Puerto de la Navidad se enviaba al Virrey de la Nueva España, tenía por objeto anunciar la próxima llegada de la Nao de China a Acapulco para que, con toda anticipación, se iniciase la salida de comerciantes y demás personas interesadas en la adquisición de las mercaderías que traería el Galeón. El camino de herradura que unía la capital con el puerto - estaba sumamente concurrido, y éste apenas podía contener - la población flotante que acudía a la feria celebrada durante los días que el Galeón permanecía en aguas de la Nueva España.

En 1679 la animación fue mayor, pues a más de los comerciantes y tantos interesados en la adquisición de objetos traídos por la Nao, llegaron ciento cuarenta religiosos de las órdenes de San Francisco, San Agustín, Santo Domingo y de la Compañía de Jesús, que se embarcaban para Filipinas a las Misiones de China, - así como muchos soldados, que enviaba el gobierno español a las guarniciones de Manila, y algunos forzados que cumplirían sus condenas en las Islas.

El Galeón San Antonio se dio a la vela, de vuelta, el Jueves Santo, volvió la tranquilidad al puerto y, el P. Cubero, por órdenes recibidas del Virrey-Arzbispo fray Payo Enríquez de Rivera, permaneció en Acapulco algunos meses supliendo al Vicario que en esos días había fallecido.

En opinión del P. Cubero, el puerto de Acapulco es uno de

los más hermosos del mar del Sur, célebre por el Galeón que viene de Filipinas y muy seguro para las Naos, " porque se puede cerrar con una cadena y por gran tempestad que haya, el Galeón está muy seguro, porque es una Abadía rodeada toda de montes".

En cuanto a la población:

el lugar es muy pequeño, y de muy malísimo temple; sus habitantes son negros, a manera de Cafres; la tierra es tosca, estéril y seca de agua; no tienen más que la de los pozos y es mala por ser pesada y salobre; a poca distancia de allí hay una fuentecilla muy tenue, - que apenas sale un hilo de agua que le llaman el Chorrillo, que para llenar una botija, es menester dos horas. En medio de la plaza hay una iglesia pequeña que es la Parroquia; hay dos ermitas, una de San Francisco y otra de San Nicolás; esto es lo que tiene el tan celebrado Acapulco, lo demás tan caluroso por no bañarle los vientos, que no se puede asistir en él, y en entrando el invierno que allí llaman, es tan tempestuoso de truenos, relámpagos y rayos, que es horror el habitar en él.

El P. Cubero inicia nuevamente su viaje, a fines del mes - de mayo, pero teme por su salud y aun por su vida en vista de haber "entrado las aguas y ser el camino de los más ásperos que he andado en mi vida, porque no hay otra cosa que barrancos, montes, peñascos y despeñaderos de los más profundos que hay en el mundo".

Asegura que hasta llegar a Atlixco, es uno de los más ásperos caminos de todos cuantos ha transitado, y eso que su recorrido por el mundo, la mayor parte por tierra, era para haber encontrado lugares todavía más accidentados. El relato de su viaje - hasta Puebla, pues no pasa por México, probablemente en su deseo de abreviar el viaje, es interesante para tener idea de cómo se - hacía el tráfico entre esa población y el puerto de Acapulco.

Salí de Acapulco y pasando diversas montañas, al segundo día llegué a la tan celebrada cuesta del Papagayo, que sobre su aspereza de subida y bajada, tiene más de tres leguas; en lo alto de la cumbre nos cogió una gran tempestad de truenos, relámpagos y agua, que entendimos que el cielo se venía abajo. En lo alto de la cuesta, apeándome para ponerme debajo de un árbol, porque los arroyos de agua que bajaban eran tan grandes y con tanta furia que las cabalgaduras no podían de ninguna manera caminar; vi un árbol cuya corteza olía a bálsamo y reparé que entre aquella arboleda debía de haber muchos árboles aromáticos, porque era grande la fragancia que allí había. Luego bajamos para pasar el Río del Papagayo, y lo que yo más me recelaba era, que no hubiese crecido, porque es de los Ríos más temidos de toda la Nueva España, por haberse tragado tantos hombres, su corriente es muy veloz y a treinta pasos del vado tiene un despeñadero, tan alto y profundo, que en cayendo allí no tiene humano remedio.

Al otro día pasamos aquel tan profundo arroyo que llaman de la Imagen, por un peñasco muy alto donde hay una peña que parece de mármol blanco que desde el arroyo se ve y representa una Imagen muy grande como de Nuestra Señora de la Concepción, que la misma naturaleza labró ahí.

Pasa por algunos pequeños poblados de indios, que por su poca importancia los deja en silencio y llega a Tixtla (él dice Tisla), de ahí sigue a Chilapa "donde llegamos el día de Corpus y dije mi sa en el Convento de los padres Agustinos".

Continúa su camino, encuentra otros pequeños poblados, al-

gunos ingenios y llega a Trisco (Atlixco), que en su opinión.

Es una muy hermosa ciudad, y tiene muy famosos campos de trigo, que abastecen gran parte de la Nueva España, está sita a la falda de una pequeñas colinas. Su campaña es tan deliciosa, como en nuestra España la Vega de Granada; tiene muy hermosa plaza, es muy abundante de gente, tiene hermosos conventos y en particular el de San Francisco, que está en un alto, el de los Padres Carmelitas y de San Agustín. La Iglesia Mayor - es Colegiata y muy hermosa.

De Atlixco despacha una carta a un mercader de la ciudad - de Puebla, que sale a recibirlo en el cerro de San Juan y en coche lo lleva a su casa. Al otro día visita al Obispo de Puebla, Illmo. Sr. D. Manuel Fernández de Santa Cruz; va a la Catedral y al Colegio de San Juan Bautista fundado por el Illmo. D. Juan de Palafox y Mendoza:

De la hermosa biblioteca del Colegio de San Juan Bautista, hoy Biblioteca Palafoxiana, dice: "vi en ella los libros más particulares, extraños y curiosos que en ninguna Librería de toda la Nueva España he visto". Realmente debe haberle interesado, pues en esa época contaba con seis mil volúmenes obsequio del Obispo - Palafox; acervo que después habría de acrecentarse con las donaciones que hicieron los señores Obispos Fernández de Santa Cruz y Fabián y Fuero, y con los restos de las bibliotecas de los Colegios de Jesuitas y, finalmente, con la donación de once mil volúmenes que hizo el P. José Francisco Irigoyen. En la actualidad, cuenta con cerca de veinticinco mil volúmenes, en su inmensa mayoría ediciones de los siglos XVI al XVIII.

De la ciudad de los Angeles dice que:

tiene muchos y muy hermosos Monasterios y Suntuosas Iglesias; las calles son espaciosas y bellas. Fui a visitar

el antiguo Convento de nuestro Seráfico Padre San Francisco, y aquel Santuario tan insigne del Calvario, y en cada paso una hermosa ermita, adornada con pinturas superiores, y en casi todas ellas había sacerdotes. Vi la procesión de la Infraoctava de Corpus Cristi, y di gracias a su Divina Magestad de ver la grandeza de la Procesión, con tantos religiosos y multitud de sacerdotes, que con adorno y gravedad lucían aquella ciudad; - lo cierto es opinión común que la Clerecía de la Puebla de los Angeles es de las más lucidas y virtuosas que tiene toda la Nueva España. Yo me hallé a una oposición de un Beneficio y para él hubo ochenta sacerdotes opositores y me aseguró el Ilustrísimo señor Obispo, - que se holgara para cada uno de aquellos sujetos tener un Beneficio que darles, porque cada uno de ellos era benemérito y muy práctico en diversas lenguas, que es lo que más en aquellas doctrinas se necesita.

Como la salida de la flota se acercaba, deja la ciudad de Puebla y sale rumbo a Veracruz; a una jornada del camino llegan a Dos Arroyos, donde se reunen varias personas a efecto de pasar la región volcánica de Mal País, pues hacía poco habían robado a unos "gachupines". Siguen a Perote y después, en el camino a Jalapa les sorprende una tempestad tan terrible, que él quien tanto había viajado nunca tuvo oportunidad de ver. Poco antes de la costa lo molestan tanto los mosquitos que manos y rostro se le hinchan. Sigue a la Antigua y, finalmente, al puerto de Veracruz.

Esto le parece muy poco saludable para los españoles por seco y cálido, así como arenoso "y que los cuerpos sudan tanto que se origina una enfermedad llamada Pasom de las que mueren personas a las veinticuatro horas". Dice que durante su estancia en Veracruz se trajo nieve para resfriar las bebidas, aún en contra de la opinión de los médicos de que esto no podrá ser provechoso: parece que desde aquella época se continuó esta práctica.

Hace una breve descripción de los principales edificios religiosos y menciona el castillo de San Juan de Ulúa, pero realmente sólo llaman su atención "unas sabandijas como a manera de pulgas, que los naturales llaman Niguas, y se entran en los piés, y poniéndose entre el cutis y la carne causan mucho dolor y aún me aseguraron que pasan el calzado".

A los pocos días embarca a España, a los cuarenta días llega a Cádiz y embarcándose en el Guadalquivir sigue a Sevilla y finalmente a Madrid para informar de su peregrinación de nueve años, al Rey Carlos II.

El P. Cubero sobrevivió a su viaje diecisiete años, fallece en 1696, y en este tiempo escribe algunos libros, entre los que merece citarse: Descripción general del Mundo v Notables sucesos que han sucedido en él... Valencia, 1697.

A P E N D I C E II

ADVERTENCIA AL LECTOR SOBRE DISTANCIAS, TONELAJES

Y MONEDA.

Destinaremos unos párrafos a definir y hacer algo más claro el problema de las medidas que siempre resulta confuso:

Distancias: La legua era la medida más usada en la época que nos ocupa, para medir distancias recorridas en el mar. La legua marina, de origen portugués, era de cuatro millas romanas - (aprox. 3.7 millas terrestres o 3.2 millas náuticas: 5.9 km.). - Los españoles, siguiendo la estimación errónea de Ptolomeo acerca de la circunferencia del globo, aceptaban dieciseis dos tercios - de legua por cada grado de latitud, en lugar de la estimación más justa de los portugueses que le daba un valor de diecisiete y medio. Esta diferencia fue muy importante en los debates luso-castellanos sobre la partición del globo. Complica más la situación el hecho de que los marinos ingleses, cuando menos en la última mitad del siglo XVI, usaban por conveniencia el valor de veinte leguas o sesenta millas por cada grado de latitud (una milla por minuto) sin tomar en cuenta la diferencia entre la milla romana y la inglesa. Hay que recordar que el largo de un grado de latitud (o un grado de longitud en el Ecuador) es aproximadamente - de sesenta y nueve millas terrestres, o ciento once km.

Tonelajes: El problema de los tonelajes de carga mercante es muy complejo: en los siglos XVI y XVII el "ton" inglés derivó

del "tun" -del francés "tonneau"- el tonel en que se envasaba el vino de Burdeos. Vino y tonel pesaban 2240 libras (1016 kg.) en Inglaterra, y 2000 "livres" (979 kg.) en Francia. Tomando en cuenta el desperdicio del espacio resultante de la forma de los toneles, el equivalente era de sesenta pies cúbicos, o sea 1.7 m3. No convenía a los mercantes esta medida porque cuando la carga no era de vino, la distribución del espacio cambiaba al no haber desperdicio. Por eso en Inglaterra el espacio de un "ton" de peso de carga se calculó a cuarenta pies cúbicos (1.13 m3.). En España la unidad correspondiente era la tonelada. En el siglo XVI la correspondencia era simple: un "deadweight ton" = un "tonneau de mer" = una tonelada sevillana; todas eran aproximadamente de un metro cúbico de peso.

Capacidad de carga: El "deadwight Tonnage" (capacidad de carga) era la diferencia entre el desplazamiento del barco vacío y cargado, por lo tanto se trataba del máximo peso en carga que podía ser transportado sin peligro, y era usado para cargamentos pesados que podían cargar el barco al máximo antes de que estuviera "lleno". Todo esto parece bastante claro, pero se complicó después por que las unidades variaron con los tiempos y los lugares. Había un complicado juego entre el deseo de conservar el tonelaje nominal bajo, para reducir los derechos de portazgo, y el de conservarlo alto para cobrar más cuando el barco se alquilaba para carga o era alquilado por un gobierno para usarlo en la guerra. Así se desarrollaron varios "registros de tonelaje" que se complicaron con variadas fórmulas para equiparar las dimensiones de un barco con su tonelaje. Además, los métodos para éstos cálculos variaban entre ingleses, franceses y españoles. Para nuestros propósitos lo más importante son las diferencias entre la forma de calcular de ingleses y españoles. En 1520 el "ton" y la "tonelada" eran virtualmente iguales, pero durante el resto del siglo XVI la forma española de calcular varió y para 1620 la tonelada española era solamente 0.6 del "ton" inglés. Un barco de 500 toneladas al final del reinado de Carlos V correspondía a uno de solamente 350, al final del reinado de Felipe II; por lo tanto un bar

co inglés de cien toneladas equivaldría a uno español de 145 toneladas más o menos. Había aún más diferencia entre el tonelaje español mercante o de guerra, siendo considerado un barco mercante como pesando 20% más de su tonelaje nominal cuando se usaba en la Real Armada. Para fines bélicos, hacia 1570 la diferencia entre tonelajes ingleses y españoles era grande: en 1588 el San Salvador se registró en España con un peso de 953 toneladas, pero cuando lo midieron sus captores ingleses resultó de sólo 600. Por todo lo dicho con anterioridad los tonelajes dados deben tomarse con reserva, según las fuentes de que provienen, pero tomando en cuenta que había estas diferencias. Los números deben considerarse, igual que en el caso de la moneda, como del orden de magnitud y no como absolutos. Lo importante a recordar es que en tiempos de las actividades piráticas de Drake en el Pacífico, su Golden Hind podía ser de 100, 120 ó 150 tons., de acuerdo a cómo, dónde y por quién se le midiera. Hay que agregar 30 ó 45% a un número dado por una fuente inglesa para obtener el equivalente español.

Moneda: En cuanto al problema de la moneda, las sumas de dinero españolas en el período que nos ocupa están dadas en maravedís y ducados, o en pesos. Los dos primeros, después de 1497 eran únicamente monedas de cómputo (patrones), valiendo el ducado 375 maravedís. Cosas tales como los salarios se expresaban normalmente en maravedís. La moneda circulante era el real y múltiplos y subdivisiones de éste. También hablan las fuentes de pesos, pero no distinguen entre los diversos pesos existentes. Un autor de la talla de Pierre Chaunu da para el peso de oro, diferentes valores en maravedís.

A veces se trata de pesos de oro de 16 reales (544 maravedís); el "peso ensayado" o "de minas" cuyo valor era de trece y medio reales o 450 maravedís, era mucho más usual como patrón monetario en las Indias. Hay que recordar también que mucha de la circulación "monetaria" se hacía en lingotes de plata. La moneda más usada parece haber sido el "peso de a ocho reales" o peso corriente, mexicano, cuyo valor era de ocho reales o sea, 272 mara-

vedís. Era la famosa pieza de a ocho o dólar mexicano que tuvo gran uso internacional. (N. de la A.: El nombre de dólar proviene de 1518 cuando en Bohemia, el conde Shilick, dueño de una mina de plata, acuñó pesadas monedas que el pueblo llamó "Joachimsthalers" y luego abrevió a "thalers", unidad monetaria del Norte de Alemania hasta 1873, cuando éste país adoptó el marco. La palabra "thaler" pasó al inglés como "dólar" y en las colonias inglesas de América, que carecían de moneda de plata propia, se llamó dólar al peso de plata mexicano de a ocho reales (peso duro o fuerte), que circuló en China y Filipinas; aún hoy en esos países llaman "mex" abreviatura de mexicano, a su moneda). Muy aproximadamente, 30,000 pesos de oro equivaldrían actualmente a cerca de 13,500 libras esterlinas. Las grandes devaluaciones del siglo XVII contribuyen aún más a la confusión. Con tales incertidumbres y después de las inflaciones de los siglos XVI y XVII, sumadas a los enormes cambios en las condiciones de la vida económica del mundo, cualquier intento de traducir a equivalentes modernos es inútil. Hablaremos de pesos simplemente como índice u orden de magnitud.

Para terminar, usaremos la palabra galeón escrita con minúsculas al referirnos indiscriminadamente a este tipo de naves y Galeón (mayúscula) se referirá específicamente al Galeón de Manila o Nao de China.

B I B L I O G R A F I A

LIBROS

- Borah, Woodrow, Comercio y Navegación entre México y Perú en el siglo XVI. México, Inst. Nacional de Comercio Exterior, 1975.
- Bosch García, Carlos, México frente al mar. El conflicto histórico entre la novedad marinera y la tradición terrestre. México, U.N.A.M., 1981.
- Bosch-Gimpera, Pedro, El problema de las Españas. México, U.N.A.M., 1981.
- Calderón Quijano, José Antonio, Historia de las Fortificaciones de la Nueva España. Sevilla, G.E.H.A., 1953.
- Cappa, Ricardo, Estudios críticos acerca de la dominación española en América. Madrid, Librería Católica de Gregorio del Amo, 1894, 11 t.
- Carletti, Francesco, Razonamientos de mi viaje alrededor del mundo. (1594-1606). México, U.N.A.M., 1976
- Chaunu, Pierre, Las Filipinas y el Pacífico de los Ibéricos. México, Inst. de Comercio Exterior, 1970.
- Chaunu, Pierre et Huguette, Seville et l'Amérique aux XVI et XVII siècles. París, Ed. Flammarion, 1977.
- Cuevas, Mariano, Monje y marino. La vida y los tiempos de Fray Andrés de Urdaneta. México, Ed. Galatea, 1943.

- Díaz del Castillo, Bernal, Historia verdadera de la Conquista de la Nueva España, escrita por el Capitán Bernal Díaz del Castillo, uno de sus capitanes. México, Fernández Editores, S.A., 1961.
- Fisher, H.A.L., Historia de Europa. Buenos Aires, Ed. Sudamericana, 1946, 3 t.
- Gerhard, Peter, Pirates of the West Coast of New Spain. 1575-1742. Glendale, California, the Arthur Clark Co., 1960.
- Haring, H. Clarence, Comercio y Navegación entre España y las Indias. México, F.C.E., 1939.
- Humboldt, Alejandro de, Ensayo Político sobre el Reino de la Nueva España. (Col. "Sepan Cuántos...", N° 39), México, Ed. Porrúa, 1966.
- Jármey Chapa, Martha de, Un eslabón perdido en la Historia. Piratería en el Caribe en los Siglos XVI y XVII. México, U.N.A.M., 1983.
- Knauth, Lothar, Confrontación transpacífica. El Japón y el Nuevo Mundo Hispano. 1542-1639. México, U.N.A.M., I.I.H., 1972.
- Maguidovich, I.P., Historia del descubrimiento y exploración de Latinoamérica. Moscú, Ed. Progreso, s/f.
- Martínez, José Luis, Pasajeros de Indias. Madrid, Alianza Editorial, 1983.
- Mathes, W. Michael, Sebastián Vizcaíno y la expansión española en el Océano Pacífico. 1580-1630. México, U.N.A.M., 1973.

- Morales, Ernesto, Exploradores y Piratas en el Sur Argentino. Buenos Aires, Edic. de la Soc. de Amigos del libro rioplatense, 1936.
- Morga, Antonio de, Sucesos de las Islas Filipinas. Madrid, Librería General de Victoriano Suárez, 1909.
- Ortega y Medina, Juan A., El conflicto anglo-español por el dominio oceánico (Siglos XVI y XVII). México, U.N.A.M., 1982.
- Ots Capdequí, J.M., El Estado Español en las Indias. México, F.C.E., 1975.
- Parry, J.H., El Imperio Español en Ultramar. Madrid, Edit. - Aguilar, 1970.
- Pereyra, Carlos, Obras Completas. México, Libreros Mexicanos Unidos, 1960, 2t.
- Prieto, Carlos, El Océano Pacífico. Navegantes españoles del siglo XVI. Madrid, Ed. de la Revista de Occidente, 1972.
- Schurz, William L., The Manila Galleon. New York, E.P. Dutton and Co. Inc., 1939.
- Spate, O.H.K., The Spanish Lake. Minneapolis, Univ. of Minnesota Press, 1979.
- Vicens-Vives, J., Atlas de Historia Universal. Barcelona, Ed. Teide, 1972.
- Vilar, Pierre, "La transición del Feudalismo al Capitalismo", en Charles Parain et al., El Feudalismo. Madrid, Ed. Ayuso, 1975.

- Williams, Neville, The Sea Dogs. Privateers, Plunder and Piracy in the Elizabethan Age. New York, MacMillan Publ. Co., 1975.
- Yuste López, Ma. del Carmen, El Comercio de Nueva España con Filipinas. Tesis de Licenciatura, U.N.A.M., 1977.

REVISTAS

- Almazán, Marco A., "El Galeón de Manila", Artes de México, México, Artes de México y del Mundo, S. A., N° 143, 1971
- Borah, Woodrow, "Hernán Cortés y sus intereses en el Pacífico", Estudios de Historia Novohispana, Vol. IV, México, U.N.A.M., 1971, pp. 7-25.
- Carballo, Manuel, "El Comercio con Asia", Artes de México, México, Artes de México y del Mundo, S.A., N° 190, 1976.
- Fernández Alvarez, Manuel, "Orígenes de la Rivalidad Naval Hispano-Inglesa en el Siglo XVI", Revista de Indias. Madrid, Ed. Inst. Gonzálo Fernández de Oviedo, 1947.
- Memije, Vicente de, "Theses Matematicas de Cosmografía, Geografía e Hidrografía", Anuario de Historia, año V, México, U.N.A.M., Fac. Fil. y Letras, 1965
- Quintana, José Miguel, "Un viaje de Filipinas a la Nueva España en el Siglo XVI", Artes de México, México, Artes de México y del Mundo, S. A., N° 143, 1971

DOCUMENTOS

Archivo General de la Nación, México, D.F. A.G.N.

Siglas:

Ramos:	Mercedes,	M.
	General de Partes,	G.P.
	Archivo del Hospital de Jesús,	J.
	Inquisición,	I.

A.G.N., J., leg. 203, exp. 8. "Registro del San Lázaro". México, 30 - de octubre de 1538 .

A.G.N., J., leg. 270, exp. 8:25. "Contrato entre Juan Domínguez de Espinosa y Hernán Cortés", México, 17 de abril de 1536.

A.G.N., J., leg. 68, exp. 331. "Carta de Don Antonio de Mendoza a Hernán Cortés". México, 14 de febrero de - 1538.

A.G.N., J., leg. 270, exp. 5. "Obligado que hizo el señor Juan de Toledo a Pascualín, sobre el navío Santa Cruz". Tehuantepec, 30 de noviembre de 1540.

A.G.N., J., leg. 228, exp. 2. "Marín... gastos de los navíos para el Perú". México, 8 de diciembre de 1554.

A.G.N., J., leg. 235, exp. 2. "Sobrecarta de venta de la tercera parte del galeón Santa Cruz". Antequera, 28 de diciembre de 1554.

- A.G.N., J., leg. 229, exp. 1. "Memoria de lo que debe el galeón San Pedro y la carga con que llevo ques a cargo de Juan alvarez de luna capitán de dho galeón", en Cuentas de Pedro de Ahumada, México, 1550-1567.
- A.G.N., J., leg. 228, exp. 3:43 y leg. 68, exp. 172. "Pedro de Ahumada a Juan Bautista de Marín, s/f, y Ahumada a Nicolás de Cazana". Tehuantepec, 16 de marzo de 1554.
- A.G.N., J., leg. 247, atado 2, hojas sueltas. "Probanza relativa a la falta de responsabilidad de Lorenzo La drón de Guevara por la pérdida de trece mulas". Lima, 22 de febrero de 1555.
- A.G.N., J., leg. 273, exp. 4:8 "Inventarios y contratos de arrendamiento relativos a las propiedades del marquesado en el Peñol de Xico. 1570-1574".
- A.G.N., J., leg. 228, exp. 3:203. "Orden de Ahumada a Juan Bautista de Marín para que consigne el saldo y cargue a la cuenta del Marqués del Valle la cantidad de 8,154 pesos por plata - enviada a Veracruz". México, 22 de octubre de 1558.
- A.G.N., J., leg. 235 "Recompensa de la villa de Tehuantepec que se incorporó a la real corona". Toledo, 16 de diciembre de 1560.
- A.G.N., J., leg. 202, fol. 4. "Juan de Toledo al licenciado Altamirano". Tehuantepec, 31 de agosto de 1540.

- A.G.N., M. III, fol. 237 r-237 v. "Orden de Luis de Velasco de que los tamemes que Mendoza necesita para su viaje a Huatulco le sean proporcionados". México, 3 de diciembre de 1550.
- A.G.N., M. V, Fol. 18v. "Orden de Velasco a los oficiales de la Real Hacienda de que entreguen un anticipo de 300 pesos de plata a Andrés de Cauches y Martín de Goiti". México, 4 de abril de 1560.
- A.G.N., M. V, fol. 116v-117r. "Orden de Velasco a los oficiales de la Real Hacienda de que paguen 2,000 pesos de plata a Lope de Molina". México, 3 de octubre de 1560.
- A.G.N., M. III, fol. 32v. "Licencia para construir un carabelon". Coyoacán, 2 de abril de 1550.
- A.G.N. M. IV, fol. 90r-90v. "Licencia de Luis de Velasco I para que viaje al Perú la nao San Jerónimo". México, 23 de noviembre de 1554.
- A.G.N., M. VI, fol. 201r-201v. "Licencia de Luis de Velasco I para que viaje al Perú la nao Nuestra Señora de la Concepción". México, 22 de abril de 1565.
- A.G.N., M. V, fol. 137v-138r. "Licencia de Luis de Velasco I para que viaje al Perú la nao San Lorenzo". México, 26 de octubre de 1560.
- A.G.N., J., leg. 203, hojas sueltas. "Contrato de un marino con Cortés". México, 18 de marzo de 1539.

- A.G.N., M.III, fols. 254-v-255r. "Orden de Luis de Velasco I al alcalde mayor de Huatulco". 12 de enero de 1551.
- A.G.N., G.P., II, s/f. "Licencia para que Alonso Granero de Avalos vaya a Perú como obispo de Caracas". México, 7 de marzo de 1580.
- A.G.N., M.VIII, fol. 245r-245v. "Licencia a Guillén de Almas para establecer una fábrica de vidrio en Lima". México, 13 de octubre de 1566.
- A.G.N., G.P., II, fol. 85r-85v. "Licencia a Juan Francisco de Ojeda". México, 27 de mayo de 1579.
- A.G.N., G.P.I, fol. 167v-168r. "Licencia a Diego de Albaro". México, 13 de abril de 1576.
- A.G.N., M.V, fol. 18v. "Orden de Luis de Velasco". México, 4 de abril de 1560.
- A.G.N., M., II, fols. 128v-129r. "Orden de Antonio de Mendoza a los oficiales de la Real Hacienda de México, para que sea aceptada para su acunación, toda la plata debidamente marcada". México, 26 de julio de 1543.
- A.G.N., J., leg. 270, exp. 7:42 "Conformidad de Alfonso Baca de Andrada como gobernador del Marquesado del Valle de pagar 1,200 pesos por 12 quintales de mercurio peruano". México, 20 de abril de 1574.
- A.G.N., M., V, fol. 18v. "Orden de Luis de Velasco a los oficiales de la Real Hacienda de México para que entreguen un anticipo para la com-

pra de materiales en Nicaragua para los navíos que se hallan en construcción en La Navidad". México, 4 de abril de - - 1560.

A.G.N., I., Tomo IA, exp. 67. "Carta del P. Pedro Valmaseda de Acapulco al Santo Oficio en México sobre la pérdida del navío Santa Ana". 8 de enero de 1588.

A.G.N., I., Tomo IA, exp. 67. "Carta del vicario de Acapulco D. Marios Tello al Santo Oficio de México, sobre la pérdida del navío Santa Ana". 9 de enero de 1588.

I N D I C E

	<u>Pág.</u>
PROLOGO	1
CAPITULO I	
SEMBLANZA DE LA ECONOMIA EUROPEA Y LA REPERCUSION DE AMERICA EN ELLA.	4
1.- Asentamiento español inicial y organización del sistema burocrático en las Indias.	27
2.- Las bases de la economía colonial.	32
CAPITULO II	
LA COMUNICACION DE ESPAÑA CON EL CARIBE.	47
1.- El Monopolio sevillano del Comercio.	48
2.- La Casa de Contratación	51
3.- El Consulado de Sevilla.	53
4.- Requisitos para la navegación, La Carrera de Indias.	55
5.- El comercio de esclavos.	66
6.- Peligros marítimos para el comercio español.	68
7.- Decadencia del poder español en el Caribe.	78
8.- Colonización extranjera de las Islas del Caribe.	88
CAPITULO III	
DESCUBRIMIENTOS Y CONQUISTAS EN AMERICA Y EL PACIFICO.	96
1.- La geografía de los conquistadores.	104
2.- La consecución del sueño imperial español en el Pacífico. Las expediciones.	110
3.- En busca de un estrecho. Magallanes - Elcano.	112

	<u>Pág.</u>
4.- Elcano circunnavega el globo.	212
5.- Expedición de García Jofre de Loaysa.	126
6.- Expediciones al Pacífico a partir de Nueva España.	131
7.- Cortés se apresta a cumplir las Capitulaciones para explorar la Mar del Sur.	141
8.- La expedición de Alvaro de Saavedra Cerón.	141
9.- Expedición de Hernando de Grijalva.	148
10- La expedición de Cortés a California. 1535-37.	149
11- La fallida expedición de Pedro de Alvarado.	151
12- El viaje de Francisco de Ulloa.	153
13- El viaje de Rodríguez Cabrillo.	153
14- Expedición de Ruy López de Villalobos.	155
15- Descubrimiento de los países centroamericanos del litoral del Pacífico.	159
16- Descubrimiento y colonización de América del Sur.	162
17- Se reanuda el proyecto oriental del Imperio.	171
18.- ¿De qué puerto zarpó la expedición Legazpi-Urdaneta?.	179
19- La expedición Legazpi-Urdaneta.	182
20- El Tornaviaje.	194
21- Primera expedición de Alvaro de Mendaña.	204
22- Segunda expedición de Alvaro de Mendaña.	206
23- Expedición de Pedro Fernández de Quiroz y Luis Váez de Torres.	209
24- Termina un siglo de descubrimientos.	212

C A P I T U L O I V

LA COMUNICACION EN LA COSTA PACIFICA AMERICANA Y EL COMERCIO MEXICO - PERU.

	617
	Pág.
1.- Cortés y sus intereses marítimos en el Pacífico.	224
2.- Puertos, caminos, y comunicación entre Perú y Nueva España.	245
3.- Veracruz.	248
4.- Acapulco.	249
5.- Huatulco.	253
6.- El nodo ístmico del comercio.	257
7.- Un canal en Panamá.	264
8.- El viaje entre México y Perú.	268
9.- Los puertos de América del Sur.	275
10- Actividad económica en el litoral sudamericano.	280
11- Comercio México - Perú.	282
12- Las Naves.	284
13- Los pasajeros.	294
14- Los precios y las exportaciones entre Nueva España y Perú.	296
15- Las importaciones del Perú a Nueva España.	304
16- La influencia de la ruta Filipinas - Acapulco en el comercio México - Perú.	311

C A P I T U L O V

NAVEGACION Y COMERCIO ENTRE NUEVA ESPAÑA Y MANILA

1.- La apertura de la ruta.	325
2.- El tornaviaje, Derrota y peligros.	339
3.- Papel de las Filipinas en el imperio español.	349
4.- El comercio con Filipinas.	355

	618
	<u>Pág.</u>
5.- La situación en Manila.	366
6.- El comercio con Oriente y su efecto en Filipinas.	374
7.- Los galeones.	383
8.- Organización del comercio del Galeón.	389
9.- La salida de Manila y la llegada a Acapulco.	410
10- El contrabando.	416
11- Exportaciones de Nueva España a Filipinas.	417
12- Decadencia de la colonia española de las Filipinas.	420

C A P I T U L O V I

INTENTOS DE COMUNICACION DIRECTA Y COMERCIO ENTRE LAS FILIPINAS Y EL JAPON.

1.- Situación del Japón en el siglo XVI.	424
2.- Pugna entre portugueses y españoles.	427
3.- Los japoneses y Manila.	435
4.- Comercio Filipinas - Japón.	437
5.- Primeros intentos diplomáticos entre Manila y Japón.	444
6.- El episodio del galeón <u>San Felipe</u> .	446
7.- El episodio del galeón <u>Espíritu Santo</u> .	454
8.- Rodrigo de Vivero embajador en Japón.	456
9.- Sebastián Vizcaíno embajador en Japón.	463
10- El término de las relaciones hispano-japonesas.	480

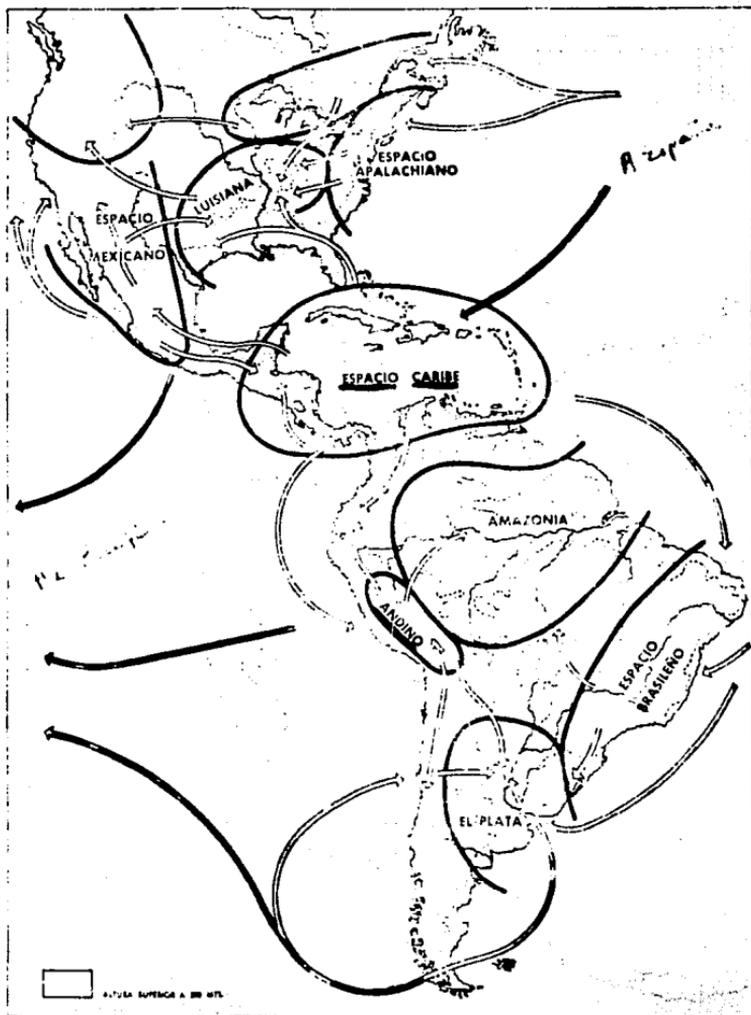
C A P I T U L O V I I

ATAQUES PIRATICOS A LA NAVEGACION ESPAÑOLA EN EL PACIFICO

I.- <u>LOS CORSARIOS INGLESES.</u>	482
------------------------------------	-----

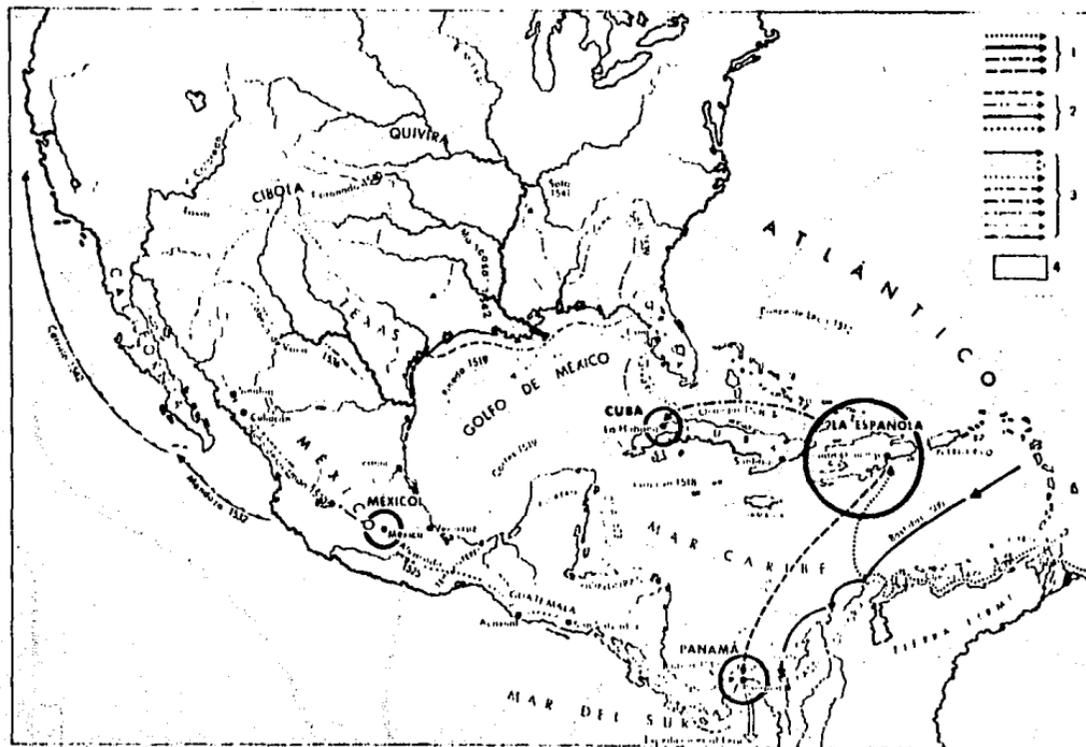
	619
	<u>Pág.</u>
1.- La rivalidad naval hispano - inglesa.	482
2.- Rompen abiertamente los ingleses el monopolio comercial español en aguas americanas. Sir John Hawkins en Veracruz. 1568	491
3.- Sir Francis Drake. Expediciones al Caribe. 1570-1572-3	496
4.- John Oxenham en el Darién. 1576.	500
5.- Sr. Francis Drake. Viaje de circunnavegación. 1577.	503
6.- Pedro Sarmiento de Gamboa. Intento de fortificar el Estrecho de Magallanes.	525
a) La primera expedición de Sarmiento desde el Perú. 1579.	526
b) La expedición colonizadora llevada por Sarmiento al Estrecho. 1581.	529
7.- Thomas Cavendish en el Pacífico.	538
8.- Captura del Galeón <u>Santa Ana</u> . 1587.	540
9.- Sir John Hawkins en el Pacífico. 1593.	550
 II- <u>LOS CORSARIOS HOLANDESES</u>	
1.- Las primeras expediciones corsarias holandesas al Pacífico. Mahu-de Cordes y Olivier van Noort. 1598.	556
2.- La expedición de Joris van Speilbergen. 1614.	564
3.- La última expedición holandesa al Pacífico. 1642-3	574
 CONCLUSIONES	 580
APENDICE I-UN VIAJE DE FILIPINAS A NUEVA ESPAÑA	590
APENDICE II - ADVERTENCIA AL LECTOR SOBRE DISTANCIAS, TONELAJES Y MONEDA.	602
BIBLIOGRAFIA	606
INDICE	615

XXXVI MARCHA DE LOS DESCUBRIMIENTOS EN AMERICA



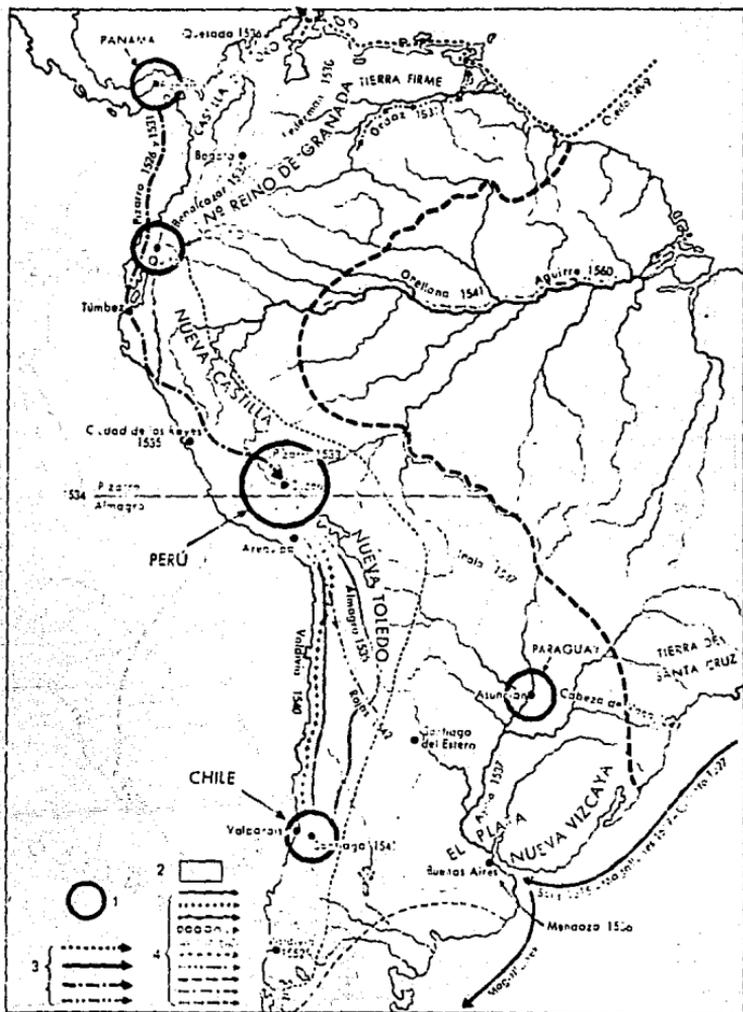
El descubrimiento de América por parte de Cristóbal Colón en 1492 marcó el inicio de la era de los descubrimientos. La exploración de América del Norte comenzó con el viaje de Juan Ponce de León en 1492. La exploración de América del Sur comenzó con el viaje de Cristóbal Colón en 1498. La exploración de América del Sur comenzó con el viaje de Cristóbal Colón en 1498.

XXXVII. DESCUBRIMIENTOS EN LAS ANTILLAS, MEXICO Y AMERICA DEL NORTE



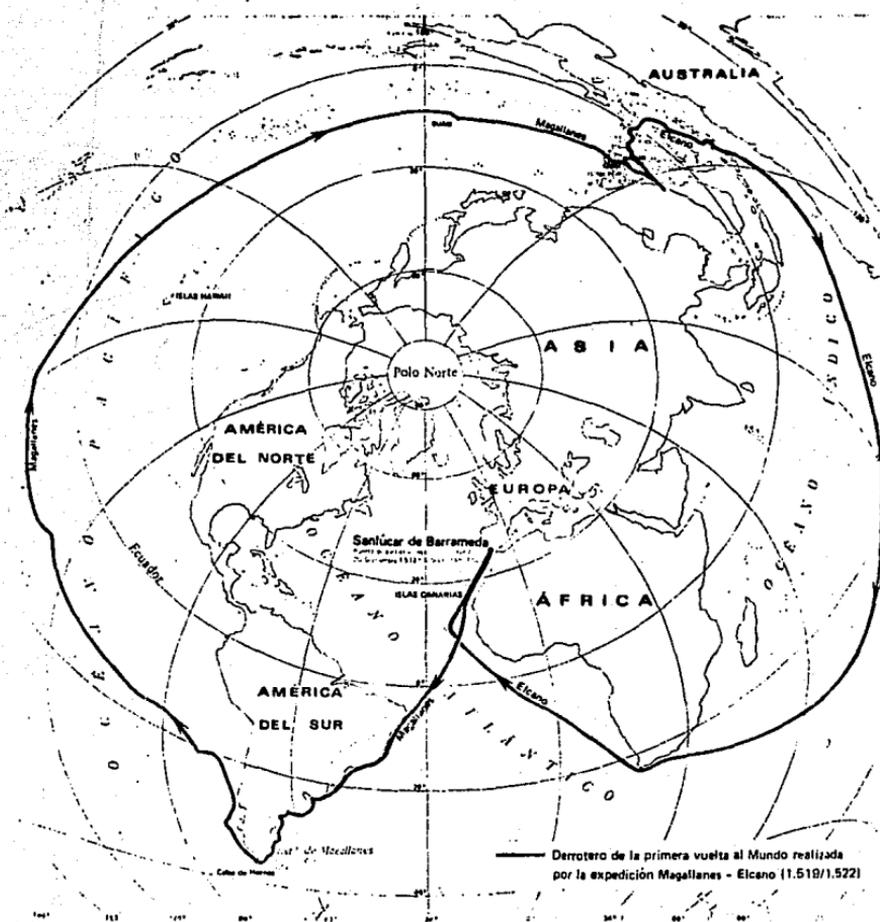
Signos: 1 Grupo de descubrimientos entre 1492 y 1509. -- 2. Id. entre 1510 y 1520 -- 3. Id. entre 1520 y 1542 4 Imperio azteca.

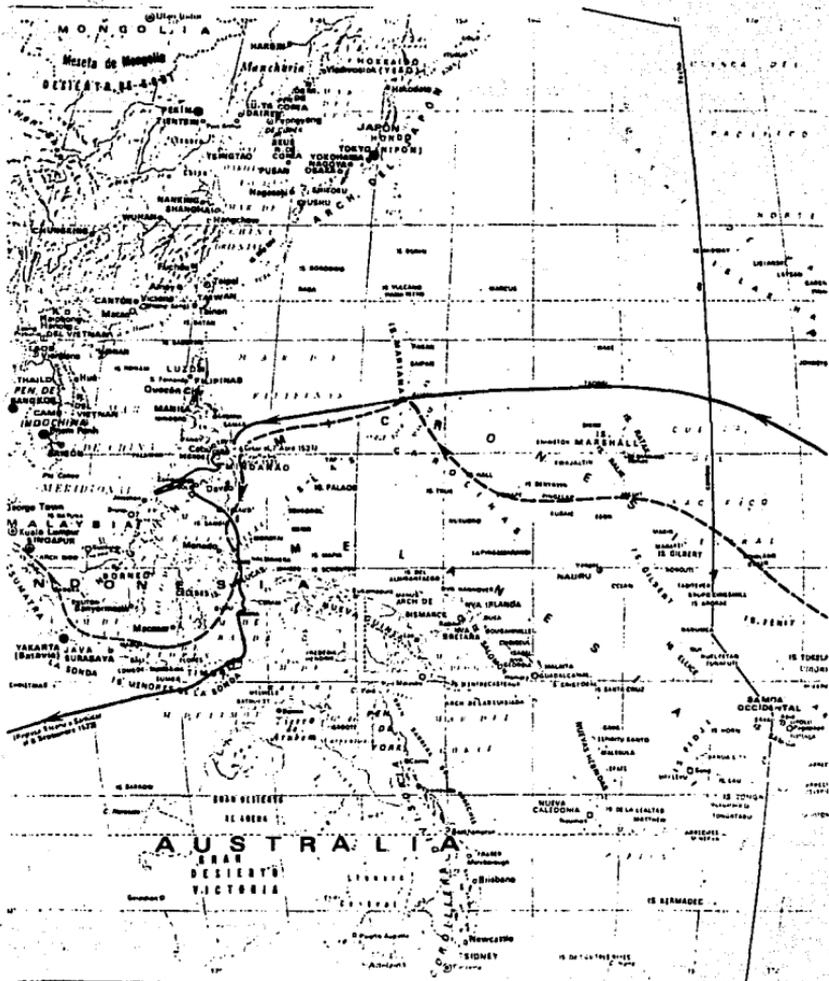
XXXVIII. DESCUBRIMIENTOS EN AMERICA DEL SUR

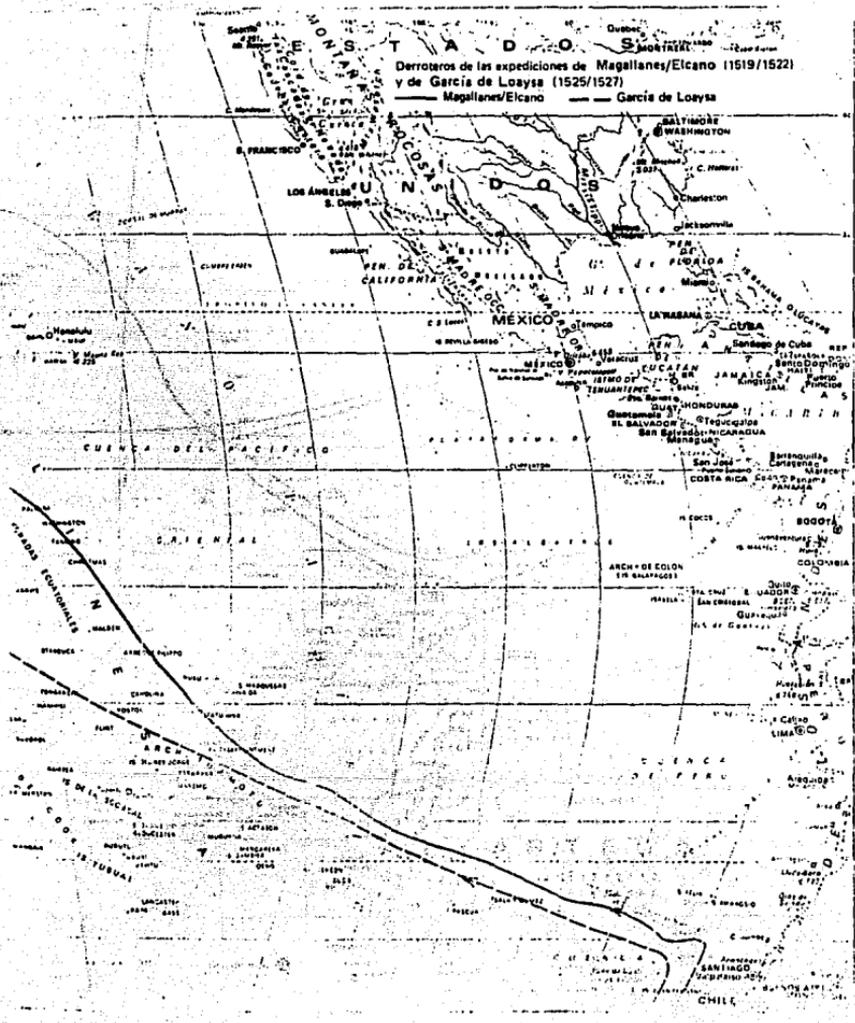


Signos: 1 Núcleos de descubrimiento y colonización — 2 Línea de descubrimientos hasta 1533
3 Línea de descubrimientos de 1534 a 1549
4 Línea de descubrimientos de 1550 a 1580

Rutas de los navegantes españoles en el Océano Pacífico durante el siglo XVI

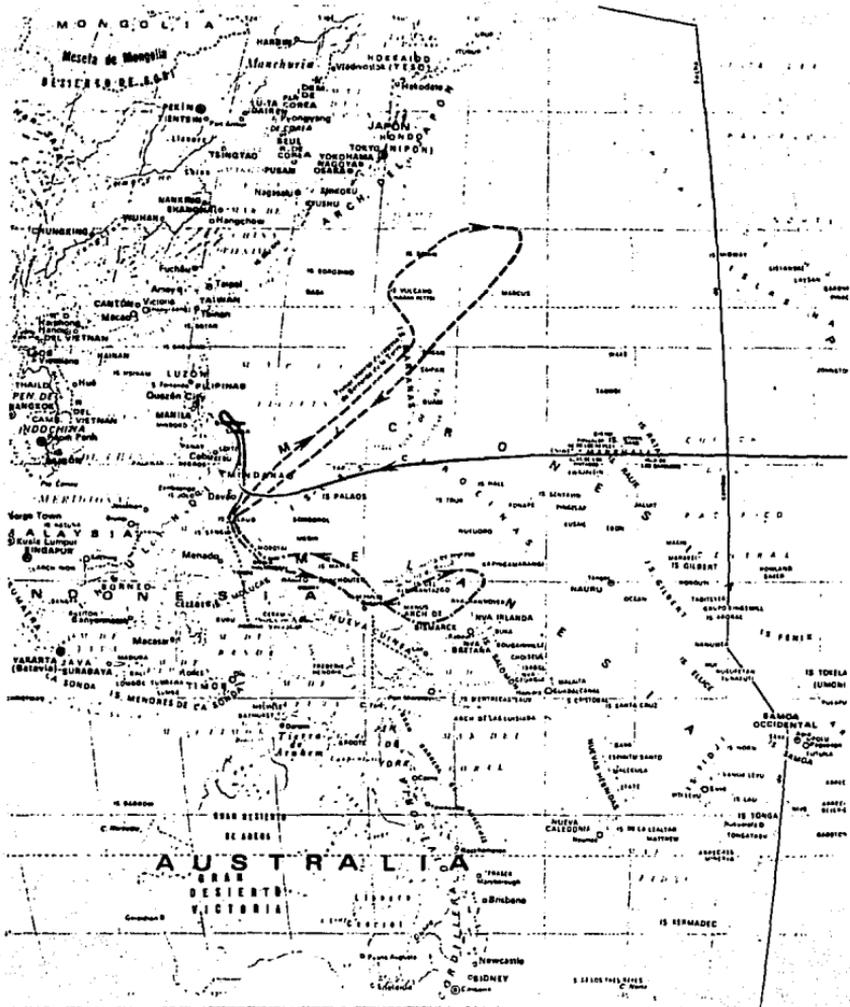


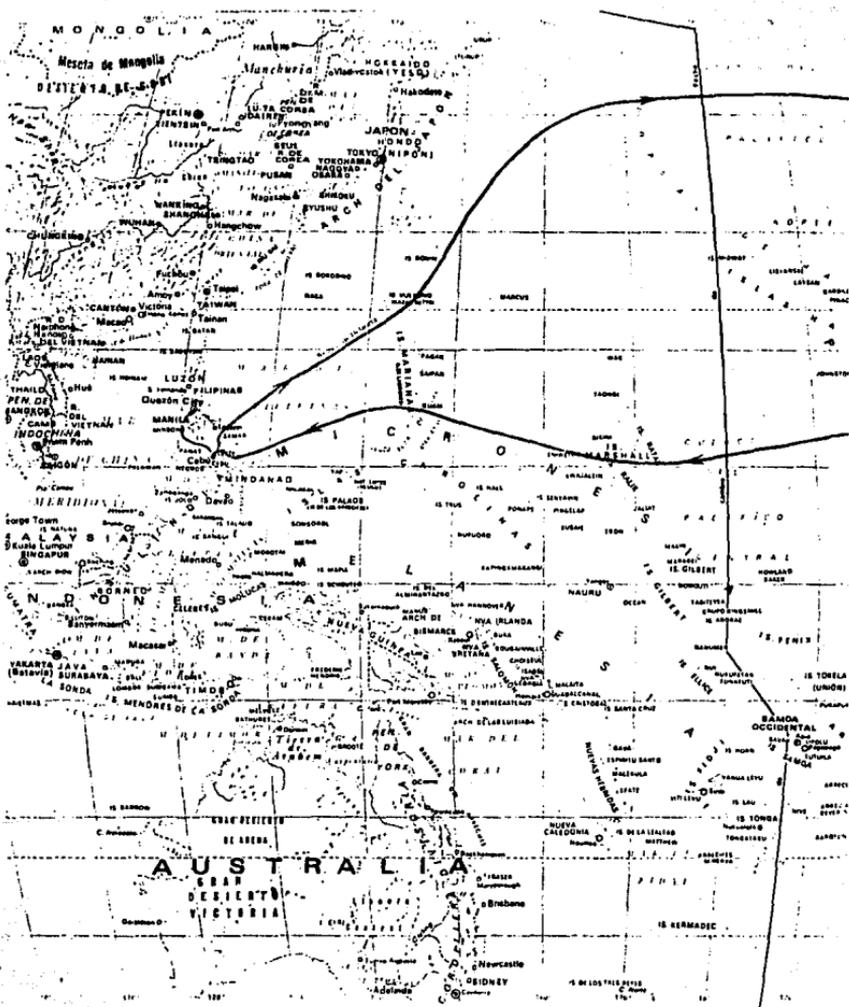




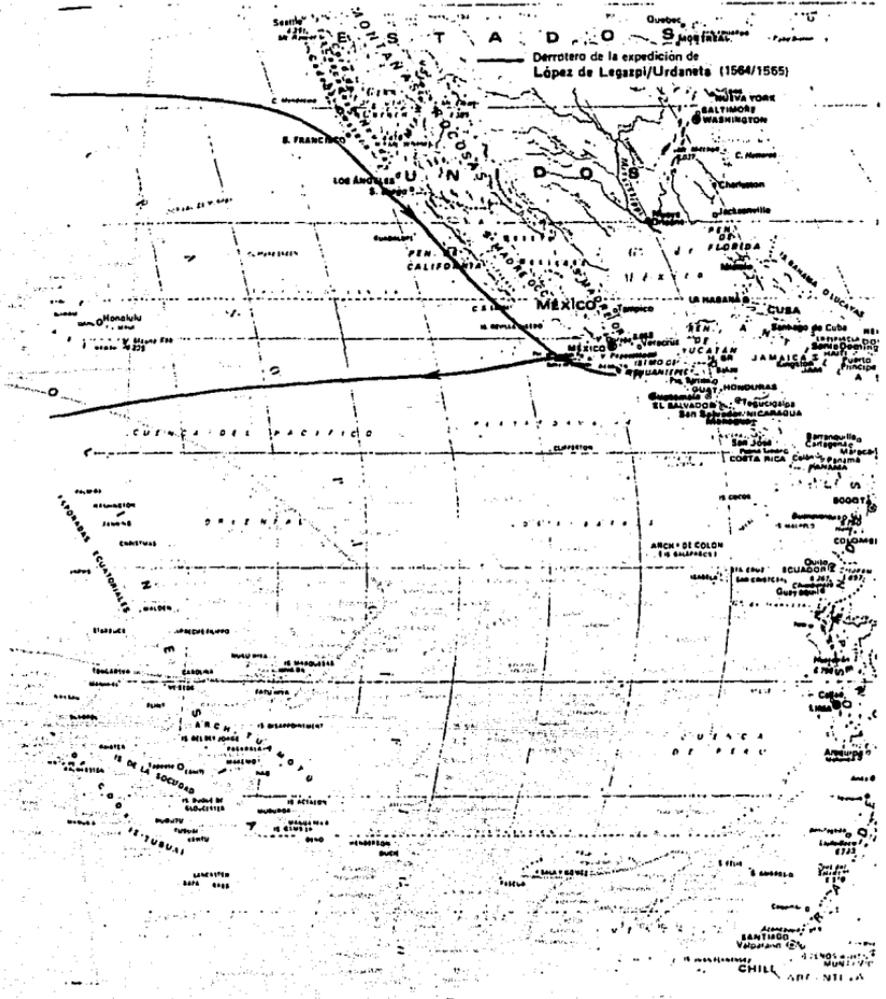
Derroteros de las expediciones de Magallanes/Elcano (1519/1522) y de Garcia de Loaysa (1525/1527)

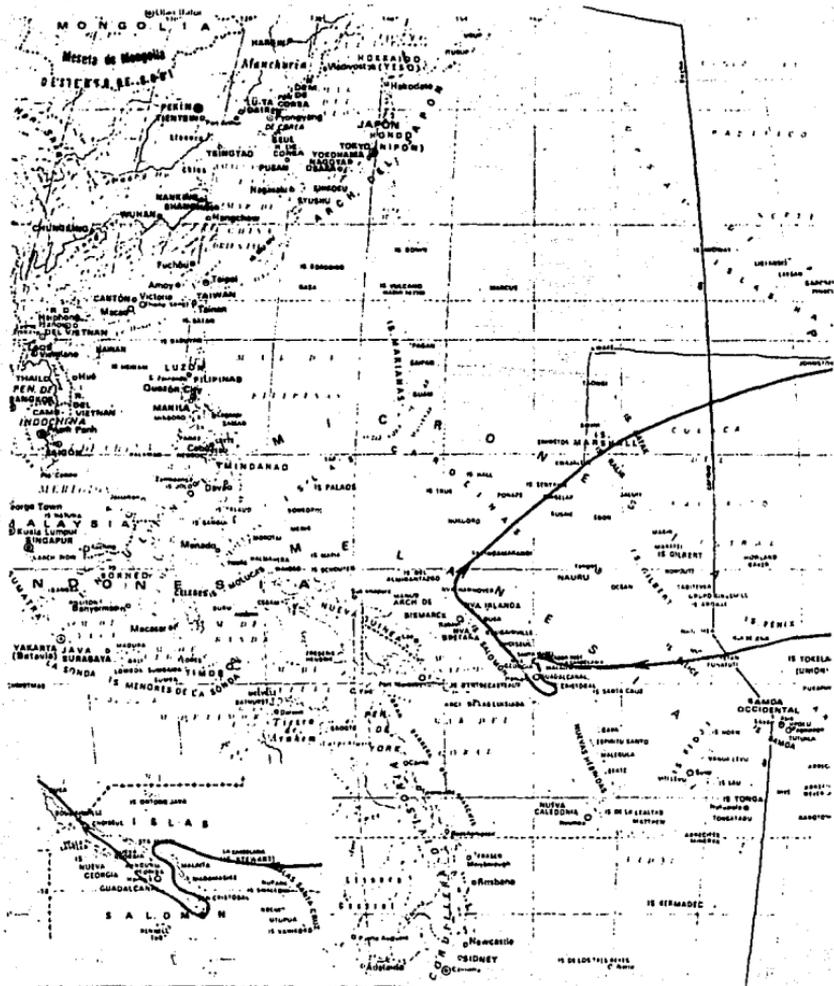
Magallanes/Elcano ——— Garcia de Loaysa

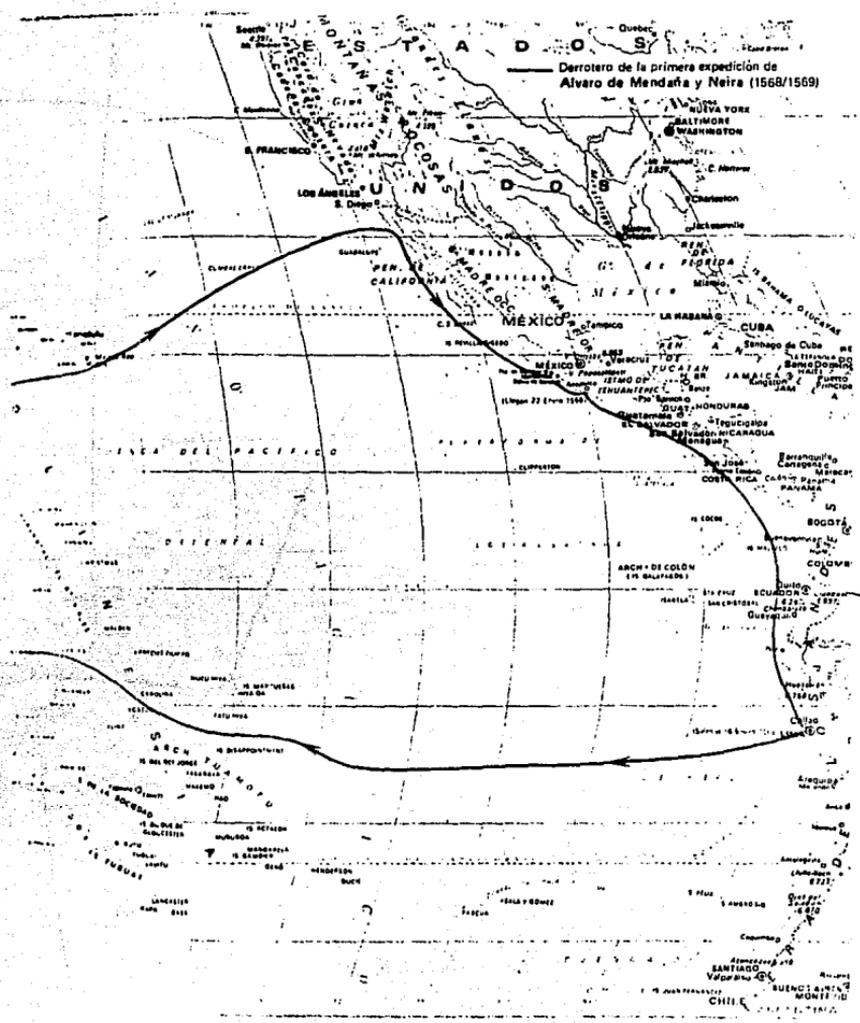




Derrotero de la expedición de López de Legazpi/Urdaneta (1564/1565)







Derrotero de la segunda expedición de Alvaro de Mendaña y Neira (1595/1596)

