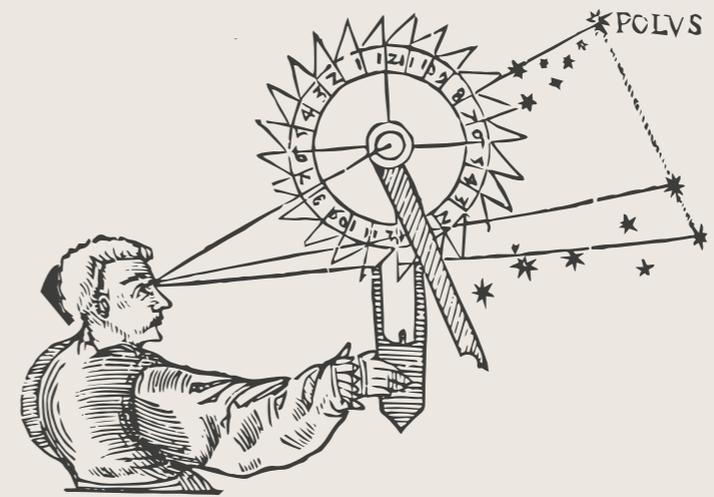


ENCUENTRO DE TRES MUNDOS

A 500 años de la
primera circunnavegación
del planeta





ENCUENTRO DE TRES MUNDOS A 500 años de la primera circunnavegación del planeta

Biblioteca Nacional de Chile

Servicio Nacional del Patrimonio Cultural

Noviembre de 2020

ISBN: 978-956-244-492-7

Organización y producción: Departamento de Extensión, Biblioteca Nacional de Chile:

Marco Jiménez, Ana María Berthelon, Francisca Mesa, Pilar Labra, Marcelo Pérez,

Sandra Acevedo y Victor Munita, y Centro de Investigaciones Diego Barros Arana.

Textos e investigación: Jaime Rosenblitt, Centro de Investigaciones Diego Barros Arana

Corrección de textos: Pilar de Aguirre

Diseño: MUSEAL, Alejandra Lührs, Soledad Castillo

Colaboración:

Embajada de España en Chile

Embajada de Portugal en Chile

Subdirección Nacional de Pueblos Originarios, Archivo Nacional Histórico de Chile

Biblioteca Nacional de España

Biblioteca Nacional de Portugal

Archivo de Indias (España)

Archivo Torre do Tombo (Portugal)

Biblioteca del Congreso (Estados Unidos)

Biblioteca Universidad de Princeton (Estados Unidos)

Biblioteca Estense Universitaria di Modena (Italia)

Universidad John Carter Brown (Estados Unidos)

Biblioteca Nacional de Chile

Av. Libertador Bernardo O'Higgins N° 651, Santiago de Chile

Teléfono: 56 223605310

www.bibliotecanacional.cl

Ministra de las Culturas, las Artes y el Patrimonio

Sra. Consuelo Valdés Chadwick

Subsecretario del Patrimonio Cultural

Emilio De la Cerda Errázuriz

Director Servicio Nacional del Patrimonio Cultural

Sr. Carlos Maillat Aránguiz

Director Biblioteca Nacional de Chile

Sr. Pedro Pablo Zegers Blachet

Director Centro de Investigaciones Diego Barros Arana

Sr. Rafael Sagredo Baeza

Imagen de Portada: Battista Agnese, *Mapa del océano Atlántico*, 1544.

Colección: Biblioteca Nacional de España.



ENCUENTRO DE TRES MUNDOS

A 500 años de la
primera circunnavegación
del planeta

Jaime Rosenblitt

Textos e investigación
Centro de Investigaciones Diego Barros Arana

ÍNDICE

PALABRAS CONSUELO VALDÉS CHADWICK, Ministra de las Culturas, las Artes y el Patrimonio	11	IV. DEFENSAS DE LAS COSTAS AMERICANAS	127
PRESENTACIÓN	13	La fachada atlántica	130
I. GEOPOLÍTICA DE LA EXPANSIÓN MARÍTIMA	15	El lago del Pacífico	137
El factor comercial	21	Panamá y Nueva España	147
Asedio al orden político-comercial	28	V. MANANTIAL DE RIQUEZAS	151
Búsqueda de nuevas rutas. El proyecto portugués	33	El Cerro Rico	154
II. NAVEGAR EL PLANETA	41	El espacio económico peruano	159
La carrera hacia La Especiería	46	El mineral indispensable	162
Hernando de Magallanes antes del célebre viaje	53	Decadencia minera e imperio	167
La primera circunnavegación del planeta	59	VI. LAS EXPERIENCIAS COLONIALES DE PORTUGAL Y ESPAÑA EN ASIA	171
Capitalizar la ruta entre los océanos	64	Después de 80 años de experiencia y acumulación de conocimientos...	175
La defensa del estrecho	69	Comerciar, colonizar y conquistar	181
El peligro pirata y fortificación del estrecho (Drake y Sarmiento de Gamboa)	78	En los confines del planeta	187
Un enemigo mucho mejor preparado	84	Los frutos del viaje más largo	195
El conocimiento como arma	102	Nuevas formas de colonialismo	201
III. LOS HABITANTES DEL FIN DEL MUNDO		Desventaja demográfica, cultural y religiosa	204
AL MOMENTO DEL ENCUENTRO CON OCCIDENTE	105	Camino a la aldea global	207
Aónikenk	111	PALABRAS FINALES	208
Selk'nam	113	BIBLIOGRAFÍA	212
Kawéskar	116		
Yagán	120		

PALABRAS INICIALES

El viaje Magallanes-Elcano, la primera circunnavegación documentada alrededor del mundo, cambió el rumbo de la humanidad e impactó directamente en la forma como se la entendía. No solo representó la posibilidad de cruzar por primera vez el único paso interoceánico natural entre el océano Pacífico y el Atlántico, sino que también determinó un icónico encuentro de continentes y culturas que modificó el paisaje de nuestro planeta y cambió todo lo conocido, medible y transitable hasta entonces.

Este hito de alcance mundial está íntimamente vinculado a nuestra identidad nacional, dado que esta travesía situó por primera vez en el mapa el territorio que finalmente terminó siendo Chile, a la vez que dio inicio a un intercambio cultural con los pueblos originarios de nuestra nación. Pero este proceso no estuvo exento de desafíos complejos, de los que hoy tenemos el deber de aprender.

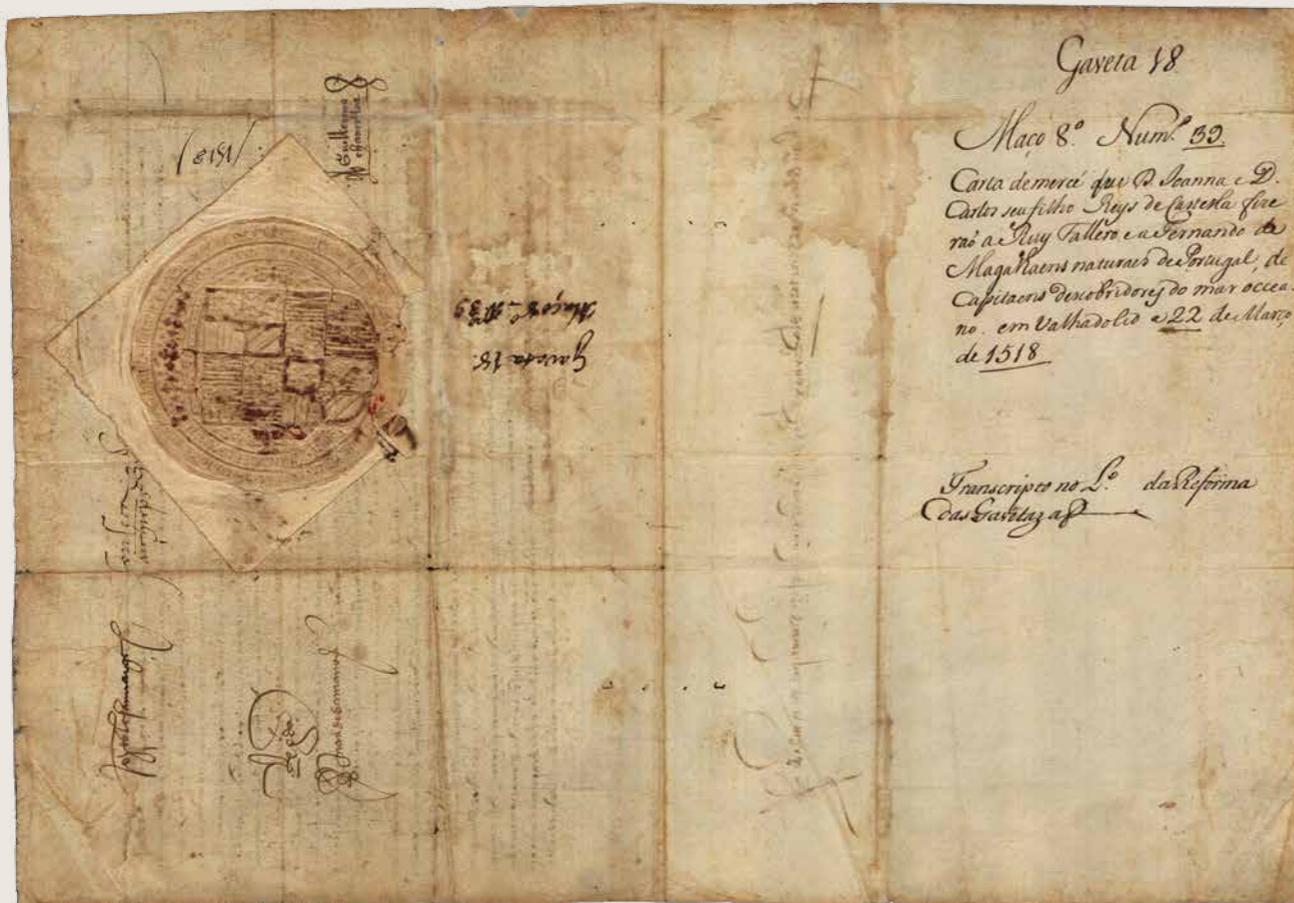
La exposición que hoy presenta la Biblioteca Nacional, *Encuentro de tres mundos. A 500 años de la primera circunnavegación del planeta*, es fruto de un esfuerzo colectivo, en el que me permito destacar especialmente la colaboración del Centro Cultural de España y del Instituto Camões, desde sus sedes en nuestro país.

Agradezco también el trabajo dedicado del equipo de la Biblioteca Nacional, que, como parte del Servicio Nacional del Patrimonio Cultural, da cuenta del compromiso del Ministerio de las Culturas, las Artes y el Patrimonio, y del Estado de Chile, con la difusión del patrimonio común. Una tarea que, como el viaje de hace quinientos años, hoy también nos invita a ver el presente con mirada de futuro y nos insta a asumir el desafío de surcar nuevos estrechos sociales, culturales y científicos.

Sin duda, hoy estamos ante nuevas cartografías locales y globales.

Aprovechemos esta señal de la historia para atrevernos a actualizar nuestros modelos culturales a partir de los canales del pensamiento, la creatividad y el humanismo.

Consuelo Valdés Chadwick
Ministra de las Culturas, las Artes y el Patrimonio



Cubierta de la traducción del contrato y asiento que hizo Hernando de Magallanes con Carlos I, rey de Castilla, 1518. Colección: Archivo Nacional de Torre do Tombo, Portugal.

PRESENTACIÓN

Junto con representar un hito en la historia de la humanidad por ser la primera circunnavegación del planeta, el viaje de Hernando de Magallanes concita varios aspectos que deben ser reconocidos y destacados cuando se conmemoran 500 años de dicho acontecimiento.

Al concluir la travesía, quedó demostrada la redondez de la Tierra y constatada la existencia de cinco continentes, la amplia variedad de pueblos que los habitaban y las profundas diferencias culturales entre ellos. En adelante, la historia será el relato de los encuentros y desencuentros entre estas distintas formas de concebir, habitar y entender el mundo. Es decir, la historia universal.

El viaje fue la epopeya de un puñado de hombres, consumada gracias a la valentía y fuerza de voluntad que les permitió superar sufrimientos y episodios extremos. Pero este logro fue posible también porque en la navegación se conjugaron los principales avances científicos de la época e innovaciones en las técnicas de construcción y diseño naval. Estos aportes provenían de distintos pueblos y culturas, muchas veces irreductibles enemigos entre sí, que se sintetizaron en las naves, conocimientos y experiencia de quienes las tripulaban.

Para Chile, el viaje de Hernando de Magallanes es un momento que debe ser recordado. Constituye lo que en la práctica fue el primer avistamiento del territorio nacional por los europeos y señala la gravitación que tendrán los territorios y maritorios australes en la formación de su identidad. El encuentro de los aventureros occidentales con los pueblos originarios representa la singularidad de la cultura chilena e impone la necesidad de rescatar aquellos elementos que el avance de la modernidad ha dejado en el olvido.

Con la exposición *Encuentro de tres mundos. A 500 años de la primera circunnavegación del planeta*, la Biblioteca Nacional, con la inestimable colaboración del Centro Cultural de España en Chile y del Instituto Camões en Chile, quiere compartir esta gran aventura con sus visitantes, relevar el hecho de que en la hazaña de unos pocos confluyen siglos de conocimiento, investigación y experimentación, y que la humanidad comenzó a encontrarse a sí misma en los confines de la geografía nacional.



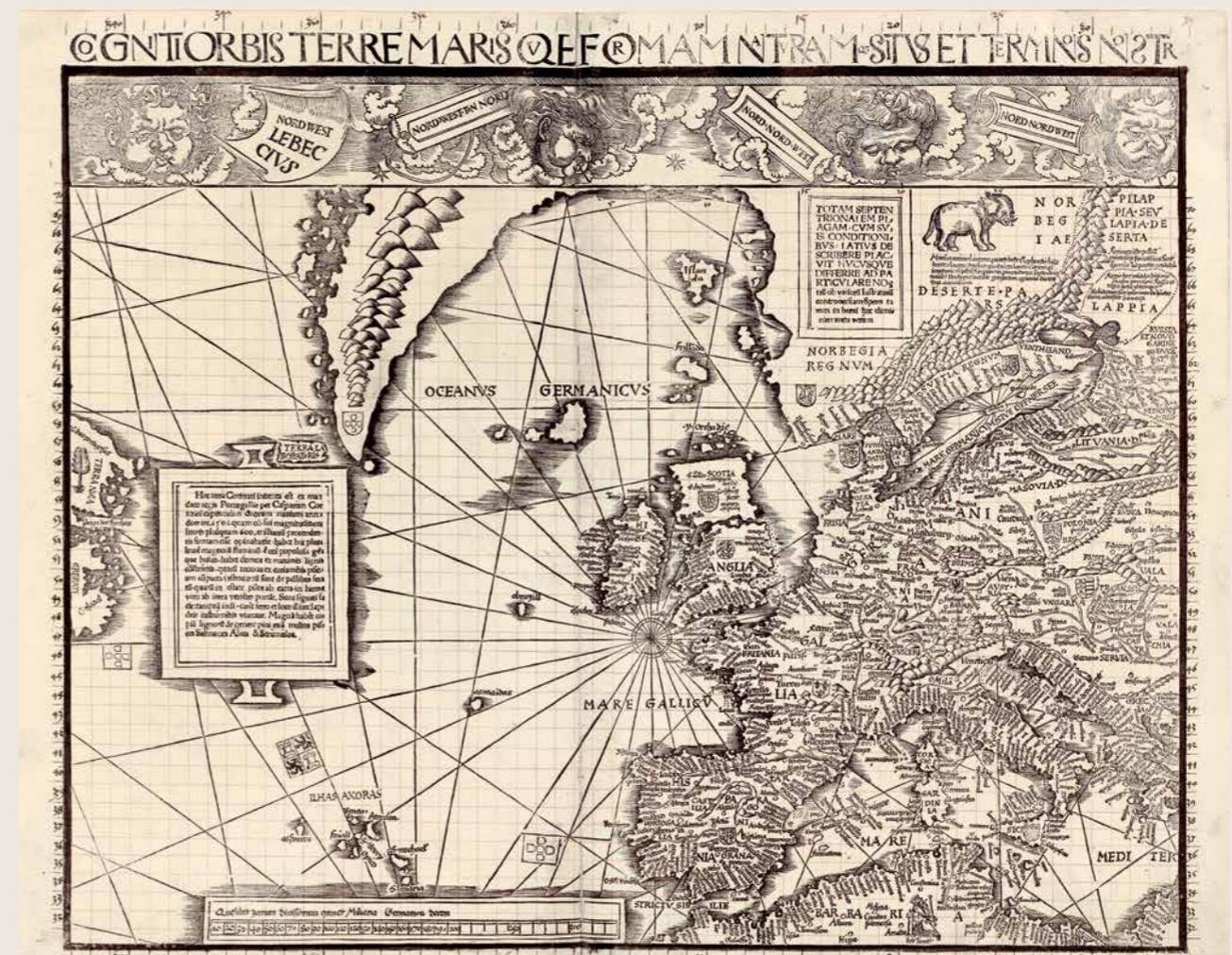
Sebastián Münster, *Nuevas islas con las que España dificulta la ruta al Oriente y la India*, Basilea, 1550. Colección: Biblioteca del Congreso de Estados Unidos.

Jaime Rosenblitt
Curador exposición y catálogo

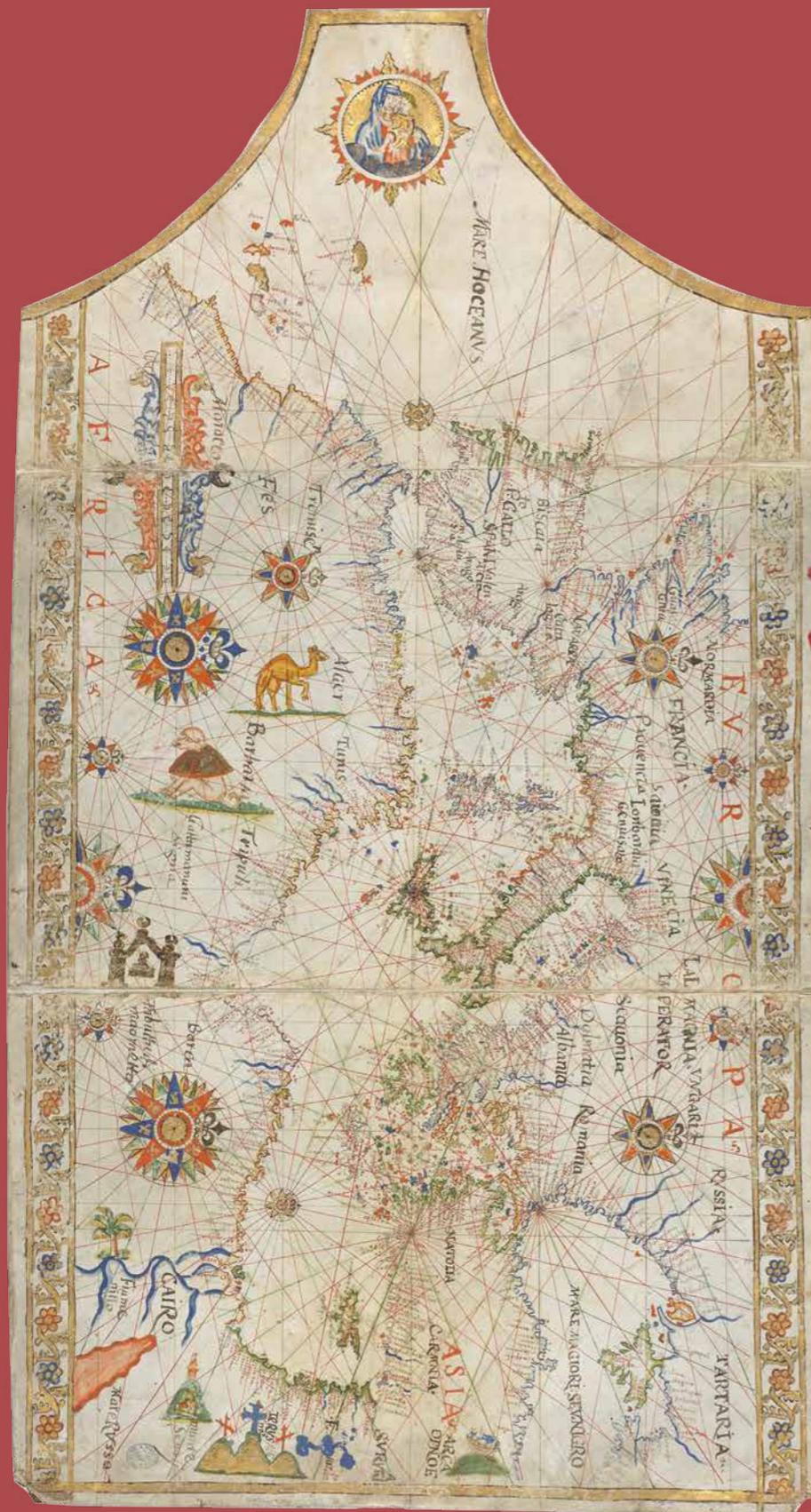
I.
GEOPOLÍTICA DE LA
EXPANSIÓN MARÍTIMA

A mediados del siglo xv Europa era un mundo en transición. La peste negra, que en la centuria anterior había causado la muerte a entre un cuarto y un tercio de la población del continente, también desencadenó profundas transformaciones en la sociedad, la economía y la política: cada vez eran menos los territorios anclados en la Edad Media en los que predominaba la ruralidad, las relaciones de servidumbre, el poder fragmentado en un mosaico de pequeños señoríos y la hegemonía de la Iglesia católica sobre la vida civil y la cultura. Sin embargo, casi cinco siglos de guerra religiosa, ya sea para arrebatar Jerusalén y los lugares sagrados al islam o para contener la amenaza musulmana sobre Europa, aún le reservaban a la Iglesia un considerable caudal de influencia política.

Fue precisamente ese espíritu de cruzada el que sembró las semillas de la Modernidad. El esfuerzo que demandaba la tarea de expulsar a los musulmanes de la península Ibérica propició que las monarquías de Castilla y Portugal se constituyeran en los primeros Estados centralizados del continente e impusieran “objetivos nacionales” a los que paulatinamente se fueron sometiendo la nobleza y el clero. Sus incipientes aparatos burocráticos, así como una sostenida expansión del comercio, impulsaron el florecimiento de los espacios urbanos, en los que confluían los intereses de las monarquías centralizadas, la burguesía mercantil y los artesanos que atendían los requerimientos materiales de ambos actores.



Europa y el Mediterráneo. En Martin Waldseemüller, *Carta marina navigatoria Portvgallen navigationes, atqve tocius cogniti orbis terre...*, Estrasburgo, 1516. Colección: Biblioteca del Congreso de Estados Unidos.



Joan Oliva, Derrotero del Mediterráneo y costa atlántica, 1600. Colección: Biblioteca Nacional de España.

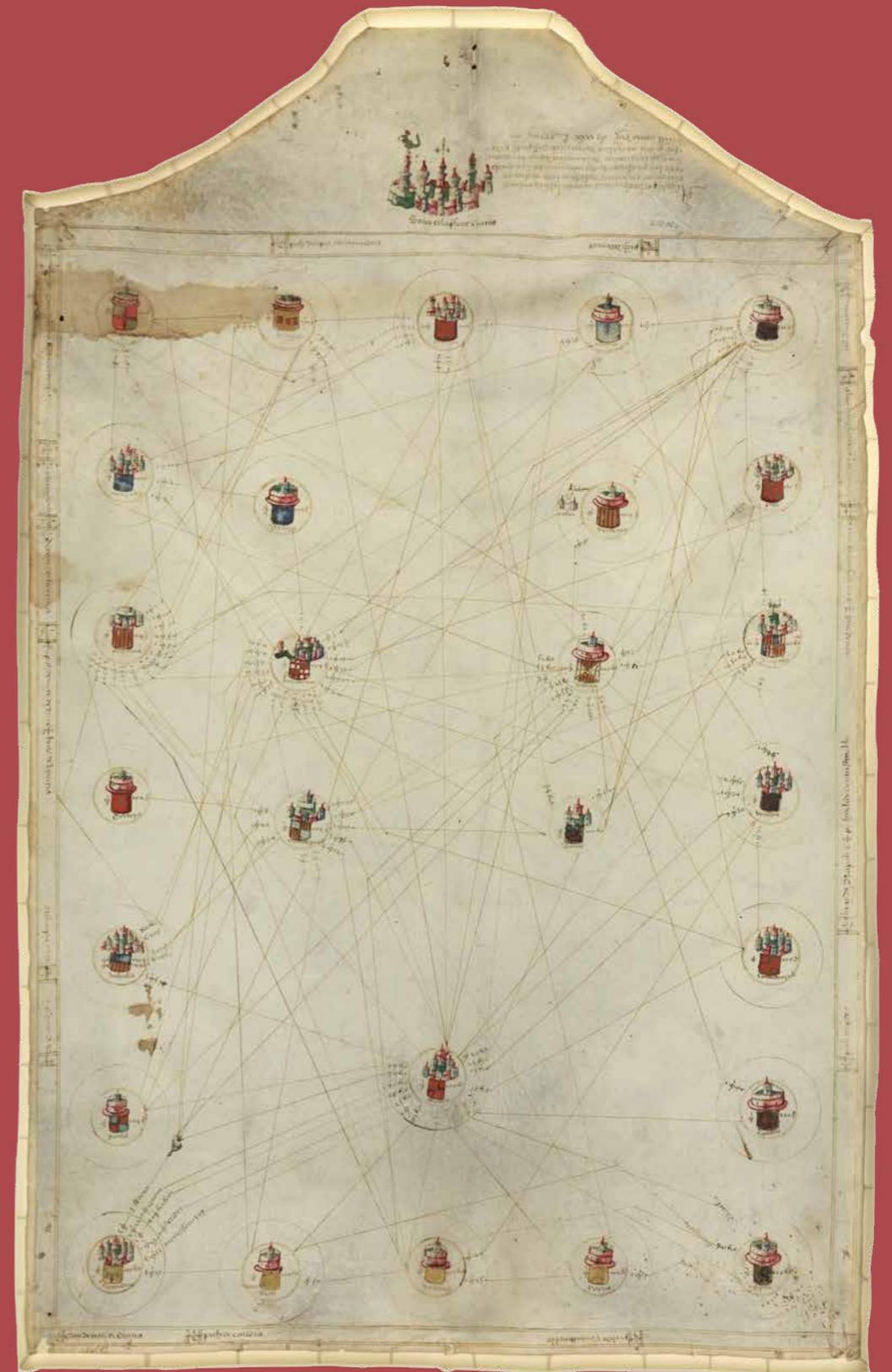


Diagrama con equivalencias de pesos y medidas para 27 puertos de Europa y el Mediterráneo. Arnald Domenech y Piero Roselli, *Asiento present hordenat a payon les responsions dels pezos e mezures...*, Valencia, 1484. Colección: Biblioteca del Congreso de Estados Unidos.

EL FACTOR COMERCIAL

En el comercio radican los grandes cambios experimentados por Europa desde el siglo XV en adelante. Aunque fue profundamente autárquica, la sociedad medieval no prescindió de los productos importados ni del intercambio con el exterior. La pimienta de la India, la canela, el clavo de olor y otras especias llegadas desde el Lejano Oriente eran indispensables para conservar los alimentos y darle un poco de sabor a una cocina demasiado insípida y uniforme. También existían relaciones mercantiles entre distintas regiones de Europa, para la distribución de productos tales como vino, aceite, cereales, lana, madera y minerales. Estos intercambios dieron lugar a la formación de pequeñas ciudades y puertos, que más tarde alcanzarían importantes niveles de prosperidad y desarrollo.

De todos los flujos de intercambio sin duda que el más importante era el que traía las especias de Oriente, al que luego se fueron sumando otros productos, como sedas, tapices, metales labrados y piedras preciosas, en la medida en que los gustos y estilos de vida europeos se fueron refinando, a la par de la fortuna que acumulaban las burguesías urbanas. Desde la Antigüedad las rutas de las especias y la seda confluían en Constantinopla o Bizancio, antigua capital del Imperio romano de Oriente, ubicada en



Carta portulana del Mediterráneo Oriental y Mar Negro. En Joan Oliva, *Atlas náutico*, Mesina 1592. Colección: Biblioteca del Congreso de Estados Unidos.



El Gran Canal de Venecia, 1700. Colección: Biblioteca Nacional de Portugal.

Plano de Venecia. En Georg Braun, *Civitates Orbis Terrarum...*
Amberes, 1572. Colección: Biblioteca Nacional de España.



OME DE TRI PRINCIPALI

1. S. Pietro da castello paronaco	25. S. Maria prete
2. S. Stefano prete	26. S. Maria noua prete
3. S. Marco prete	27. S. Camillo e ueneto de mur.
4. S. Andrea prete	28. S. Gio. gregorio prete
5. S. Maria prete	29. S. Apollonia prete
6. S. Sebastiano prete	30. S. Maria de rialto prete
7. S. Rocco prete	31. S. Spirito prete
8. S. Giovanni prete	32. S. Sordani prete
9. S. Sordani prete	33. S. Sordani prete
10. S. Sordani prete	34. S. Sordani prete
11. S. Sordani prete	35. S. Sordani prete

36. S. Sordani prete	51. S. Sordani prete
37. S. Sordani prete	52. S. Sordani prete
38. S. Sordani prete	53. S. Sordani prete
39. S. Sordani prete	54. S. Sordani prete
40. S. Sordani prete	55. S. Sordani prete
41. S. Sordani prete	56. S. Sordani prete
42. S. Sordani prete	57. S. Sordani prete
43. S. Sordani prete	58. S. Sordani prete
44. S. Sordani prete	59. S. Sordani prete
45. S. Sordani prete	60. S. Sordani prete



61. S. Sordani prete	71. S. Sordani prete
62. S. Sordani prete	72. S. Sordani prete
63. S. Sordani prete	73. S. Sordani prete
64. S. Sordani prete	74. S. Sordani prete
65. S. Sordani prete	75. S. Sordani prete
66. S. Sordani prete	76. S. Sordani prete
67. S. Sordani prete	77. S. Sordani prete
68. S. Sordani prete	78. S. Sordani prete
69. S. Sordani prete	79. S. Sordani prete

80. S. Sordani prete	90. S. Sordani prete
81. S. Sordani prete	91. S. Sordani prete
82. S. Sordani prete	92. S. Sordani prete
83. S. Sordani prete	93. S. Sordani prete
84. S. Sordani prete	94. S. Sordani prete
85. S. Sordani prete	95. S. Sordani prete
86. S. Sordani prete	96. S. Sordani prete
87. S. Sordani prete	97. S. Sordani prete
88. S. Sordani prete	98. S. Sordani prete
89. S. Sordani prete	99. S. Sordani prete

100. S. Sordani prete	110. S. Sordani prete
101. S. Sordani prete	111. S. Sordani prete
102. S. Sordani prete	112. S. Sordani prete
103. S. Sordani prete	113. S. Sordani prete
104. S. Sordani prete	114. S. Sordani prete
105. S. Sordani prete	115. S. Sordani prete
106. S. Sordani prete	116. S. Sordani prete
107. S. Sordani prete	117. S. Sordani prete
108. S. Sordani prete	118. S. Sordani prete
109. S. Sordani prete	119. S. Sordani prete

un estratégico paso entre el Mar Negro y el Mediterráneo. Este comercio cimentó la prosperidad de la ciudad, pero también la convirtió en una apetecida presa para otros reinos y ciudades-Estado con ambiciones mercantiles y políticas.

El control comercial bizantino, que lucraba multiplicando decenas de veces el precio que los consumidores europeos pagaban por los productos asiáticos, dejó un espacio para que en paralelo se desarrollaran otras rutas de intercambio entre Oriente y Occidente. Especialmente a través de los reinos musulmanes en el norte de África, que comerciaban con ciudades italianas, como Génova, Venecia y Florencia, las que rivalizaban por concentrar la distribución de productos asiáticos. Mientras tanto, puertos como Ámsterdam, Amberes, Lübeck y Rostock se desarrollaban en función del comercio en toda el área septentrional del continente y cobijaron a una dinámica burguesía, que no tardó en transformar su peso económico en influencia política.



Planos de Génova y Florencia. En Georg Braun, *Civitates Orbis Terrarum...*, Amberes, 1572. Colección: Biblioteca Nacional de España.



Puente del Rialto, Venecia, 1700. Colección: Biblioteca Nacional de Portugal.

El impacto del desarrollo del comercio entre Europa y Asia durante el siglo xv se reflejó particularmente en el esplendor cultural alcanzado por la Italia del Renacimiento. Los grupos mercantiles, en vías a constituirse en burguesías, construyeron espacios de autonomía política en diversas ciudades gobernadas en función de los intereses comerciales. Estas repúblicas disponían de suficiente poder militar como para protegerse de las ambiciones de la nobleza feudal, las amenazas externas y ubicarse en el centro de la discusión geopolítica como actores gravitantes. Emblemático es el caso de las repúblicas de Venecia y Génova que, gracias al apoyo naval prestado a las Cruzadas, a partir de 1095 extendieron su influencia por todo el Mediterráneo oriental, y después de la conquista veneciana de Constantinopla en 1204, lograron establecer factorías en el Mar Negro, con las cuales comenzaron a controlar una porción importante de la colocación de las importaciones asiáticas en Europa. Un porcentaje no menor de las utilidades obtenidas por los mercaderes venecianos y genoveses, así como los de Florencia, Pisa, Siena, Padua, Verona y Parma, entre otras, fue invertido en el financiamiento de las artes plásticas, la literatura, la música, la arquitectura y el embellecimiento de las ciudades, lo que dio lugar a una de las etapas más brillantes de la historia de la humanidad, conocida como el Renacimiento.



Compromiso de la República de Venecia en la defensa de Constantinopla contra la agresión otomana.
Grabado interior portada de Vincenzo Coronelli, *Corso Geografico Universale...*, Venecia, 1642.
Colección: Biblioteca Nacional de España.

ASEDIO AL ORDEN POLÍTICO-COMERCIAL

Sobre el desarrollo del comercio europeo en la segunda mitad del siglo xv se cernían inquietantes amenazas. Por un lado, la opulencia alcanzada por las repúblicas italianas y algunos puertos del Mar del Norte despertaban celos en reinos como Portugal, Castilla y Francia, en camino a constituirse en monarquías centralizadas, que miraban con estupor la gravitación alcanzada por pequeñas ciudades-Estado en la vida política y económica de todo el continente. Por otro, la larga lucha contra el islam había tomado un rumbo negativo y el Imperio bizantino, bastión de la cristiandad, estaba al borde de ser conquistado por los turcos otomanos. Por él transitaban las principales rutas de intercambio entre Oriente y Occidente, su fragilidad militar ya ocasionaba intermitencias en la llegada de productos asiáticos y formidables alzas de precios, pero su caída, al interponer un vasto territorio bajo dominio musulmán, supondría el colapso del sistema de comercio que sostenía a la economía europea y de las relaciones geopolíticas que se habían urdido para facilitar su funcionamiento.

El infausto día para la cristiandad llegó el 29 de mayo de 1453. Luego de sitiársela por dos meses y bloquear sus dos accesos al mar para impedir el ingreso de suministros y auxilios militares desde Italia y los Balcanes, el ejército del sultán Mehemet II logró derribar las formidables murallas de Constantinopla y apoderarse de la ciudad. En la práctica, la caída de Bizancio significó que Europa y el Lejano Oriente quedaban separados por un inmenso espacio identificado con el islam y que la continuidad de las tradicionales rutas de comercio estaban sometidas a la voluntad del Imperio otomano, que controlaba Asia Menor, el Cercano Oriente y los reinos árabes del norte de África. Por lo tanto, el desafío para Occidente era encontrar nuevas rutas para mantener el acceso a los productos asiáticos a cuyo consumo su sociedad ya estaba acostumbrada.

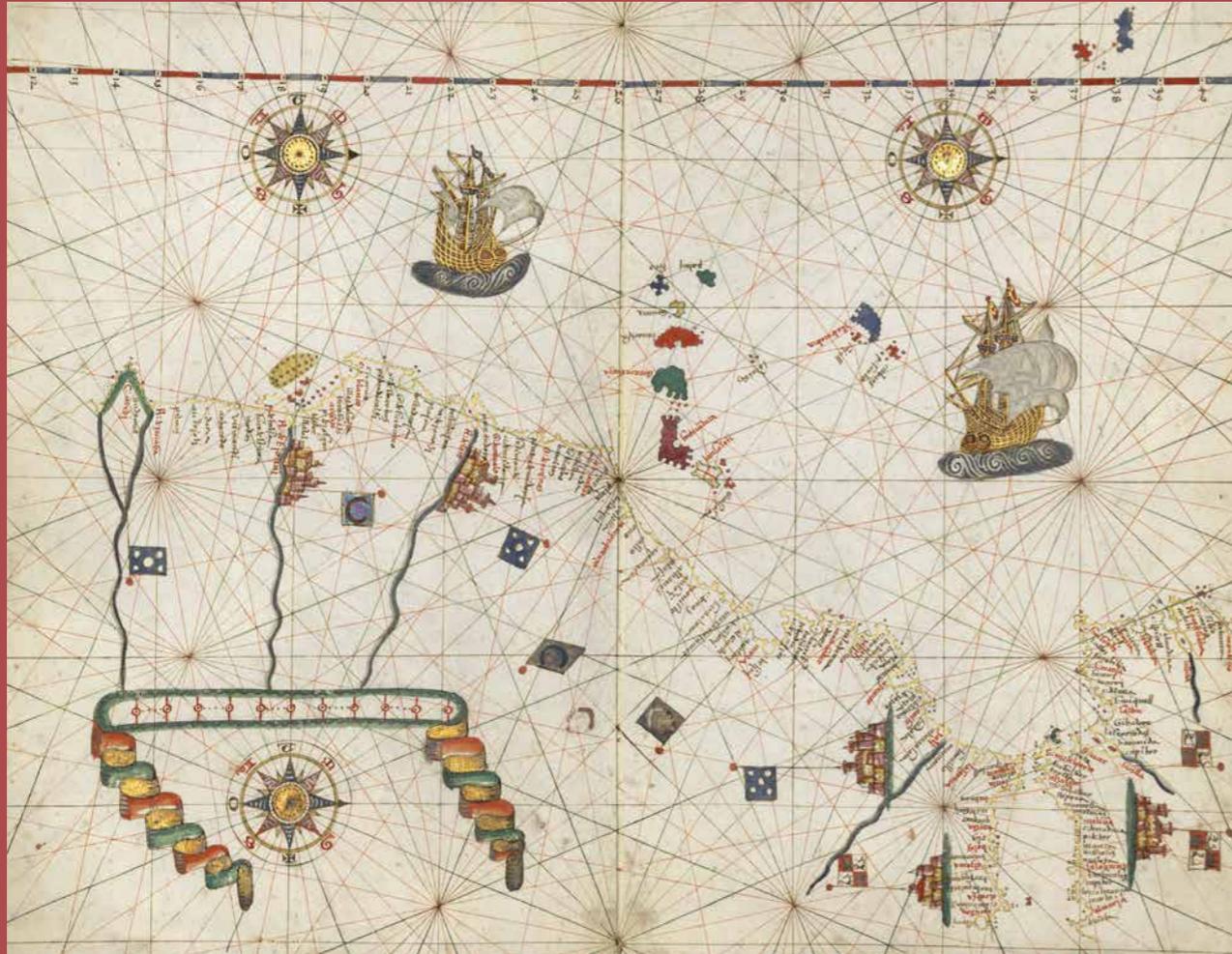


Dominios islámicos en el siglo xvi. En João Teixeira Albernaz, *Libro Universal de las Navegaciones del Mundo*, Lisboa, 1643. Colección: Archivo Torre do Tombo, Portugal.

BYZANTIVM. NUNC CONSTANTINOPOLIS

Plano de Bizancio. En Georg Braun, *Civitates Orbis Terrarum...*, Ámberes, 1572. Colección: Biblioteca Nacional de España.



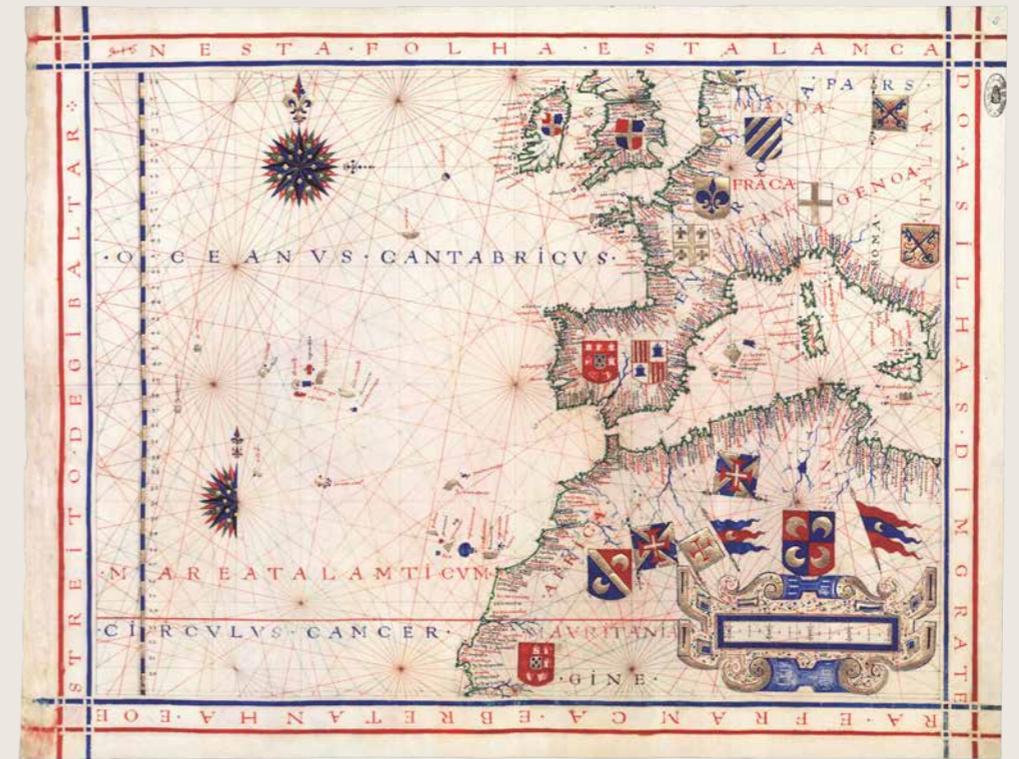


BÚSQUEDA DE NUEVAS RUTAS. EL PROYECTO PORTUGUÉS

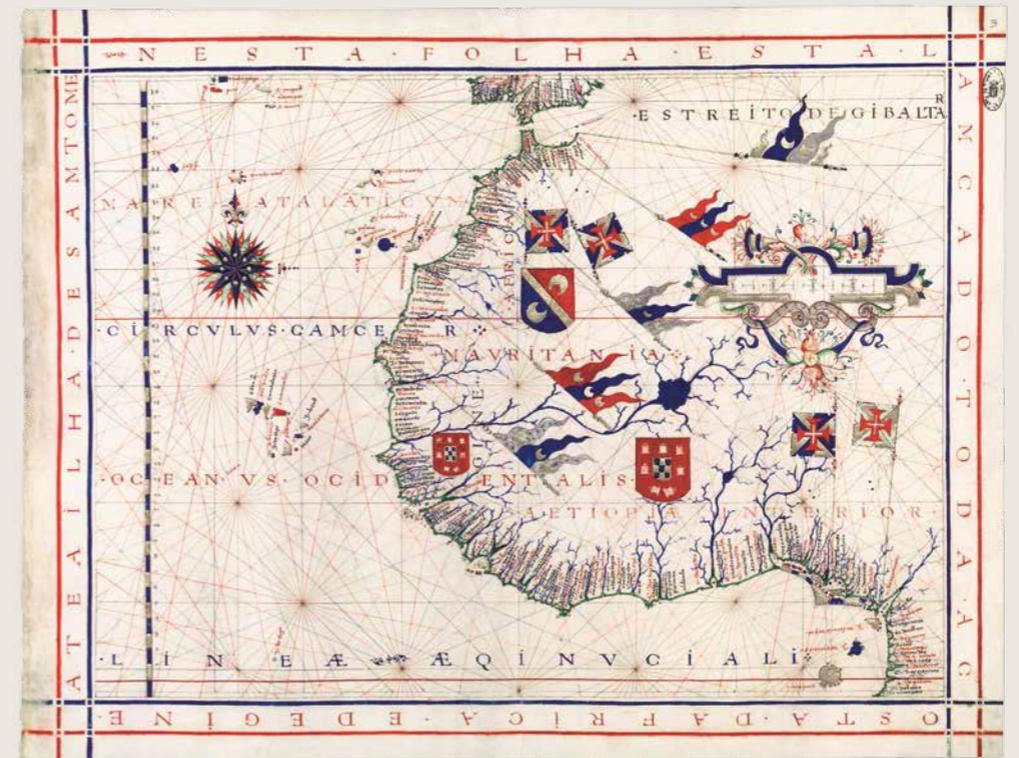
El nuevo escenario supuso el desplazamiento del principal eje de comercio, hasta entonces en el Mediterráneo central, a la península Ibérica en el borde occidental del continente. A orillas del océano Atlántico, el reino de Portugal estaba habitado por una población cuyos rasgos se fueron acrisolando a lo largo de siglos de mestizaje. En la conformación de la nación portuguesa confluyeron los celtas, que se mezclaron con los habitantes originales en el primer milenio a.C., los colonos romanos que comenzaron a asentarse en el siglo III a.C., las tribus germánicas que fundaron los reinos suevo y visigodo el siglo V d.C. y los invasores árabes que ocuparon casi toda la península Ibérica a partir del año 711. Al comenzar el siglo XV el rey Juan I estaba empeñado en unir a los nobles portugueses en torno a la idea de llevar la lucha contra los moros hasta la orilla opuesta del Mediterráneo. Convencido por su hijo Enrique, más tarde conocido como El Navegante, de que para alcanzar este objetivo era necesario disponer de un poder naval superior al de sus enemigos musulmanes y al de otros reinos cristianos, creó en Lagos, en la meridional provincia de Algarve, un complejo portuario que incluía astilleros, un observatorio astronómico y un centro de adiestramiento para marinos y maestros.

Los primeros resultados de la iniciativa llegaron en agosto de 1415 con la conquista de Ceuta, en el norte de África, con lo que Portugal logró controlar las rutas de comercio que pasaban por la ciudad y obtener recursos para financiar un proyecto de exploraciones oceánicas que cambiaría el curso de la historia de la humanidad. De esta forma, el reconocimiento de la costa occidental de África avanzó sostenidamente y fue marcando pequeños hitos en el desarrollo del arte de navegar lejos de la costa: las primeras exploraciones, comandadas por João Gonçalves y Diogo de Silves, que se adentraron en el océano Atlántico, alcanzaron Porto Santo e isla Madeira en 1420, y el archipiélago de las Azores en 1427, lugares que fueron puntos de apoyo para futuras expediciones.

Un momento importante fue el viaje de Gil Eanes hasta el cabo Bojador en 1434, ya que el régimen de corrientes marinas no permitía regresar navegando hacia el norte cerca de la costa, por lo que en el retorno de la flotilla se conjugaron la comprensión del régimen de mareas y vientos, acumulación de información cartográfica, mejoras en el diseño de las embarcaciones y utilización de instrumentos de navegación más precisos. Esta suma de conocimientos, que comenzó a ser reunida, discutida y sistematizada en el castillo de Sagres a instancias de Enrique el Navegante, permitió que la exploración de la costa africana continuara su avance durante el siglo xv, hasta que en 1487 la expedición de Bartolomé Días alcanzó el cabo de Buena Esperanza, en el extremo sur del continente. Una década más tarde, una flotilla de tres naves capitaneada por Vasco da Gama llegó a la India, alcanzando el principal objetivo estratégico del proyecto de



Península Ibérica, norte de África y Mediterráneo occidental. En Fernando Vaz Dourado, *Atlas Universal*, Lisboa, 1571. Colección: Archivo Torre do Tombo, Portugal.



África occidental. En Fernando Vaz Dourado, *Atlas Universal*, Lisboa, 1571. Colección: Archivo Torre do Tombo, Portugal.



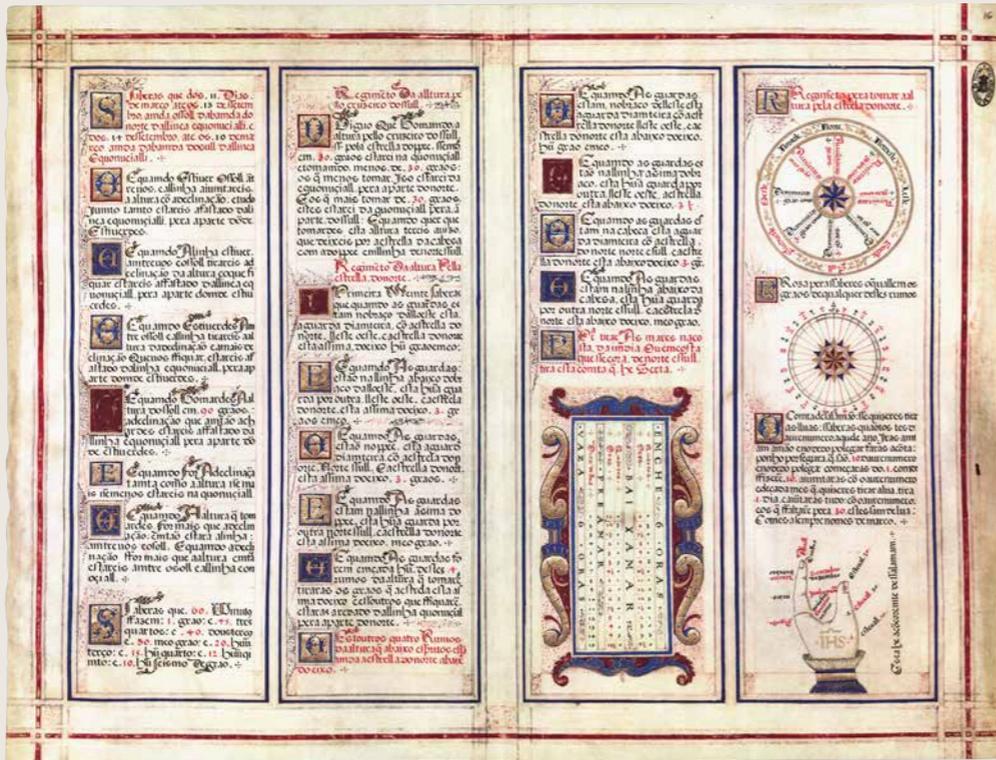
Lejano Oriente. En João Teixeira Albarnaz, *Libro Universal de las Navegaciones del Mundo*, Lisboa, 1643. Colección: Archivo Torre do Tombo, Portugal.

exploración oceánica portuguesa: encontrar una ruta alternativa hacia los principales centros comerciales del Lejano Oriente, adquirir directamente productos de alta demanda en Europa, como especias, joyas y telas, y prescindir de otros intermediarios, como la República de Venecia y los mercaderes de la península Arábiga, que imponían fuertes sobrepuestos a los artículos asiáticos.

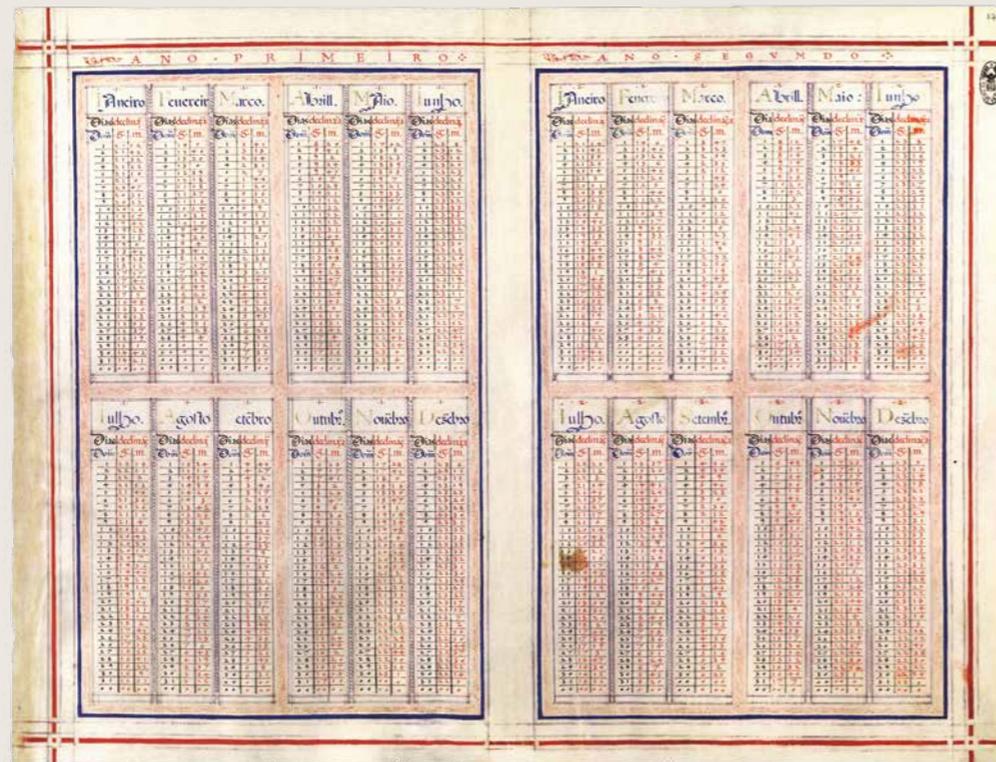
La instauración de la ruta a través del cabo de Buena Esperanza fue seguida por otras expediciones que permitieron al reino lusitano hacerse presente en Malasia, el archipiélago indonesio, China y Japón. Su presencia tenía lugar a través de factorías, o pequeñas plazas fuertes dotadas de una guarnición militar, desde donde se establecían relaciones más o menos amistosas con los reinos circundantes para facilitar el intercambio. A partir de esta situación, Portugal accedió a una ventajosa posición económica en Europa y alcanzó un monopolio comercial análogo al que un siglo atrás había ostentado la República de Venecia. De esta forma, casi al concluir el siglo xv, el proyecto lusitano de expansión marítima se había transformado en ventajas económicas y poder político. Por ello no extraña que otras potencias pretendieran desafiar su hegemonía, para lo cual el mejor camino era encontrar una ruta alternativa a la del cabo de Buena Esperanza para llegar a Oriente.



Lisboa, 1600. Colección: Biblioteca Nacional de Portugal.



Anexo de instrucciones para hacer y corregir observaciones astronómicas. En Fernando Vaz Dourado, *Atlas Universal*, Lisboa, 1571. Colección: Archivo Torre do Tombo, Portugal.



Anexo de instrucciones para hacer y corregir observaciones astronómicas. En Fernando Vaz Dourado, *Atlas Universal*, Lisboa, 1571. Colección: Archivo Torre do Tombo, Portugal.

R

Egimēto pera tirar ha decli-
naçam: pello qua drante e asi mesmo per
saber toda ho tempo em que lugar
esta ho sol: em qual q̄
dos sinos ou e qua
tos ornos do the
stiner.



- prima mēda tabras y quantos dias do mes entra o soe y qual
que do ornos / Igual figura he a que orque /
- + mta o soe no orno dr aries ha — 11 — dias e mar co /
 - + mta ho sol no orno de tauros ha — 11 — dias de arie /
 - + mta ho sol no orno de geminis d — 12 — dias de mayo /
 - + mta o soe no orno de cancer d — 11 — dias de junho /
 - + mta o soe no orno de leo d — 14 — dias de julho /
 - + mta o sol no orno de virgino d — 14 — dias de agosto /
 - + mta o sol no orno de libra d — 14 — dias de setembro /
 - + mta o sol no orno de scorpios A — 14 — dias de outubro /
 - + mta o soe no orno de sagitario d — 13 — dias de novembro /
 - + mta o soe no orno de caprorneo A — 12 — dias de dezembro /
 - + mta o soe no orno dr scarios A — 11 — dias de janeiro /
 - + mta o sol no orno de picro A — 10 — dias de febre /

prima mēda Atras hua quadrante minto mdo e sua vovadria
o el pois orpaloas o lancaras a quarta para q̄ y todo ambe
or ga dr que adita quarta para -90- graos a hospito de for
nimento que q̄ y -360- graos o qual grao do fornimento
hospomle ao seu orntio que vdaa super facie. dada y q̄ nos abi
tamos -16- egras o hu de o lregra / e om tuion as mite
diano /

Extracto de Joao Lisboa, *Livro de Marinharia*, Lisboa, 1560. Colección: Archivo Torre do Tombo, Portugal.

II.
NAVEGAR EL PLANETA



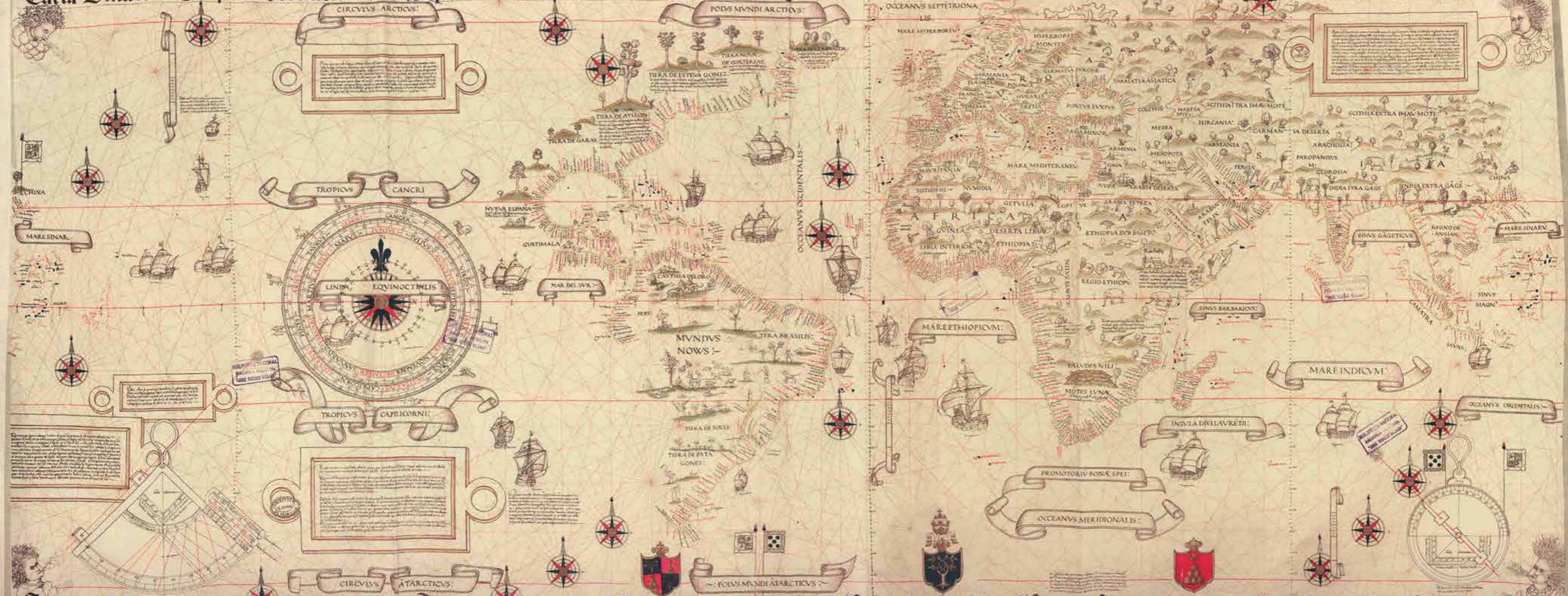
Planisferio catalán, 1450. Colección: Biblioteca Estense Universitaria, Módena, Italia.

La certeza de que la Tierra era redonda y la posibilidad que los avances científicos y tecnológicos aplicados a la navegación permitirían realizar extensas travesías en alta mar, fundamentaron aquellos proyectos que apuntaban a encontrar una ruta alternativa a la que controlaba el Reino de Portugal para llegar al Lejano Oriente. De estos, sin duda el más célebre es el de Cristóbal Colón. El navegante genovés, aunque algunos discuten este origen, formado en la corte lusitana, sostenía la hipótesis de que era posible llegar a las Indias viajando hacia el oeste. Esta convicción se fundaba en los conocimientos astronómicos de la Antigüedad, en relatos de marinos escuchados en Portugal, y en conjeturas hechas luego de observaciones personales en la isla portuguesa de Madeira, de la cual su suegro, Bartolomé de Perestrelo, era gobernador. Desestimado por el rey Juan II en 1485, tal vez porque pretendía establecer un monopolio por la ruta del cabo de Buena Esperanza para llegar a la India, más que por considerarlo inviable, Colón llevó su proyecto a la corona de Castilla.

El proyecto de Colón fue acogido por los reyes católicos y quedó estipulado en las Capitulaciones de Santa Fe en abril de 1492, una vez concluida la guerra de Granada. Fernando e Isabel vieron con buenos ojos la búsqueda de una nueva ruta hacia Oriente y la instalación de un enclave comercial que pudiese asegurar un intercambio permanente con China e India, lo que contribuiría a consolidar su posición de potencia política, económica y militar en Europa.

El éxito de la empresa colombina representó un importante momento en la historia de la humanidad, pues cambió todas las nociones que hasta ese momento se tenían sobre el mundo conocido, y acrecentó el poder de la corona castellana, que ahora ostentaba el dominio de extensos territorios desconocidos y cuya soberanía estaba garantizada por la autoridad de la Iglesia católica y los tratados de Alcaçovas y Tordesillas firmados con el Reino de Portugal en 1479 y 1494. Las primeras exploraciones, conquistas de poblaciones por completo desconocidas y el avistamiento del Mar del Sur en 1513 por Vasco Núñez de Balboa, más que las especulaciones geográficas de Américo Vespucio o el influjo de leyendas cristianas o de la Antigüedad, que afirmaban la existencia de “mundos perdidos”, confirmaron la presunción de que, hacia el oeste, había un continente y un océano inexplorados que separaba a Europa y Asia, y donde la cultura de España quedó plasmada hasta nuestros días.

1182R2 v. 171-463
Carta Universal en que se contiene todo lo que del mundo se ha descubierto fasta agora. hysola Diego Ribero cosmographo de Su magestad: Año. de. 1529. e Sevilla:



La qual se divide en dos partes conforme a la capitula con que hizieron los catholicos Reyes de España e de Portugal don Juan de portugal en Bordeaux: Año. de. 1494.

The Second Borgian Map by Diego Ribero, Seville 1529.

Diego de Ribero, *Carta universal en que se contiene todo lo que del mundo se ha descubierto hasta ahora*, Londres, W. Griggs, 1887 [Sevilla, 1529]. Colección: Biblioteca Nacional de Chile.

LA CARRERA HACIA LA ESPECIERÍA

Sin embargo, el principal objetivo de la empresa de navegación oceánica española permanecía pendiente, ya que el control de la ruta hacia las especias de Oriente seguía bajo dominio de Portugal, que mientras tanto había enviado otras expediciones que lograron consolidar su presencia en la India (1505) y llegar hasta Malaca (1511) y las Molucas (1512), actuales Malasia e Indonesia. Combinando la guerra y la negociación con los reinos locales, los aventureros lusitanos crearon nuevas factorías, a través de las cuales accedían a los preciados productos asiáticos, acrecentando el monopolio comercial que su corona ostentaba en Europa. Por ello, la única alternativa para el reino de Castilla de convertirse en una potencia económica y militar radicaba en encontrar, dentro de sus dominios, un paso hasta las remotas regiones productoras de especias.

Con este propósito, la corona castellana comisionó al obispo Juan Rodríguez de Fonseca para coordinar una serie de viajes de exploración, entre los que se incluyen varias iniciativas andaluzas, la expedición de Alonso Vélez de Mendoza, que en 1500 alcanzó el límite de la demarcación de Tordesillas en el cabo San Agustín (costa de Brasil) y los dos últimos viajes de Cristóbal Colón en 1498 y 1502. De esta experiencia quedó un valioso caudal de antecedentes científicos, geográficos y cartográficos, que a partir de 1503 comenzaron a ser reunidos y sistematizados por la Casa de Contratación, creada en Sevilla con el fin de formar navegantes y cosmógrafos, y dotarlos de información relevante y fidedigna para alcanzar los objetivos estratégicos de Castilla.



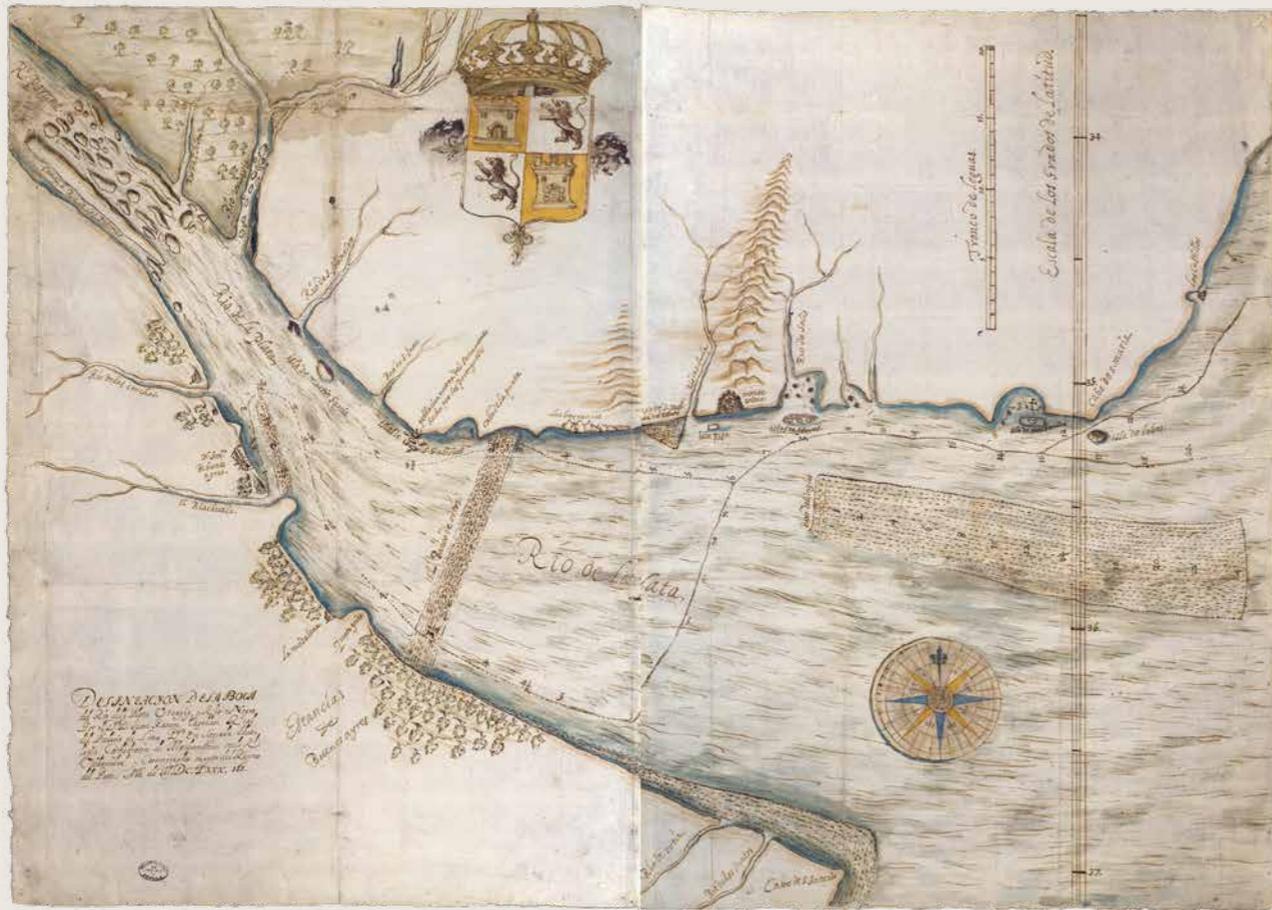
Juan de la Cosa, *Mapamundi*, 1500. Reedición [1900-1940]. Colección: Biblioteca Nacional de Chile.



Martín Fernández de Enciso, *Suma de geographia q trata de todas las partidas y provincias del mundo...*, Sevilla, Juan Cromberger, 1530. Colección: Biblioteca Nacional de Chile.



Martín Cortés, *Breue compendio de la sphaera y de la arte de navegar...*, Sevilla, Antón Álvarez, 1551. Colección: Biblioteca Nacional de Chile.



Desembocadura del Río de la Plata y sus afluentes, 1683. Colección: Archivo General de Indias, España.

Los resultados de esta política y esfuerzos comenzaron a cristalizar el 8 de octubre de 1515, cuando zarpó de Sanlúcar de Barrameda una flotilla de tres carabelas al mando del piloto Juan Díaz de Solís y provista de un plan de viaje en el que ya pocos aspectos de la navegación quedaban confiados al azar. Luego de reabastecerse en las islas Canarias y en la bahía de Guanabara (actual Río de Janeiro) la expedición recorrió la costa brasilera hacia el sur, hasta alcanzar la desembocadura del Río de la Plata el 2 de febrero de 1516. Al no reconocer que se trataba de un cuerpo de agua dulce, enviaron la carabela más pequeña en misión de reconocimiento. En algún punto de la costa, presumiblemente frente a la isla Martín García, Solís y siete tripulantes desembarcaron para explorar el territorio y en un desafortunado encuentro con un grupo de guaraníes encontraron una terrible muerte. Luego del trágico final de su capitán, la expedición regresó a España.



Pedro Apiano, *Libro de la cosmographia: el qual trata la descripción del mundo y sus partes por muy claro y lindo artificio*, Amberes, 1548. Colección: Biblioteca Nacional de Chile.

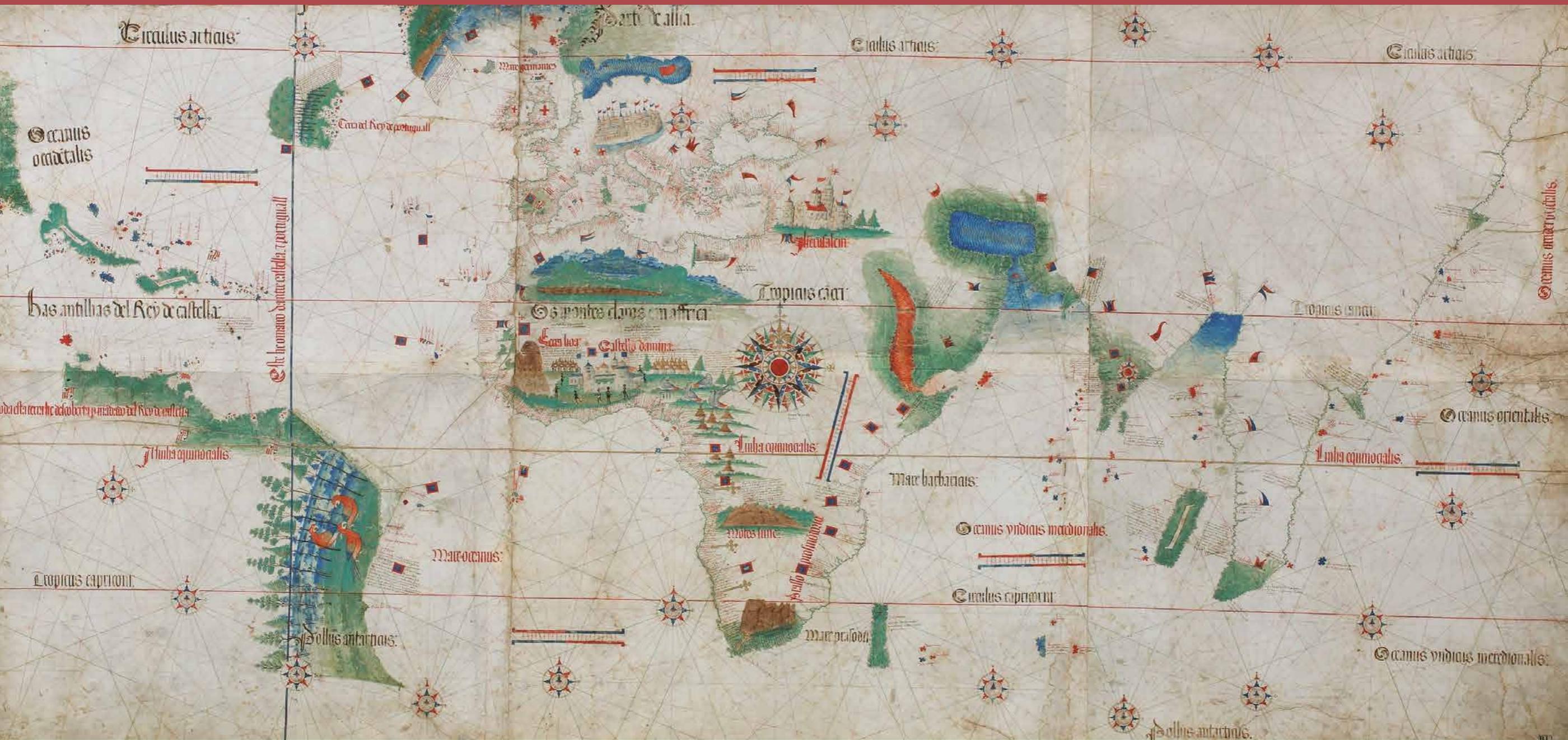
HERNANDO DE MAGALLANES ANTES DEL CÉLEBRE VIAJE

El proyecto de llegar al Lejano Oriente navegando hacia el oeste comenzó a consumarse en 1517, cuando en Valladolid se presentó ante el joven rey de Castilla Carlos I el marino portugués Hernando de Magallanes, que en compañía del cosmógrafo Rui Faleiro aseguraba tener fundamentos sobre la existencia de un paso que comunicaba el Atlántico con la Mar del Sur, dentro de la zona que el Tratado de Tordesillas asignaba a España. Aunque inicialmente la idea no fue admitida a causa del escepticismo del cardenal Francisco Jiménez de Cisneros, la opinión favorable de Juan Rodríguez de Fonseca, con experiencia en empresas marítimas desde el primer viaje de Colón en 1492, y la posibilidad cierta de que el comerciante Cristóbal de Haro reuniera capitales privados para financiar el viaje, terminaron por convencer al monarca de aceptar la propuesta del navegante.

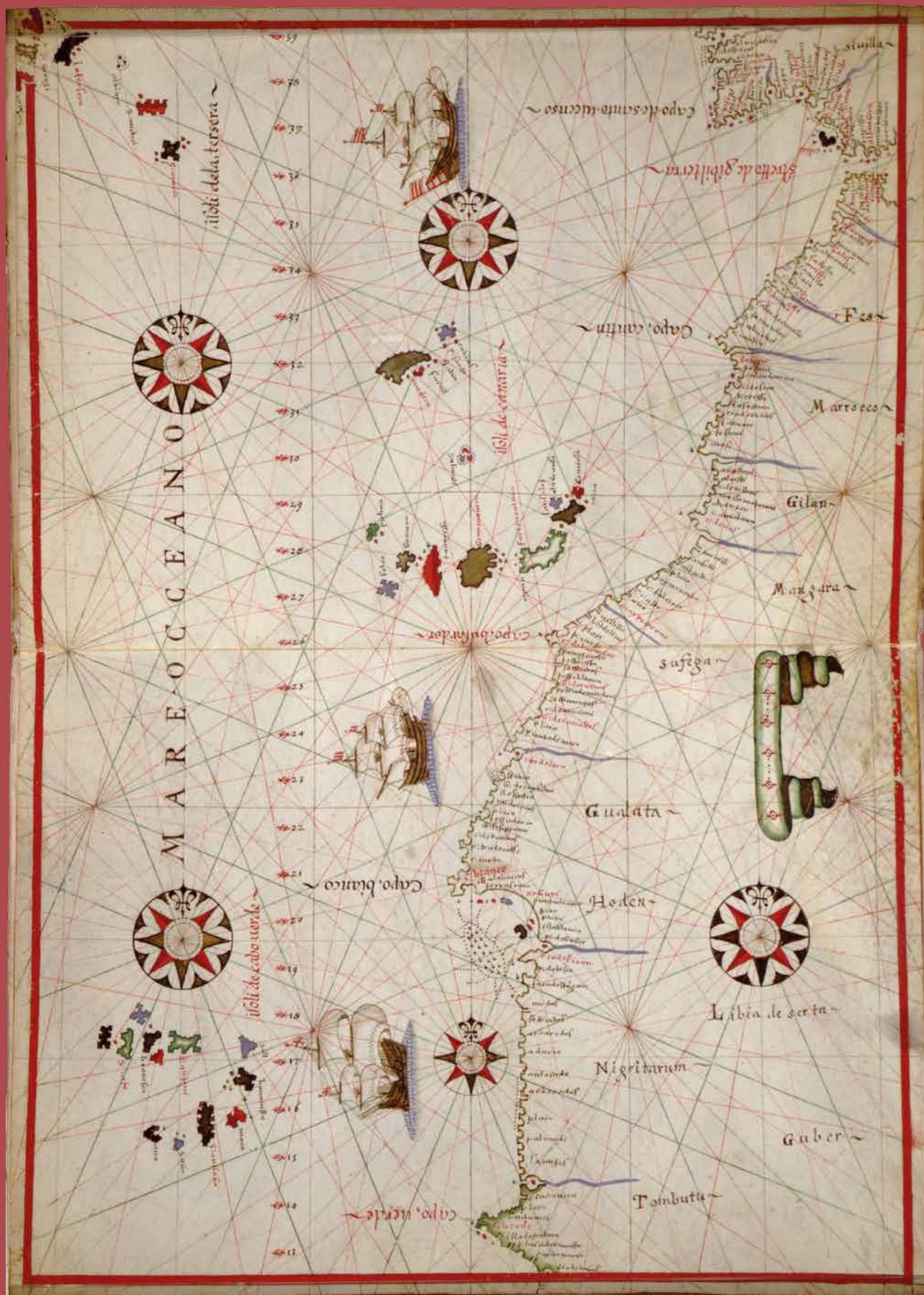
Magallanes era un miembro de la baja nobleza lusitana, presumiblemente nacido en Porto, que de niño se desempeñó como paje en la corte del rey Juan II y luego participó en las principales expediciones asiáticas enviadas desde Lisboa. En noviembre de 1511 formó parte de la flota portuguesa que conquistó Malaca (en la actual Malasia), donde además de un botín obtuvo valiosa información oceanográfica y astronómica, y un esclavo, Enrique, con avanzada experiencia como piloto en los mares de Java y Sumatra. Destinado al norte de África, en mayo de 1514 fue acusado de comerciar ilegalmente con los moros en Marruecos, luego de lo cual sus servicios dejaron de ser requeridos. Caído en desgracia y en compañía de Faleiro, se dedicó a estudiar las cartas marítimas más recientes, concluyendo que era posible encontrar un paso interoceánico navegando hacia el sur y llegar hasta las islas de la Especiería.

Al zarpar de Sevilla el 10 de agosto de 1519, Hernando de Magallanes llevaba consigo los conocimientos geográficos acumulados durante casi un siglo por los navegantes portugueses en el castillo de Sagres, junto a los antecedentes proporcionados por las expediciones españolas desde Cristóbal Colón en adelante. Este conjunto de información consistía en un conocimiento bastante preciso de la costa occidental de África, la ubicación de las islas Azores y cabo Verde, que servían de escala en las

Hernando de Magallanes, grabado de 1671. Colección: Biblioteca Nacional de Chile.



El mundo conocido antes del viaje de Hernando de Magallanes. Planisferio Cantino, 1502.
Colección: Biblioteca Estense Universitaria, Módena, Italia.



LA PRIMERA CIRCUNNAVEGACIÓN DEL PLANETA

La flota comandada por Hernando de Magallanes, que partió de Sanlúcar de Barrameda el 20 de septiembre de 1519, estaba compuesta por las naves *Trinidad*, *San Antonio*, *Concepción*, *Victoria* y *Santiago*. Los 265 hombres que la tripulaban formaban un grupo humano heterogéneo y complejo, que dio lugar a conflictos por las disputas entre marinos españoles y portugueses. También iban a bordo nobles españoles que cuestionaban la autoridad de Magallanes y conspiraron para hacer fracasar la empresa, que de tener éxito convertiría a Magallanes, según la capitulación en su favor firmada por el monarca castellano, en adelantado y gobernador de los territorios descubiertos. También viajaba el geógrafo veneciano Antonio Pigafetta, que sobrevivió hasta el final de la travesía y la inmortalizó en su crónica *Relación del primer viaje alrededor del mundo*.

Después de recalar en las Canarias y pasar entre las islas de Cabo Verde y la costa de la actual Sierra Leona, el 13 de diciembre de 1519 las naves llegaron a la bahía de Guanabara, donde descansaron y comieron alimentos frescos. Luego siguieron rumbo al sur, inspeccionaron la desembocadura del Río de la Plata en marzo de 1520 y continuaron hasta la bahía San Julián, que exploraron en busca del ansiado pasaje a la Mar del Sur. Frente a la proximidad del invierno, Magallanes decidió acampar ahí y aguardar hasta la primavera. Las inclementes condiciones del lugar y la incertidumbre sobre el destino de la aventura, se conjugaron en un motín que Magallanes supo controlar con frialdad. Los líderes de la revuelta, Luis de Mendoza y Gaspar de Quezada, fueron ejecutados, mientras que Juan de Cartagena fue abandonado en tierra. Una pena menor, tal vez en consideración a su cargo de veedor general de la flota y a que su tío, el arzobispo Juan Rodríguez de Fonseca, presidía el Consejo de Indias.

Carta portulana de África occidental. En Joan Oliva, *Atlas náutico*, Mesina 1592. Colección: Biblioteca del Congreso de Estados Unidos.

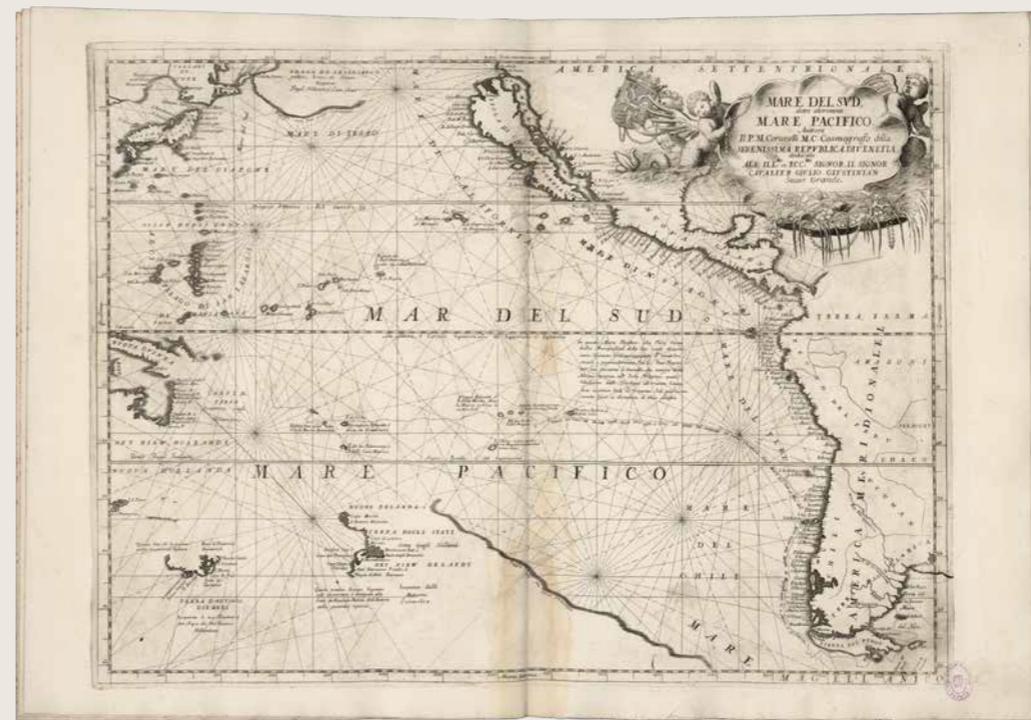
La travesía se reanudó el 21 de agosto de 1520. Un mes después, mientras exploraba el litoral patagónico, la *Santiago* naufragó, por lo que sus tripulantes fueron distribuidos en las demás naves y su capitán, Juan Serrano, fue puesto al mando de la *Concepción*. El 1 de noviembre la flota llegó hasta un cabo de tierra que llamaron de las “Once mil vírgenes”. Como aún no sabían que se encontraban en la boca oriental del estrecho, se dividieron para reconocer el laberinto de canales e islas ante el que estaban, e indagar hacia el sur lo que parecía ser una gran isla, que los europeos llamaron “Tierra del Fuego” debido a las numerosas hogueras que se encendían en la noche. En el transcurso de estos sondeos la tripulación de la nao *San Antonio* se amotinó, depuso al capitán Álvaro Mezquita y enfiló de regreso a España, dejando al resto de la flota en una difícil situación, ya que en esa embarcación se almacenaban las provisiones de reserva.

El 27 de noviembre la expedición encontró la salida al Mar del Sur, que denominó océano Pacífico por las particulares condiciones del clima y las aguas ese día. Este logro no consiguió mitigar el ambiente trágico y sombrío que embargaba a la tripulación, castigada por el hambre y el escorbuto. El martirio concluyó el 6 de marzo de 1521, cuando las naves llegaron al archipiélago de las Marianas, donde pudieron descansar en tierra y obtener alimentos frescos. Después de algunos días prosiguieron el viaje en busca de las Molucas, llegando a un archipiélago que más tarde se conocerá como las islas Filipinas. En el transcurso de su reconocimiento se aliaron con el gobernante de la isla Cebú, que les solicitó ayuda militar para someter a la tribu rebelde de una isla cercana. Cumpliendo este compromiso, el 27 de abril Magallanes perdió la vida en un combate contra los indígenas de Mactán.

Litoral atlántico recorrido por la expedición de Magallanes. Fragmento de Battista Agnese, *Mapa del océano Atlántico*, 1544. Colección: Biblioteca Nacional de España.



Primer mapa del paso entre los océanos y la región que lo rodea. En Antonio Pigaffeta, *Primo viaggio intorno al globo terracqueo ossia regguaglio della navigazione alle Indie Orientali per la via d'occidente*, Milano, 1800. Colección: Biblioteca Nacional de Chile.

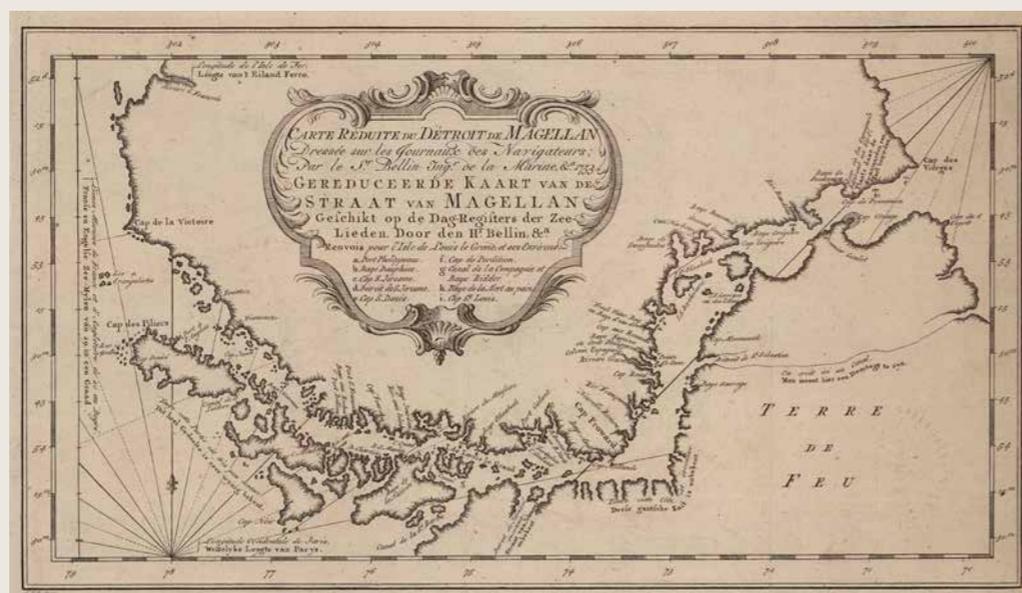


Mar del Sur, también denominado Mar Pacífico. En Vincenzo Coronelli, *Corso Geografico Universale...*, Venecia, 1642. Colección: Biblioteca Nacional de España.

Tras la muerte de su comandante, el resto de la expedición decidió quemar la nao *Concepción*, considerando que no estaba en condiciones de seguir navegando, y los tripulantes se distribuyeron entre la *Trinidad* y la *Victoria*. Capitaneada la primera por Gonzalo Gómez de Espinosa y la segunda por Sebastián Elcano, la expedición logró llegar a las Molucas y cargar especias. Para regresar a España las embarcaciones volvieron a separarse. La *Trinidad* permaneció en el puerto de Tidore para ser reparada y luego dirigirse a Panamá. En tanto, que la *Victoria* atravesó el océano Índico, internándose en territorio portugués y, tripulada por 18 hombres, arribó a Sevilla el 8 de septiembre de 1522, completando la primera circunnavegación de la Tierra.

CAPITALIZAR LA RUTA ENTRE LOS OCÉANOS

La noticia impulsó las ilusiones castellanas por aprovechar la ruta descubierta y obtener réditos comerciales, intentando tomar posesión y colonizar las Molucas. Con este propósito la corona encargó a García Jofré de Loaisa preparar una nueva expedición, para la que se reclutó a Juan Sebastián Elcano, siete embarcaciones y 450 hombres. La flota zarpó de La Coruña el 24 de julio de 1525 y antes de alejarse de la costa africana una tormenta dañó fuertemente a una de las naves. Otro temporal provocó que la embarcación que estaba siendo reparada embistiera a otra, mientras que dos se alejaron de la flota y permanecieron dos meses extraviadas. En enero de 1526 la expedición llegó al estrecho de Magallanes, pero equivocó la entrada y penetró en aguas poco profundas, resultando estropeados los cascos. Luego de retroceder e ingresar correctamente, fuertes vientos dañaron de gravedad a todas las naves, provocando el naufragio de una y la deserción de dos.



Jacques N. Bellin, *Carta reducida del estrecho de Magallanes*, 1753. Colección: Biblioteca Nacional de Chile.



Estrecho de Magallanes y Tierra del Fuego. En João Teixeira Albernaz, *Taboas geraes de toda a navegação*, 1630. Colección: Biblioteca del Congreso de Estados Unidos.

Proxima parte mar del Sur costas del

Ata Las Islas delos Ladrones



Mar del Sur. En João Teixeira Albernaz, *Taboas geraes de toda a navegação*, 1630. Colección: Biblioteca del Congreso de Estados Unidos.



Isla Mocha, 1615. Colección: Biblioteca Nacional de Chile.

Al comenzar mayo, la expedición logró salir al Pacífico, pero nuevas tormentas separaron a las cuatro naves definitivamente. La nao *Santa María de la Victoria* fue la única que continuó la travesía hasta las Molucas, a las que llegó en octubre pasando por las islas Marianas y las Filipinas, luego de sufrir la pérdida, entre otros, del comandante Loaisa y del propio Elcano.

En el puerto de Tidore construyeron una fortaleza para defenderse del asedio de los portugueses radicados en las Molucas. Con auxilio recibido desde Nueva España lograron resistir hasta abril de 1529, cuando se firmó el Tratado de Zaragoza mediante el cual España renunció a sus pretensiones en Asia. Los 24 sobrevivientes debieron rendirse y fueron enviados a Lisboa, donde permanecieron prisioneros hasta 1536.

LA DEFENSA DEL ESTRECHO

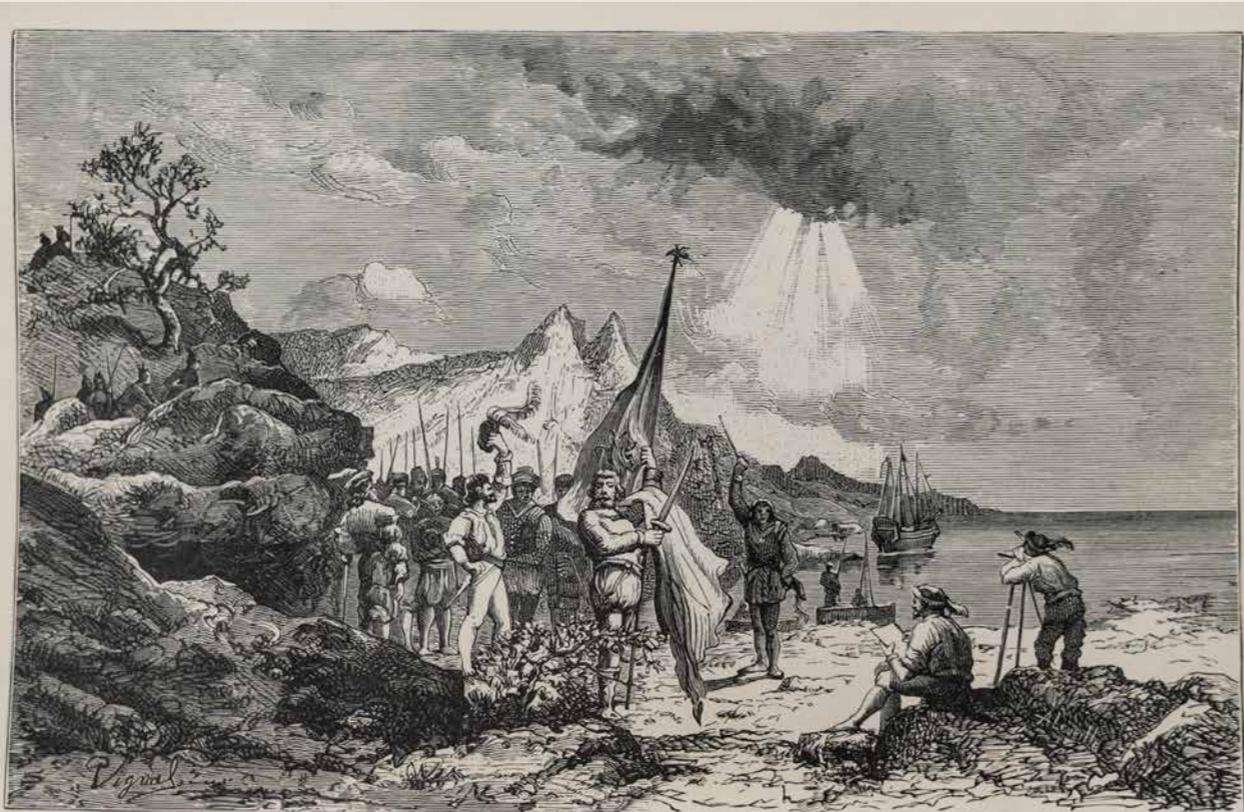
Las dificultades que oponía la navegación desde Europa al Lejano Oriente atravesando los océanos Atlántico y Pacífico, persuadieron a la corona castellana de intentar ocupar el estrecho de Magallanes y crear allí asentamientos permanentes, que pudieran servir para orientar y apoyar futuras expediciones interoceánicas. Este proceso debía realizarse desde el incipiente Reino de Chile, la posesión más austral de España en América. La primera exploración magallánica enviada desde Chile se remonta a 1552, cuando el gobernador Pedro de Valdivia comenzó a equipar dos pequeñas naves de 50 toneladas, al mando del capitán Francisco de Ulloa y el piloto Francisco Cortés Ojeda. La flotilla zarpó de Valdivia a fines de octubre de 1553 y bordeó la costa occidental de Chiloé y el archipiélago de Chonos, hasta llegar a la Península de Taitao el 28 de noviembre, donde la hostilidad de los habitantes impidió a la tripulación permanecer en tierra. Reanudada la navegación al sur, las embarcaciones llegaron a la boca del estrecho el 5 de febrero de 1554, pero los malos vientos en contra impidieron su ingreso. Después de dos semanas de recorrer los canales occidentales, las naves lograron penetrar en el estrecho y adentrarse cerca de 90 millas. La falta de víveres y la proximidad del invierno persuadieron a Ulloa de aprovechar las corrientes favorables para regresar a Valdivia.



Mariano de Pusterla, *Plano que comprende los puertos de Valdivia y Chiloé con la costa intermedia según la Carta de la Mar del Sur...*, 1791. Colección: Biblioteca Nacional de Chile.

La necesidad de explorar y ocupar el estrecho condujo a organizar muy pronto una nueva excursión desde Chile. Esta vez con más medios a su disposición, el recién arribado gobernador García Hurtado de Mendoza envió una flotilla mucho mejor preparada que la de Ulloa para afrontar el desafío magallánico. Para ello destinó dos navíos de 450 toneladas, cada uno tripulado por 60 hombres. La misión fue confiada al avezado piloto Juan Ladrillero, al frente de la *San Luis*, mientras que la *San Sebastián* estaba capitaneada por Francisco Cortés Ojeda, veterano del primer intento por ingresar al estrecho desde el Pacífico. Las naves zarparon de Valdivia el 17 de noviembre de 1557 y recalaron en el golfo de Penas antes de ingresar a los canales patagónicos, donde se separaron sin volver a encontrarse. La *San Sebastián* había sufrido serias averías y con sus restos se construyó un pequeño bergantín, que logró regresar a Valdivia el 1 de octubre de 1558.

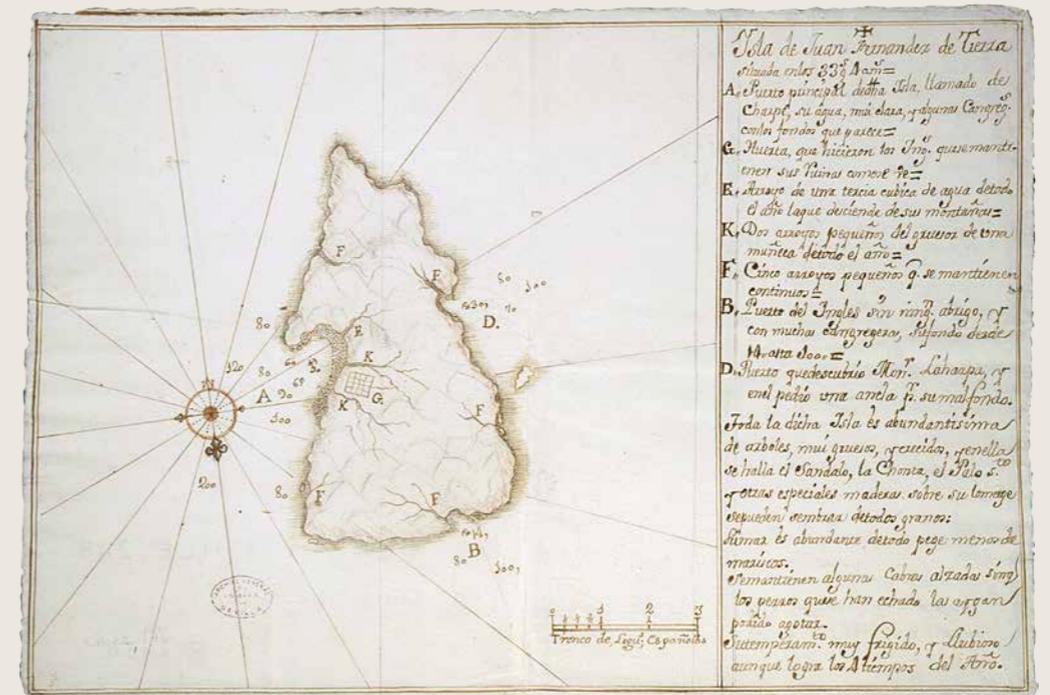
Mientras tanto, la *San Luis* continuó navegando por el laberinto austral, logró acceder al estrecho y lo exploró hasta encontrar un puerto natural donde se refugió entre marzo y julio de 1558. Reanudado el viaje, Ladrillero llegó a la boca oriental del pasadizo en agosto y después de tomar contacto con los pueblos originarios del lugar emprendió el regreso. Pese a las inclemencias climáticas y dificultades para la navegación, la expedición



JUAN LADRILLERO TOMA POSESION DEL ESTRECHO.

pag. 190.

Juan Ladrillero tomando posesión del estrecho en 1558. En Javier Martín, *Magallanes: descubrimiento del estrecho: personalidades, riquezas y datos generales sobre este territorio*, Valparaíso, 1920. Colección: Biblioteca Nacional de Chile.



Isla Juan Fernández, 1741. Colección: Archivo General de Indias, España.

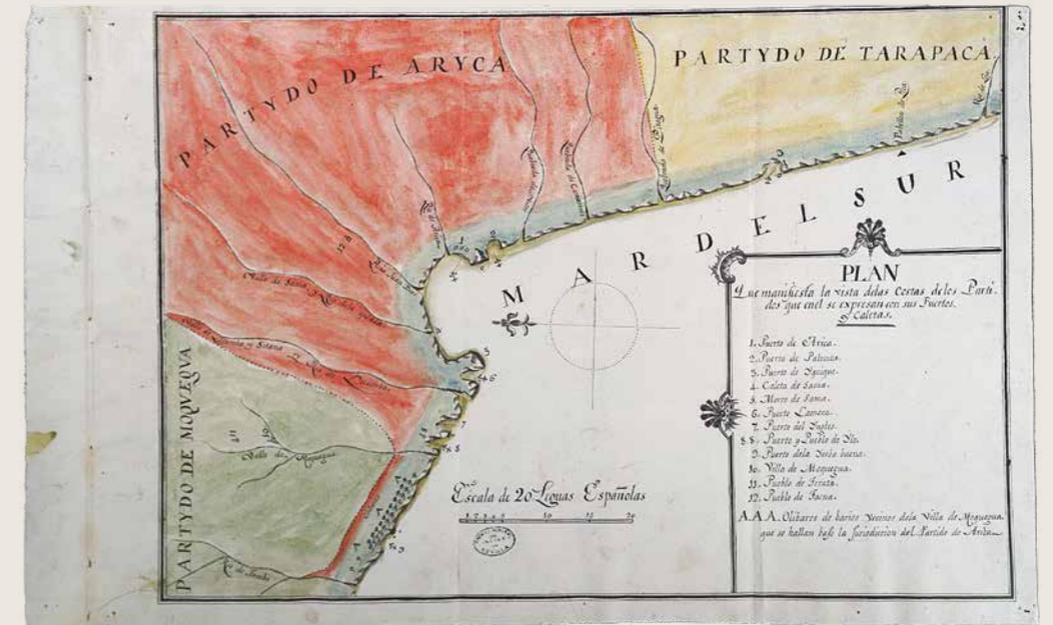


Fretum Magellani, 1607. Colección: Biblioteca Nacional.

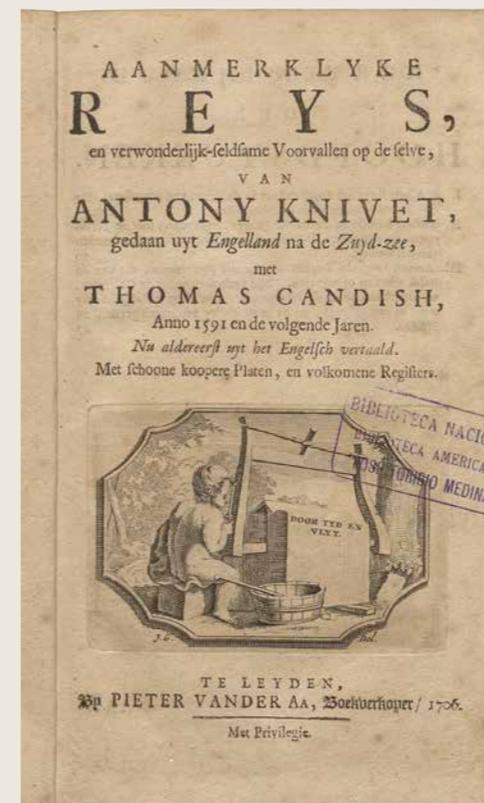


Demarcación del viaje del capitán Juan Ladrillero... al estrecho de Magallanes, i descubrimiento de su boca Austral, canales, archipiélago, ensenada i bahías en la costa del Mar del Sur. En *Anuario Hidrográfico de la Marina de Chile*, Valparaíso, 1875. Colección: Biblioteca Nacional de Chile.

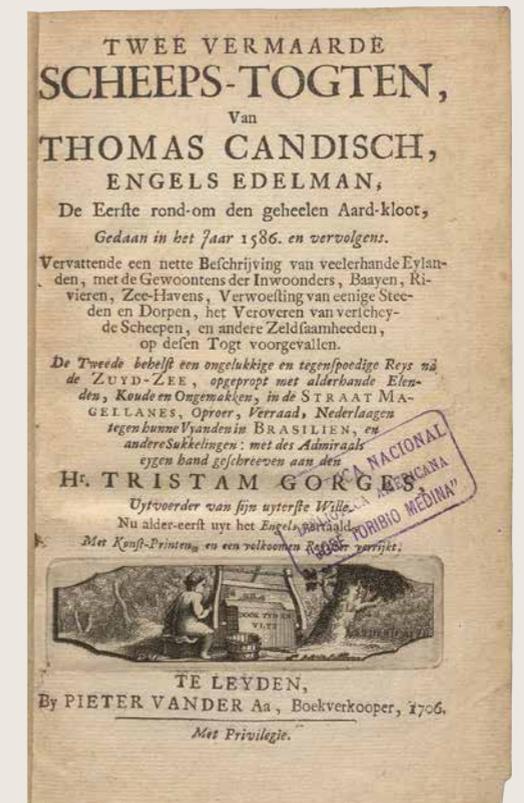
realizó detenidas observaciones geográficas en el estrecho y los canales australes, logrando regresar a Valdivia el 15 de enero de 1559 con menos de la mitad de la tripulación que había comenzado el viaje. Aunque la misión de Ladrillero proporcionó antecedentes que ayudarían a las embarcaciones que emprendiesen la travesía interoceánica, no logró sentar las bases para asegurar el dominio español sobre la ruta entre los océanos, cuya exclusividad quedó sometida a las dificultades que suponía su recorrido, pero que no garantizaban que naves de otras potencias no logran llegar al Pacífico y hostigaran las costas americanas.



Mapa de la costa correspondiente a los partidos de Moquegua, Arica y Tarapacá..., 1791. Colección: Archivo General de Indias, España.

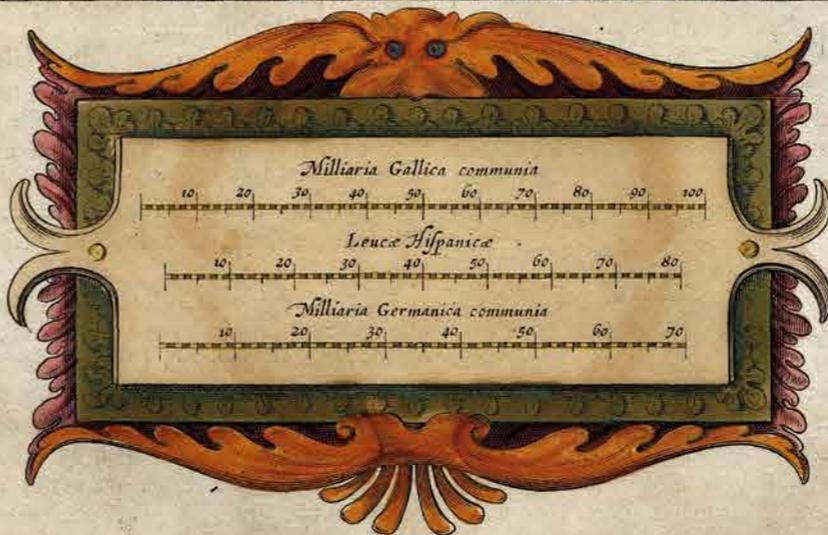


Anthony Knivet y Pieter Van der AA, *Aanmerklyke Reys en verwonderlijk-seldsame voorvallen op de selve...*, Leyden, 1706. Colección: Biblioteca Nacional de Chile.



Pieter Van der Aa, *Twee vermaarde scheepstogten van Thomas Candisch, engels edelman, De eerste rond-om de geheelen Aard-kloot, Gedaan in the jaar 1586...*, Leyden, 1706. Colección: Biblioteca Nacional de Chile.

CHILI



- 1. P^o de Takaguana
- 2. I. Quiriquina
- 3. R. Biobio
- 4. R. Ilandalien
- 5. R. de la Laxa



MAR DE CHILI

AMSTELODAMI
Guilhelmus Blaeuw
excudit.

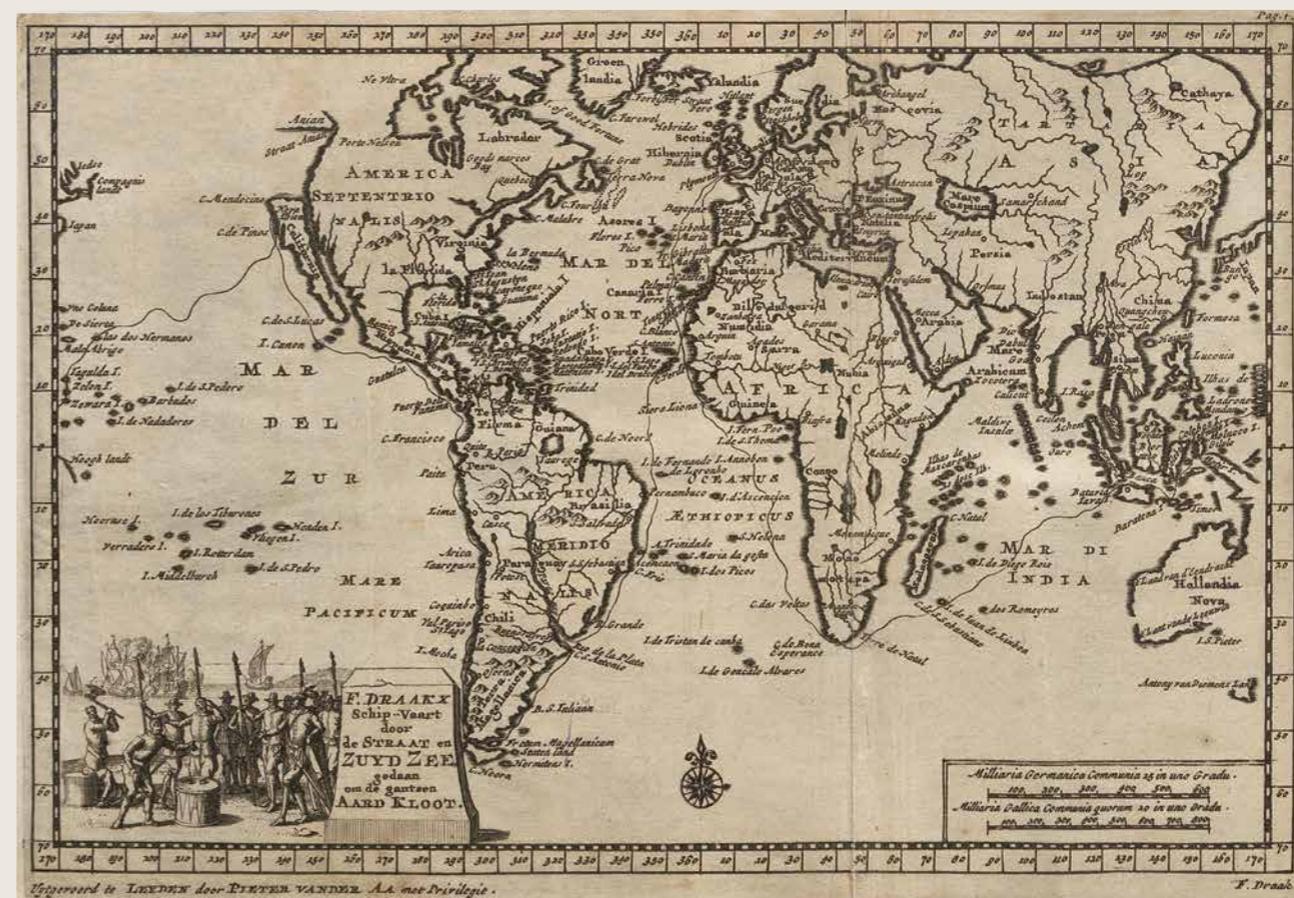


Guillermo Blaeu, Chile, 1660. Colección: Biblioteca Nacional de Chile

EL PELIGRO PIRATA Y LA FORTIFICACIÓN DEL ESTRECHO (DRAKE Y SARMIENTO DE GAMBOA)

La amenaza se convirtió en realidad a fines de 1578, cuando el pirata inglés Francis Drake logró sortear el estrecho y asolar las costas de Chile y Perú. Con la experiencia de exitosas depredaciones en el Caribe y golfo de México entre 1570 y 1573, que lo convirtieron en un hombre rico y afamado, la reina Elizabeth le encargó personalmente cumplir el desafío de atacar las posesiones españolas del Pacífico. La expedición zarpó de Plymouth en diciembre de 1577 con 166 hombres y cinco embarcaciones, a las que se agregó una sexta capturada a los portugueses en cabo Verde. Luego de recorrer la costa de Brasil, el Río de la Plata y perder dos buques, las naves llegaron a la bahía San Julián a esperar el final del invierno antes de intentar atravesar el paso austral. Allí advirtieron que el casco de la antigua nave portuguesa estaba podrido, decidieron quemarla y redistribuir a los tripulantes en las tres restantes.

Después de un tormentoso recorrido del estrecho, que destruyó otras dos embarcaciones, Drake logró salir al Pacífico a bordo de la *Golden Hind*. Los principales botines fueron capturados durante el saqueo de Valparaíso, con el robo del cargamento de un buque anclado en la bahía, el 8 de diciembre de 1578; y el 13 de febrero de 1579, con el asalto a un galeón que había zarpado del Callao transportando oro y plata. Perseguido por la Armada del Mar del Sur y con dificultades para maniobrar y alcanzar velocidad por el peso del botín en sus bodegas, Drake enfiló hacia el norte y se refugió en la costa de California. Reparada la *Golden Hind* y recuperada la tripulación, Drake partió hacia las Molucas, luego se dirigió al cabo de Buena Esperanza y arribó a Plymouth en septiembre de 1580, con la gloria de un formidable tesoro y de ser el segundo marino en dar la vuelta al mundo.



Travesía de Francis Drake. En *Drie voornaame zee-togten van Franciscus Draak na américa door de suyd-zee: en vervolgens rond om den geheelen Aard-kloot gedaan in't jaar 1577 en vervolgens*, Leyden, Pieter Vander Aa, 1706. Colección: Biblioteca Nacional de Chile.

V I A G E
AL ESTRECHO
DE MAGALLANES
Por el Capitan
Pedro Sarmiento de Gambóa
En los años de 1579. y 1580.
Y NOTICIA
DE LA EXPEDICION
Que despues hizo para poblarle.



EN MADRID:
En la Imprenta Real de la Gazeta.
Año de 1768.

Pedro Sarmiento de Gamboa, *Viage al estrecho de Magallanes por el Capitán Pedro Sarmiento de Gamboa en los años de 1579 y 1580...*, Madrid, 1768. Colección: Biblioteca Nacional de Chile.

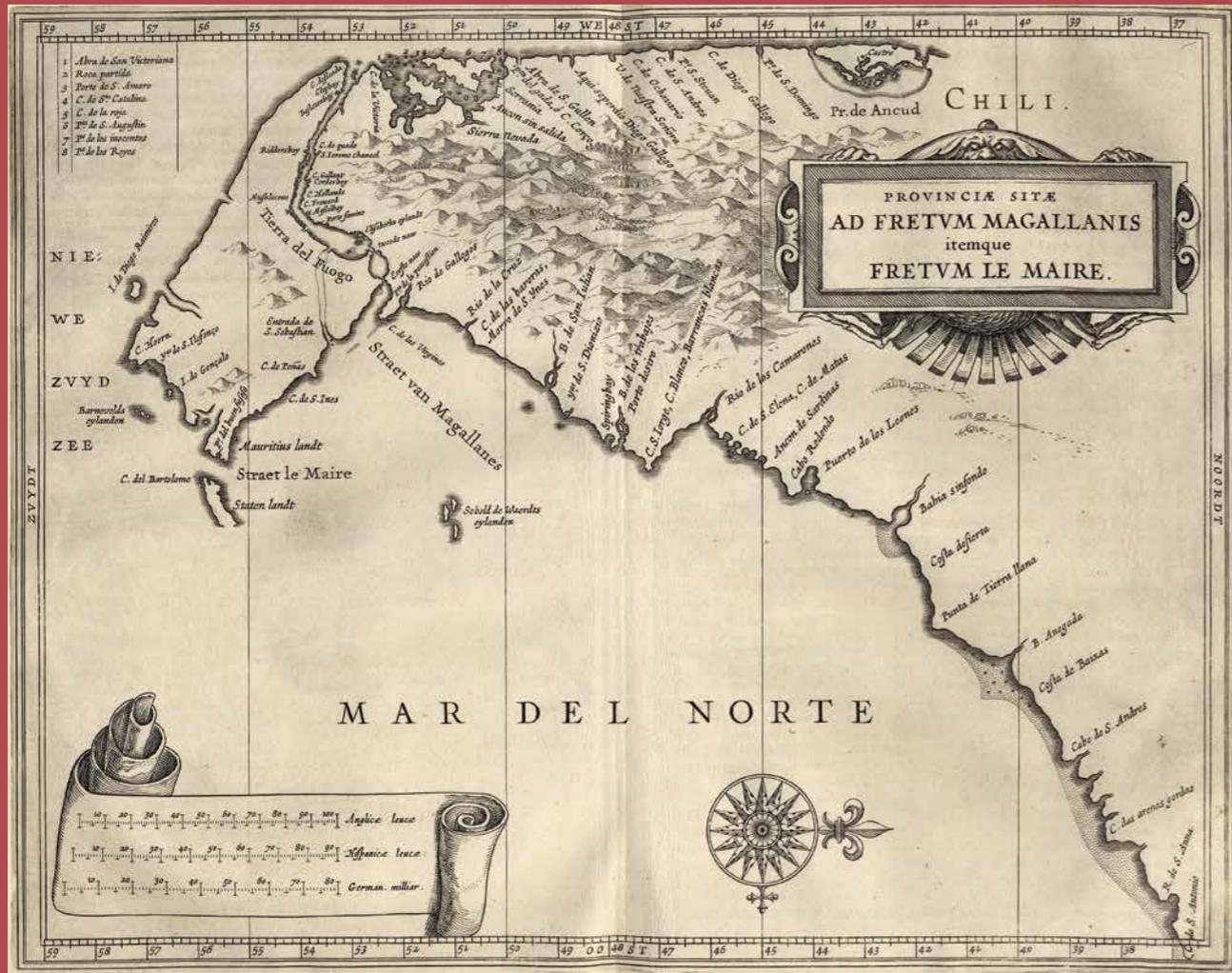
Aunque al suscribir con Portugal el Tratado de Zaragoza en 1565 se había resignado a marginarse del “comercio de las especias”, la incursión de Francis Drake en las costas chilenas y peruanas alertó a la corona de España sobre la urgencia de fortificar y colonizar la zona del estrecho de Magallanes, a fin de mantener la exclusividad de su dominio sobre el Pacífico sudamericano y de las riquezas que por ahí circulaban. La tarea fue encargada al marino y

cosmógrafo español Pedro Sarmiento de Gamboa, con amplia experiencia de navegación en el Mar del Sur y que durante las incursiones de Drake había sido comisionado por el virrey del Perú para capturarlo, al frente de dos naves perfectamente equipadas y artilladas. Al regresar de la persecución recibió la orden de recorrer el estrecho para identificar los sitios más apropiados para asentar colonos y emplazar piezas de artillería.

La *Nuestra Señora de la Esperanza*, comandada por Sarmiento, y la *San Francisco*, pilotada por Juan de Villalobos, partieron del Callao el 11 de octubre de 1579. Para avanzar más rápido y evitar la corriente de frente a la proa, la expedición tomó la ruta de alta mar que pasaba por el archipiélago Juan Fernández y giró al este cerca del paralelo 50° sur. Luego de reconocer los canales patagónicos, el 21 de enero de 1580 una tormenta arrastró a las naves hasta el borde del continente, forzando a la *San Francisco* a regresar a Valdivia. Mientras tanto, Sarmiento logró ingresar al estrecho, determinar los lugares para futuras colonias y montar las baterías. Salió al Atlántico el 24 de febrero y se dirigió a España para presentar al rey un proyecto para la fortificación del estrecho.

La idea fue acogida por el monarca Felipe II, que dispuso una armada de 23 embarcaciones y 2.500 hombres, que incluían a Alonso de Sotomayor y su séquito en viaje para asumir la gobernación de Chile. La flota fue puesta bajo el mando de Diego Flores de Valdés y en ella iba Sarmiento de Gamboa en calidad de gobernador y capitán general del estrecho. Después de una salida frustrada por un temporal, el 9 de diciembre de 1581 zarparon desde Cádiz solo 16 navíos rumbo a Río de Janeiro, a donde llegaron el 25 de marzo de 1582. Mientras esperaban el término del invierno, muchos colonos perecieron víctimas de las enfermedades o bien desertaron. Una parte de la expedición salió hacia el Río de la Plata, donde Alonso de Sotomayor y su gente se dirigieron a Chile por tierra, mientras que Diego Flores, al frente de cinco naves, continuó hacia el estrecho, al que no pudo ingresar a causa de los temporales, por lo que regresó a España.

Sarmiento, que había permanecido en Río de Janeiro preparando una incursión de refuerzo y después de un intento frustrado por el mal tiempo, logró penetrar en el estrecho con cinco embarcaciones el 11 de febrero de 1584. En un fondeadero abrigado a 3 kilómetros del cabo Vírgenes, fundó la ciudad de Nombre de Jesús. Desde allí despachó cuatro naves de vuelta a España y en la restante, la *Santa María de Castro*, embarcó a 50 colonos para fundar Rey don Felipe el 25 de marzo, cerca de la actual Punta Arenas. El 24 de mayo Sarmiento emprendió el regreso para reunir los víveres indispensables para la sobrevivencia de ambas colonias, sin embargo, sus dos intentos fracasaron a causa de tormentas en la costa brasilera, y en el tercero fue capturado por una escuadrilla inglesa, que lo envió a Londres como prisionero.



Joan de Laet, *Provinciae sitiae ad Fretum Magallanis itemque Fretum Le Maire*, 1633. Colección: Biblioteca Nacional de Chile.



Vista del Puerto del Hambre. En Sebastian Dumont d'Urville, *Voyage au Pole Sud et dans l'Océanie sur les corvettes l'Astrolabe et la Zélée...*, París, 1842-47. Colección: Biblioteca Nacional de Chile.

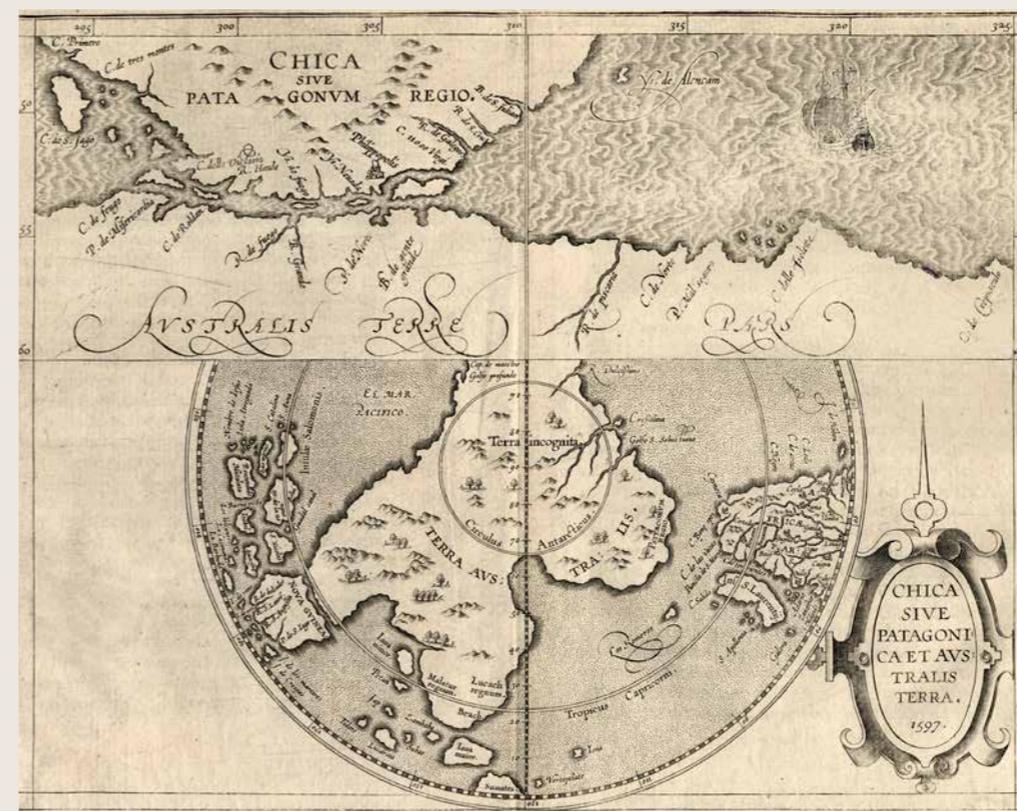
Cuando por fin Sarmiento retornó a España, a comienzos de enero de 1591, el proyecto de colonización del estrecho de Magallanes era un rotundo fracaso. En enero de 1587 el corsario inglés Thomas Cavendish recaló en Rey don Felipe y encontró a dieciocho sobrevivientes, envueltos en harapos, casi sin alimentos y ninguna esperanza. Al abandonar el lugar, se llevó la artillería, a uno de los colonos y bautizó el lugar como Puerto del Hambre. Tres años más tarde, el último sobreviviente fue rescatado por la nave inglesa *The Delight*. En adelante y sin posibilidades de mantenerse bajo control castellano, la ruta del estrecho de Magallanes quedó disponible para que otras potencias intentaran navegarlo, ya sea para desafiar la soberanía española en América, o bien, para organizar empresas de comercio entre Europa y Asia.

UN ENEMIGO MUCHO MEJOR PREPARADO

Junto a las incursiones de piratería impulsadas por la corona británica para hostigar las posesiones americanas de España, el paso interoceánico comenzó a ser transitado por varias expediciones organizadas en Holanda, que con la iniciativa de sus comerciantes y marinos comenzaba a formar un imperio colonial estableciendo enclaves en América, el archipiélago indonesio (Molucas) y la India. Tras este impulso estaba la guerra de liberación que Holanda sostenía contra España y la posibilidad de apoderarse de las factorías portuguesas en Asia, pues la unificación de las coronas de Castilla y Portugal en 1580 transformó a los lusitanos en enemigos directos. Aunque contaban con el beneplácito y el patrocinio de la Casa de Orange, las flotas holandesas eran iniciativas privadas con fines mercantiles, pero equipadas y adiestradas para entrar en combate y realizar actividades corsarias cada vez que fuese necesario o conveniente. Bajo estos criterios se constituyó en 1602 la Compañía Holandesa de las Indias Orientales, que comenzó apoderándose de algunas factorías portuguesas en las Molucas, hasta fundar Batavia



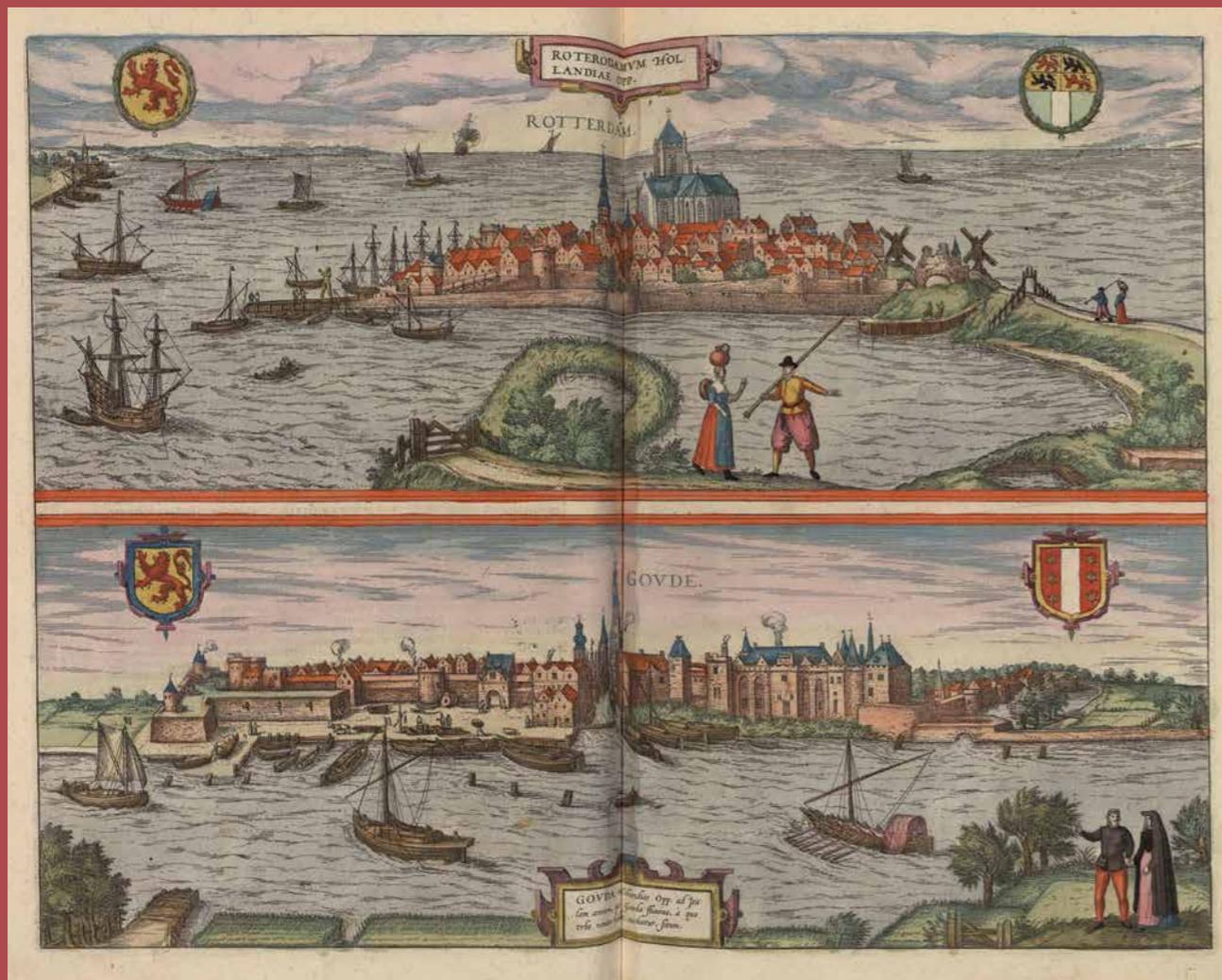
Tripulantes europeos cazando lobos marinos en el estrecho de Magallanes. En Pieter Van der Aa, *Twee vermaarde scheeps-togten van Thomas Candisch, engels edelman, De eerste rond-om de geheelen Aard-kloot, Gedaan in the jaar 1586...*, Leyden, 1706. Colección: Biblioteca Nacional de Chile.



Chica sive Patagonia et Australis Terra, 1597. Colección: Biblioteca Nacional de Chile.

en 1627, en la isla de Java. El asentamiento se convirtió en un vigoroso núcleo que articulaba el comercio mundial de especias, plata y algodón, coordinando las actividades de los enclaves de la compañía en América y Asia y la matriz europea.

A lo largo de la primera mitad del siglo XVII salieron de Holanda seis flotas que, con distintos objetivos y niveles de equipamiento y preparación, lograron completar la travesía desde el océano Atlántico al Pacífico. En 1598 y con dos meses de diferencia zarparon las expediciones comandadas por Jacob Mahu y Oliver van Noort. La primera tenía como objetivo obtener plata en América por medio del contrabando e intercambiarla por especias en las Molucas. Estaba compuesta por cinco embarcaciones, tres de las cuales lograron salir al Pacífico el 3 de septiembre de 1599, ya sin Mahu, que falleció antes de llegar al estrecho. Después de recalar en el archipiélago de Chonos y resistir el asedio de los indígenas, el resto de la expedición, comandada ahora por Baltazar de Cordes, desembarcó en la isla de Chiloé y se alió con los nativos huilliches para apoderarse de Castro en abril de 1600. Después de saquear la ciudad y para evitar la reacción española, los asaltantes abordaron una de las naves en la que atravesaron el Pacífico hasta Tidore, donde fueron capturados por los portugueses en enero de 1601 y enviados a Goa, en la India.



Planos de Rotterdam y Gouda. En Georg Braun, *Civitates Orbis Terrarum...*, Amberes, 1572. Colección: Biblioteca Nacional de España.



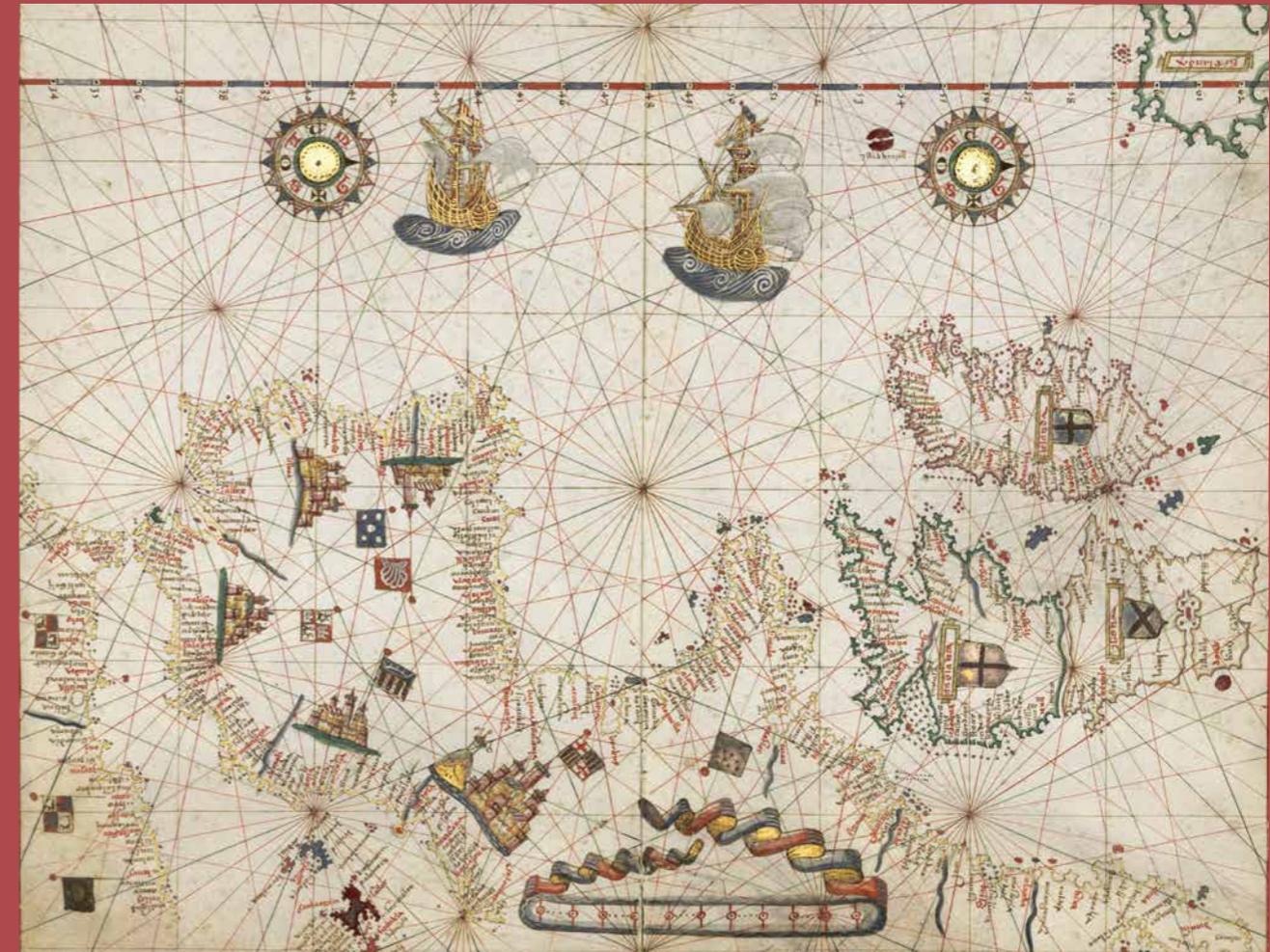
Plano de Ámsterdam. En Georg Braun, *Civitates Orbis Terrarum...*, Amberes, 1572. Colección: Biblioteca Nacional de España.



Nicolás Sanson, *Le Chili*, 1670.
Colección: Biblioteca Nacional de Chile.

La expedición encabezada por Van Noort había sido organizada por una sociedad de comerciantes de Rotterdam, que aspiraba a tomar parte en los rentables circuitos de intercambio de productos americanos y asiáticos. Formada por cuatro naves y 248 hombres, la flota sufrió, desde muy temprano, desertiones y enfrentamientos con los portugueses asentados en la costa occidental de África y en Brasil. El 4 de noviembre de 1599 tres naves llegaron a la entrada del estrecho y lograron salir al Pacífico el 29 de febrero de 1600, dejando atrás otra embarcación y a casi la mitad de la tripulación. Después de recalar en la isla Mocha, cerca de Concepción, y obtener víveres de los mapuche hostiles a los españoles, la flotilla de Van Noort asoló las costas de Chile y Perú hasta el mes de julio. Entonces y después de apoderarse del botín que encontraron en cinco naves ancladas en el Callao, la expedición, advertida de que una escuadra española la perseguía, emprendió el cruce del Pacífico y llegó a las islas Marianas en septiembre.

Poco tiempo permaneció allí ya que, asaltados por los nativos, huyeron hacia las Filipinas a mediados de octubre. Al llegar a la bahía de Manila advirtieron que una flota española los esperaba para emboscarlos, de modo que Van Noort optó por esperar, reunir información y organizar un ataque eficaz. Este tuvo lugar el 14 de diciembre en el puerto de Cavite, donde los holandeses perdieron otro barco con sus 25 tripulantes y otras



Costas de Europa occidental. En Joan Martines, *Atlas Portulano*, 1570.
Colección: Biblioteca Nacional de España.

30 bajas en combate. La nave restante, cargada con un discreto botín, se dirigió a Borneo para urgentes reparaciones y luego a Java para cargar especias. Después de rodear el cabo de Buena Esperanza, los 45 marineros sobrevivientes arribaron a Rotterdam el 26 de agosto de 1601, completando la cuarta circunnavegación del planeta.

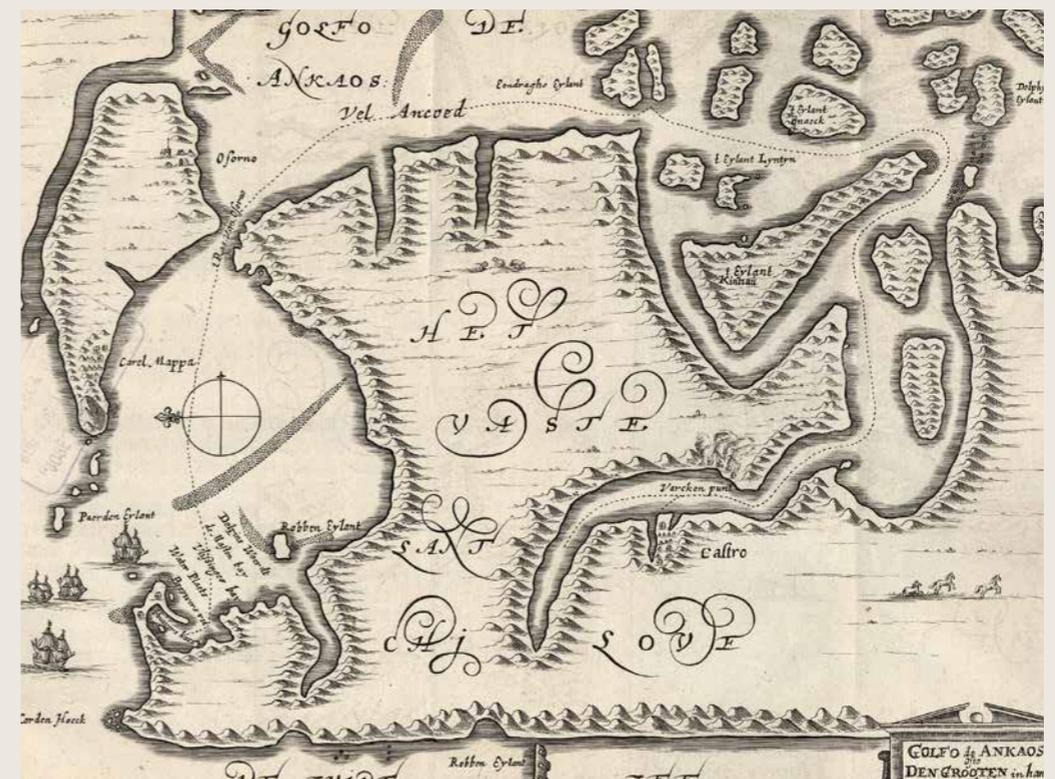
Con el mismo propósito de enviar una flota al Pacífico para intercambiar manufacturas por plata, y luego adquirir especias en las Molucas, en 1614 la Compañía de las Indias Orientales, con el auspicio del gobierno de las Provincias Unidas (hoy los Países Bajos), organizó una formidable flota de cinco galeones, de entre 600 y 350 toneladas, dos bergantines de menor tamaño y nueve lanchas de apoyo; entre marinos y soldados viajaban cerca de 1.200 hombres y las cinco naves principales estaban fuertemente artilladas. Al frente de esta armada iba el almirante de origen alemán Joris van Spilbergen, que había dirigido expediciones comerciales en la costa africana (1602) y combatido con éxito a la flota española en Gibraltar (1607). Con los antecedentes de las incursiones de Mahu y Van Noort, Spilbergen recibió la orden de sondear la reacción de las autoridades americanas frente al ofrecimiento de las mercaderías, que en abundancia traía a bordo, y luego evaluar la posibilidad de establecer una base naval en el sur del continente, que facilitara futuras expediciones asiáticas.

La flota zarpó de Texel el 8 de agosto de 1614. En Brasil enfrentó altercados con los nativos y revueltas de tripulantes, que significaron la pérdida de treinta hombres, un bergantín y dos chalupas. En abril de 1615 llegó al estrecho de Magallanes y el 6 de mayo salió al Pacífico, con menos daños que los viajes anteriores. Los barcos se dirigieron a la isla Mocha para cargar víveres frescos y el 29 de mayo desembarcaron en la isla Santa María, donde el almirante parlamentó con el corregidor del lugar para persuadirlo de entablar relaciones comerciales. El intento no resultó y una pequeña nave logró huir y alertar a las autoridades españolas de la presencia de la poderosa armada neerlandesa. La noticia permitió que los puertos del Pacífico estuvieran preparados para un ataque, que los caudales en ellos depositados fuesen puestos a salvo lejos de la costa y que el virrey del Perú, marqués de Montesclaros, enviara a la Armada del Mar del Sur para atajar a los invasores.

Advertido del paso de la armada holandesa por Brasil y de sus intenciones de llegar al Pacífico remontando el estrecho, Montesclaros había enviado una flotilla a patrullar la costa chilena y organizado un dispositivo militar en Arica, para proteger el embarque de plata que en ese puerto se hacía con destino al Callao y Panamá. Al enterarse del desembarco de Spilbergen en la isla Santa María, sus fuerzas navales, al mando de su sobrino Rodrigo de Mendoza, se encontraban dispersas, por lo que solo logró reunir dos galeones, dos navíos, un patache y dos barcos mercantes artillados, con 1.240



Isla Santa María, 1615. Colección: Biblioteca Nacional de Chile.



Mapa del golfo de Ancud, que muestra a la escuadra Brouwer en el canal de Chacao y el recorrido que esta hizo hasta Castro en 1643. Colección: Biblioteca Nacional de Chile.



Guillermo Blaeu, *Delineación del estrecho de Magallanes y el cabo de Hornos* [1690]. Colección: Biblioteca Nacional de Chile.

hombres “de mar y guerra”, entre los que se contaban varios comerciantes y notables de Lima, que se presentaron como voluntarios. El 17 de julio de 1615 la escuadra virreinal encontró a los navíos enemigos fondeados al abrigo del Cerro Azul, en las proximidades del puerto de Cañete. Cerca de las nueve de la noche comenzaron las descargas de artillería y mosquetes. El combate se desarrolló en un escenario muy confuso, en el que se conjugaron la oscuridad, la falta de vientos y la permanencia de las corrientes, que alejaron a cuatro embarcaciones menores peruanas de la acción. Debido a que los velámenes y aparejos de naves amigas y enemigas estuvieron enredados por varias horas, buena parte de los enfrentamientos tuvieron lugar en las cubiertas. Al amanecer del 19 la almiranta de la armada virreinal abandonó el lugar con serios daños, dejando atrás a un galeón y un patache hundidos. En tanto, la escuadra de Spilbergen registró daños en la vicealmiranta, pero todavía tenía suficientes fuerzas como para presentarse al día siguiente en el Callao, donde se apoderó de algunas embarcaciones menores, pero no se animó a desafiar a las baterías y la multitud armada que esperaba su desembarco.

El recorrido de Spilbergen por el litoral Pacífico continuó hacia México, combinando pillaje y contrabando. En octubre llegó a la bahía de Acapulco con la intención de apoderarse del Galeón de Manila, pero una escuadrilla organizada por el gobernador de Mazatlán lo mantuvo ocupado mientras la flota mercante enfilaba hacia las Filipinas. Spilbergen siguió el mismo curso que las embarcaciones novohispanas, cerca de Manila capturó algunas presas y al concluir el año llegó a la factoría de la Compañía Holandesa de las Indias Orientales en Batavia. Luego tomó rumbo oeste hacia el cabo de Buena Esperanza y completó la quinta vuelta al mundo en agosto de 1617.



Tabula Magellanica, siglo XVII. Colección: Biblioteca Nacional de Chile.



Guillermo Blaeu, *Mapa del estrecho de Magallanes que incluye el paso de Le Maire*, 1635. Colección: Biblioteca Nacional de Chile.

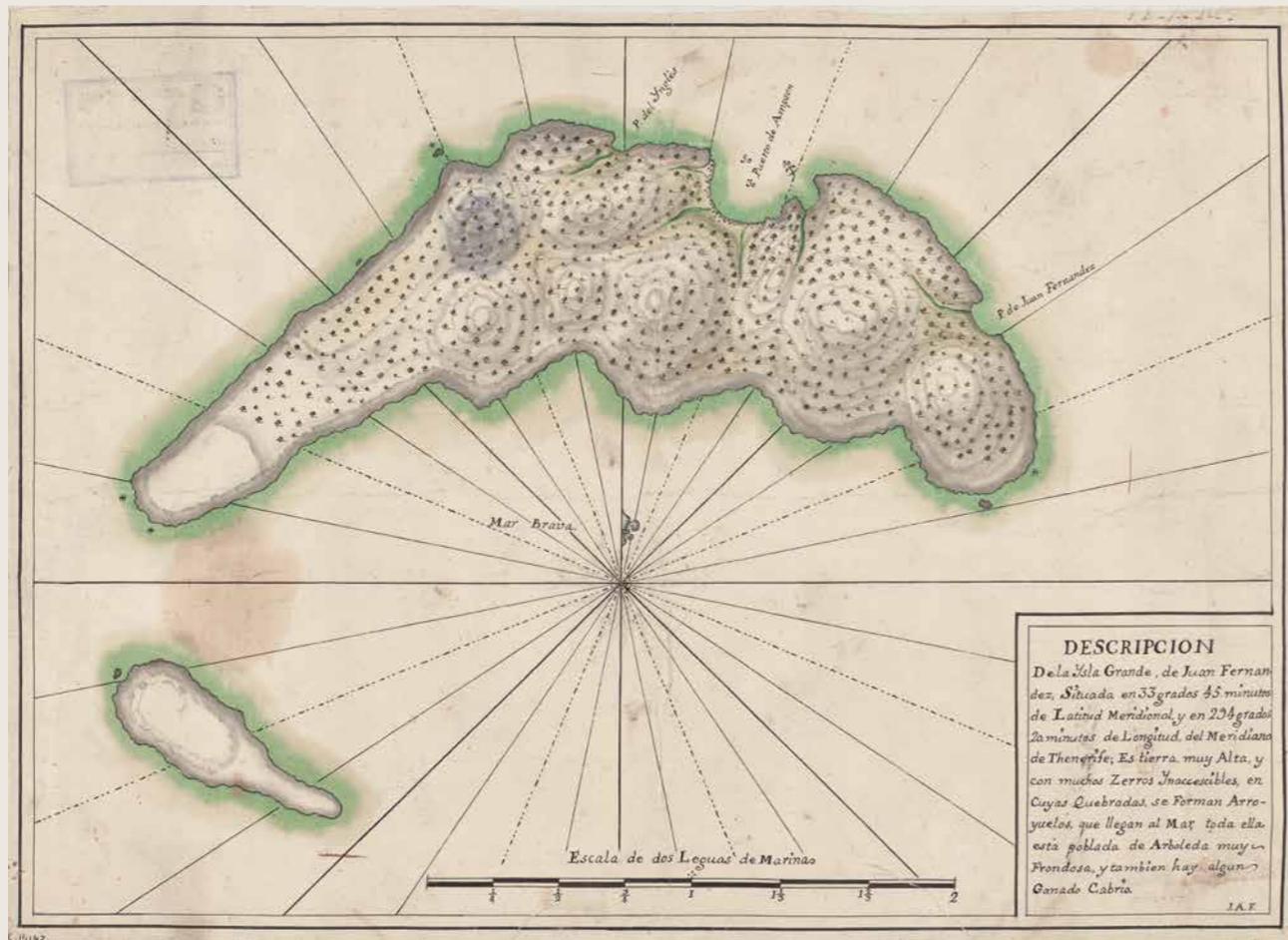


Willen Schouten. En *Journal ou description du merveilleux voyage de Guillaume Schovter, hollandois natif de hoorn, fait es années 1615, 1616 y 1617: comme (encircum-navegant le globe terrestre) il a descouvert vers le Zud du Detroit de Magellan un nouveau passage jusques a la grande mer de Zud...*, Amsterdam, Harman Ianfon, 1619. Colección: Biblioteca Nacional de Chile.

En junio de 1615, diez meses después de la partida de Spilbergen, zarpó desde Texel una expedición mucho más modesta, de solo dos embarcaciones. Se trataba de una empresa, la Compañía Austral, formada en la ciudad de Hoorn y liderada por el comerciante Jacobo Le Maire, con la misión de encontrar un paso interoceánico alternativo al estrecho de Magallanes para disputar a la Compañía de la Indias Orientales la exclusividad de esa ruta de acceso a las islas de las Especias. Después de atravesar el Atlántico, las naves, pilotadas por los hermanos Guillermo y Juan Schoutten, siguieron al sur del estrecho de Magallanes y pasaron entre Tierra del Fuego y la isla de los Estados por un canal que denominaron estrecho de Le Maire. El 16 de enero de 1616, con un barco menos perdido en un incendio, llegaron al extremo del continente y rodearon un cabo que bautizaron Hornos, en honor al malogrado navío. Después de atravesar el Pacífico en una altura cercana al archipiélago de Juan Fernández y visitar varias islas de Nueva Guinea y Micronesia, llegaron a las Molucas el 12 de septiembre y a Batavia el 28 de octubre, con 84 de los 87 tripulantes iniciales de las dos naves. Los oficiales neerlandeses de Java no creyeron en el descubrimiento de un nuevo paso entre los océanos, acusaron a Le Maire de violar los privilegios de la Compañía de las Indias Orientales y lo enviaron detenido con todos sus hombres de regreso a Ámsterdam en la flota de Spilbergen. En la ruta falleció Le Maire y en Holanda su padre, Isaac, demandó a la Compañía de las Indias Orientales, logrando una cuantiosa compensación, recuperar los diarios de su hijo y obtener una licencia para comerciar a través del cabo de Hornos.



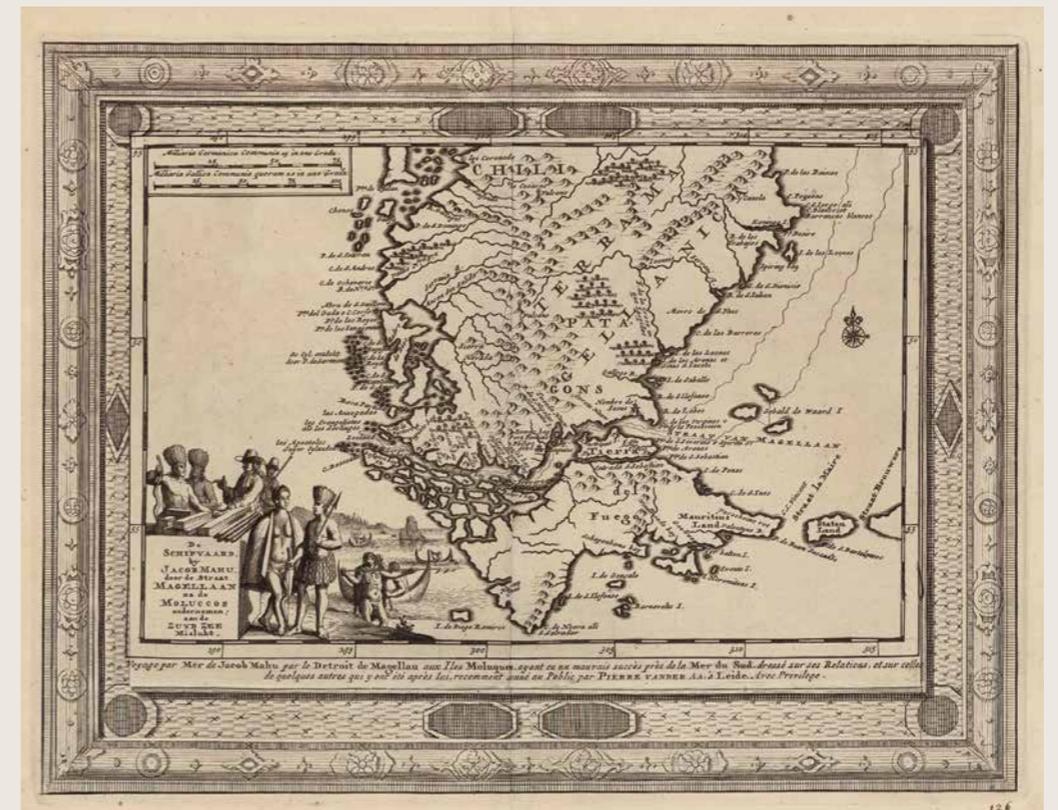
Tijpus Freti Magellanici; quod Georgius Spilbergius cum Classe lustravit, Amsterdam, 1646.
Colección: Biblioteca Universidad John Carter Brown, Estados Unidos.



Isla Juan Fernández, 1743. Colección: Biblioteca Nacional de España.

A diferencia de las primeras empresas de navegación interoceánica salidas de Holanda, que declararon tener objetivos de comercio, la Compañía Holandesa de la Indias Occidentales se formó en 1621 con el expreso propósito de asediar el Pacífico sudamericano para arrebatar a España las remesas de plata que obtenía de las minas de Potosí, así como fundar una colonia y sentar los cimientos de una futura conquista. Esto luego de que con el ascenso de Felipe IV al trono y el fin de la tregua de los 12 años se reanudaran las hostilidades entre España y los Países Bajos. La flota, compuesta por once embarcaciones, poco más de mil tripulantes, 600 soldados y dirigida por el almirante Jacobo L'Hermite zarpó de Ámsterdam a comienzos de abril de 1623. El 29 de ese mes se agrupó frente a la costa de Senegal para luego dirigirse hacia el estrecho, que comenzó a atravesar en enero de 1624, con parte importante de la tripulación, incluso el propio comandante, enferma de disentería. Ya en el Pacífico, a comienzos de abril llegaron al archipiélago Juan Fernández para reponerse de la travesía, reparar las naves y preparar el asalto del Callao, principal objetivo de la expedición.

Cuando la armada holandesa se presentó frente al Callao el 9 de mayo, el marqués de Guadacázar, virrey del Perú, ya había sido advertido de su presencia en el Pacífico, por lo que encontró reforzadas las defensas del puerto y las baterías de la costa, a dos mil hombres armados desplegados a lo largo del litoral dispuestos a impedir cualquier intento de desembarco y a la flota con el tesoro ya camino a Panamá. Sitiado el principal puerto peruano, los invasores se abocaron a capturar navíos menores cargados con vino y alimentos frescos, necesarios para aliviar a la buena cantidad de enfermos que tenían. Obligados por la artillería peruana a mantenerse a considerable distancia de la playa e impedidos por los milicianos de poner en práctica un asalto terrestre, el bloqueo se mantuvo hasta comienzos de septiembre. Antes había muerto L'Hermite aquejado por escorbuto y disentería. El nuevo comandante, el vicealmirante Hugo Schapenham, ordenó continuar hacia Nueva España, con la expectativa de hacer nuevas presas, luego a Batavia y finalmente de regreso a Texel, donde llegaron el 9 de julio de 1626, completando la novena circunnavegación de la Tierra.



Travesía de la Schipvaard, de Jacob Mahu por el estrecho de Magallanes en su viaje hacia las Molucas, 1650. Colección: Biblioteca Nacional de Chile.



Estrecho de Magallanes y Tierra del Fuego (inserto mapa español de 1690), firmado por Francisco Seixas y Lovera. En João Teixeira Albernaz, *Taboas geraes de toda a navegação*, 1630. Colección: Biblioteca del Congreso de Estados Unidos.

EL CONOCIMIENTO COMO ARMA

La vulnerabilidad de sus posesiones coloniales en América, producto de la libertad con que sus enemigos transitaban del Atlántico al Pacífico, no dejó de preocupar a los reyes de España. Sin esperanzas de colonizar y fortificar los pasos interoceánicos, enviaron expediciones de reconocimiento tal vez con la idea de que, provistas de información náutica de mayor calidad sus flotas tendrían mejores condiciones de combate en los laberintos australes. Una de las expediciones de este tipo fue la de los hermanos Bartolomé y Gonzalo García de Nodal, que en septiembre de 1618 zarparon de Lisboa al frente de sendas carabelas artilladas con la misión de reconocer el nuevo paso descubierto por Schouten y Le Maire. A mediados de enero de 1619 llegaron a la entrada occidental del estrecho de Magallanes, continuaron hacia el sur rodeando Tierra del Fuego hasta remontar el estrecho de vuelta hacia el Atlántico con destino a Europa. Esta ruta alrededor de Tierra del Fuego fue cartografiada por el piloto y cosmógrafo Diego Ramírez de Arellano.

Un valioso aporte para los marinos españoles que debían emprender la ruta interoceánica y recorrer distintos puertos del Pacífico lo hizo en 1690 Francisco Seixas y Lovera con la publicación en Madrid de *Descripción geográfica y derrotero de la región austral magallánica*. Aunque Seixas nunca transitó los pasajes entre el Atlántico y el Pacífico bajo el estandarte de España, lo hizo varias veces sirviendo en flotas de Portugal y Holanda, y entre 1674 y 1686 en una compañía de comercio particular en la que se había asociado con otros navegantes de distintas nacionalidades. Ese año se puso al servicio del monarca Carlos II, colaborando en la formación de nuevos marinos. Esta obra es un manual de navegación para los océanos Atlántico, Pacífico e Índico y, en particular, ofrece información detallada y criterios para atravesar el estrecho de Magallanes y el cabo de Hornos en ambos sentidos y en distintos períodos del año, que se derivan del análisis de las experiencias anteriores.

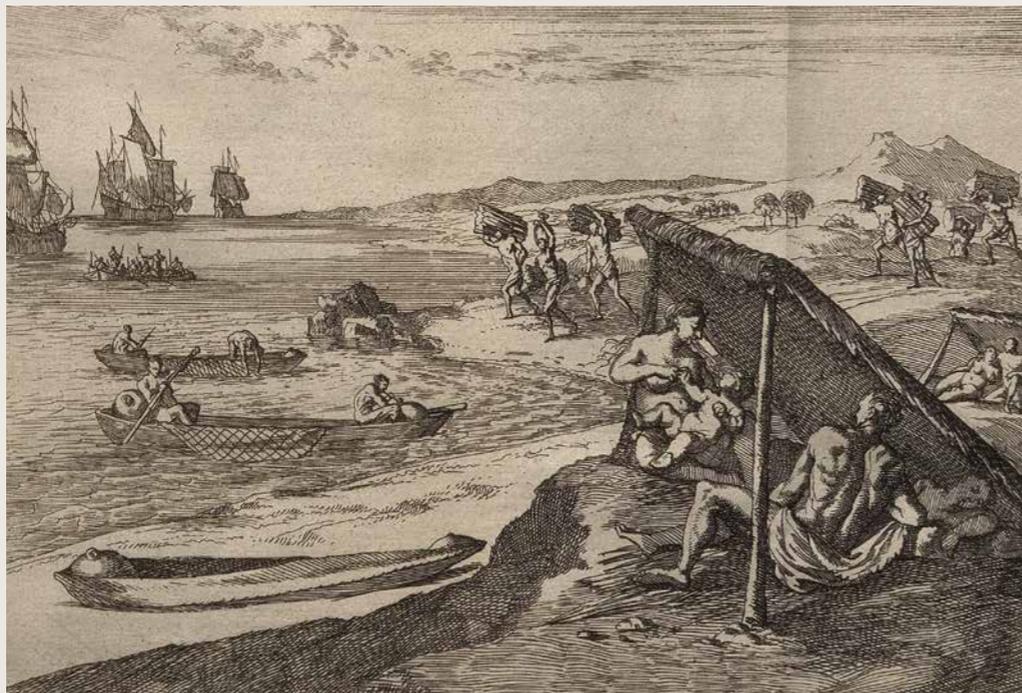
Bartolomé García de Nodal, *Relación del viaje que por orden de su Mag. ...hizieron los capitanes Bartolomé García de Nodal y Gonçalo de Nodal ... al descubrimiento del estrecho nuevo de S. Vicente y ... del de Magallanes*, Madrid, 1621. Colección: Biblioteca Nacional de Chile.



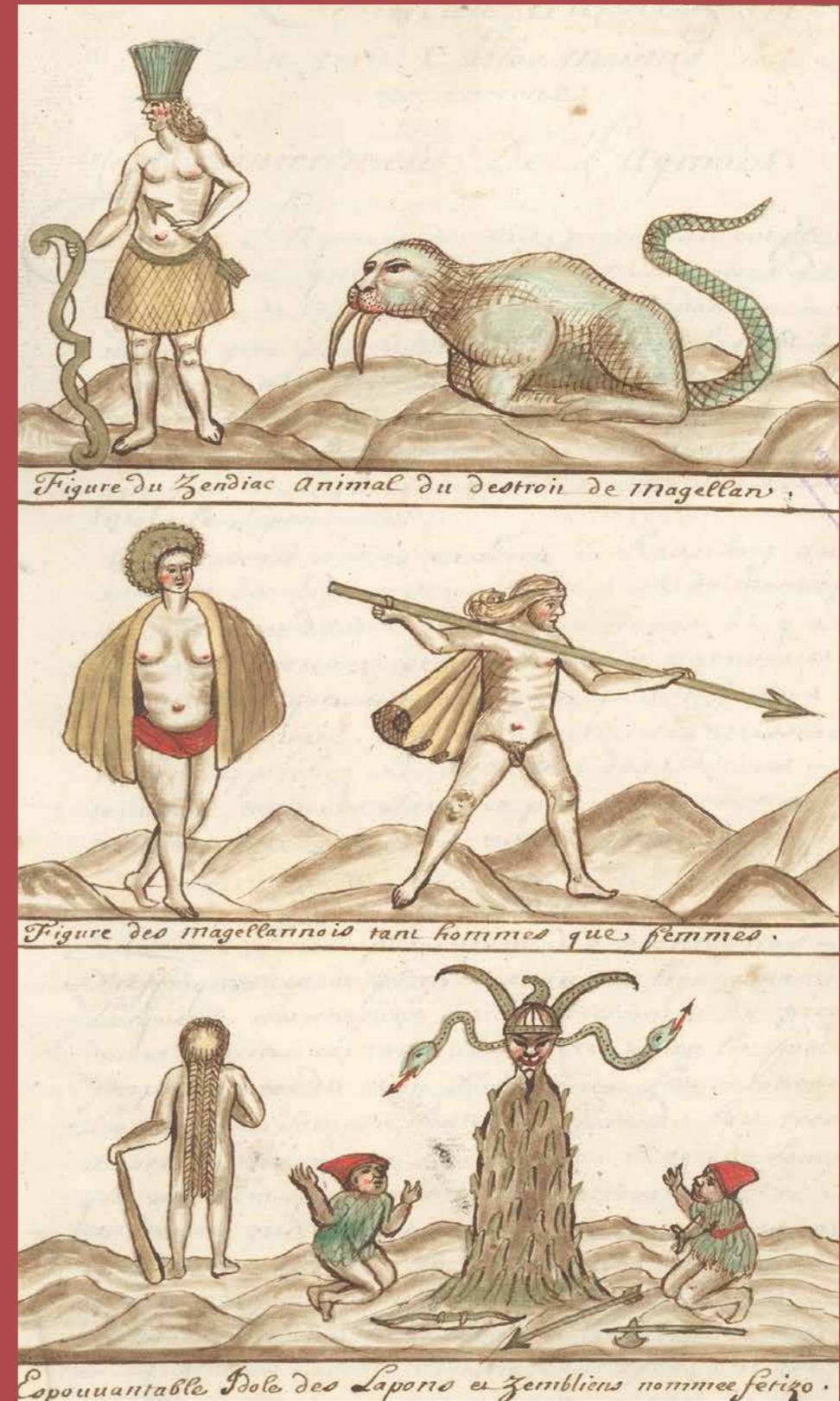
III.
LOS HABITANTES
DEL FIN DEL MUNDO
AL MOMENTO DEL
ENCUENTRO CON OCCIDENTE

Cuando a partir del viaje de Hernando de Magallanes el mundo europeo conoció el paso interoceánico y comenzó a transitarlo, la región austral de Sudamérica estaba habitada por pueblos originarios que llevaban más de 10.000 años de evolución cultural. Las formas de vida de estas comunidades estaban condicionadas por la configuración geográfica de un territorio complejo, con uno de los climas más rigurosos del planeta y formado por ecosistemas frágiles. En el centro, al oriente de la cordillera patagónica se extiende una planicie fría castigada por fuertes vientos y a su alrededor un laberinto de islas, canales, bahías, penínsulas y fiordos bañado por las gélidas aguas antárticas y la lluvia constante.

En este territorio, con escasa disposición de recursos alimentarios y, por lo tanto, con un limitado umbral de crecimiento demográfico, pueden distinguirse el ámbito de los archipiélagos y los canales australes, habitado por comunidades kawéskar y yagán dedicadas a la pesca y a la recolección; y el de las estepas patagónicas y de Tierra del Fuego, recorridas por bandas de cazadores recolectores aónikenk y selk'nam. Se reproducen algunas descripciones hechas por cronistas europeos durante el siglo que siguió al viaje de Magallanes, antes de que el contacto con Occidente transformara el modo de vida de los habitantes originarios y terminara por exterminarlos. En estas observaciones sobresale la admiración de los narradores por las formas



Habitantes originarios del estrecho de Magallanes avistados y retratados por exploradores europeos. En Pieter Van der Aa, *Twee vermaarde scheeps-togten van Thomas Candisch, engels edelman, De eerste rond-om de geheelen Aard-kloot, Gedaan in the jaar 1586...*, Leyden, 1706. Colección: Biblioteca Nacional de Chile.



Habitantes nativos y animales del estrecho de Magallanes, hacia 1605. En Jan Huygen van Linschoten, *Histoires de la navigations...*, 1689. Colección: Biblioteca Nacional de Chile.



Mapa del estrecho de Magallanes elaborado por la expedición de Schouten y Le Maire, 1616. En Antonio de Herrera y Tordesillas, *Description des Indes Occidentales, qu'on appelle aujourd'hui le Nouveau Monde*, Ámsterdam, 1622. Colección: Biblioteca Nacional de Chile.



Habitantes nativos de América austral. Fragmento de Guillermo Blaeu, *America nova tabula*, Ámsterdam, 1617. Colección: Biblioteca Nacional de Chile.

de adaptación a un medio ambiente hostil, aunque en algunos casos esta actitud no alcanza para comprender el sentido de muchos usos y costumbres, que parecían chocantes para un europeo de los siglos XVI y XVII.

Los cálculos para establecer el total de habitantes con que contaba la región magallánica al momento del encuentro con Occidente son muy complejos, ya que los primeros observadores no ofrecen cifras. Considerando la fragilidad de los ecosistemas australes, la limitada disposición de recursos alimentarios, que posteriores investigaciones arqueológicas y antropológicas demostraron que el ciclo vital de los habitantes originarios no superaba los cuarenta años, y que no obstante una elevada natalidad existía una alta tasa de mortalidad infantil. El historiador Mateo Martinic ha estimado la población originaria de Magallanes en el siglo XVI entre 10 y 12 mil habitantes, cifra que sería el umbral demográfico de las etnias regionales.

AÓNIKENK

Cronológicamente, los primeros pobladores magallánicos en tener contacto con occidentales fueron los aónikenk, avistados en enero de 1526 por la expedición de García Jofré de Loaisa en la orilla septentrional del estrecho. Se trataba de un grupo diseminado en las heladas llanuras patagónicas, entre el río Santa Cruz y el estrecho de Magallanes, organizado en pequeñas bandas que recorrían la vertiente atlántica del territorio persiguiendo guanacos, ñandúes y otros animales comestibles. Se establecían en campamentos transitorios, en lugares protegidos de los fuertes vientos, con disposición de recursos tales como agua y madera, y próximos a sectores propicios para la caza.

Antes de ser influidos culturalmente por la temprana expansión mapuche hacia el sur, una de las mejores descripciones de los aónikenk es la que hizo Juan Ladrillero en 1558, luego de encontrar y tratar de entenderse con un grupo en un sector de la orilla norte del estrecho:

“La gente que hallé en esta boca de este estrecho a la parte de la Mar del Norte [...] Los hombres andan desnudos traen por capas pellejos [de] guanacos sobados, la lana para adentro hacia el cuerpo, y sus armas son arcos y flechas de pedernal y palos a manera de macanas y tienen por costumbre untarse con una tierra blanca como cal la cara y el cuerpo: el traje de las mujeres es sus vestiduras de los pellejos de los guanacos y de ovejas sobados, la lana para adentro y ponérselos a la manera de las indias del Cuzco, los de fuera y que les llegan debajo de las rodillas; traen zapatos del mismo cuero que les cubren hasta encima de los tobillos llenos de paja por dentro por [temor] al frío y andan untadas con aquella cal como los hombres; y a lo que entendí no tienen asiento, están cerca de la costa del estrecho: es poca gente a lo que entendí: sus casas son que hincan varas en el suelo y ponen pellejos de guanacos y de ovejas y venados, y hacen reparo para el viento, y por de dentro ponen paja porque esté caliente y donde se echan y se sientan por más abrigados; porque a lo que me pareció debe de llover poco cerca de esta Mar del Norte en este estrecho, aunque en este mes de agosto nos nevó los días que allí estuvimos”.

Este relato sintetiza las formas empleadas por los aónikenk para adaptarse al riguroso ambiente de estepas y tundras meridionales. Las pieles sobadas con el pelaje hacia adentro y el calzado reforzado con paja les permitían defenderse del frío; a los arcos, flechas, garrotes y lanzas con que practicaban la caza, se agregan diversas herramientas de piedra, utensilios de hueso y cestos de paja. En tanto que la sencilla vivienda portátil de ramas y piel descrita por Ladrillero era perfectamente funcional al estilo de vida nómada de los aónikenk, su forma triangular resistía airoosamente los fuertes vientos y sus 20 metros cuadrados podían albergar a dos familias o el equivalente a diez personas.



Campamento de patagones. En Sebastian Dumont d'Urville, *Voyage au Pole Sud et dans l'Océanie sur les corvettes l'Astrolabe et la Zélée...*, París, 1842-47. Colección: Biblioteca Nacional de Chile.

SELK'NAM

Más al sur del territorio aónikenk, en la otra orilla del estrecho, la presencia de los selk'nam llamó poderosamente la atención de la expedición de Magallanes por las hogueras que mantenían encendidas de noche, por lo que la inmensa estepa insular que habitaban comenzó a ser conocida como Tierra del Fuego. Su primer encuentro con occidentales en 1599 fue completamente desafortunado, ya que los miembros de la expedición de Oliver van Noort abrieron fuego y no se interesaron por observarlos y describirlos. El primer registro sobre las características de los selk'nam data de la expedición de Bartolomé y Gonzalo García de Nodal en 1619. Aunque escueto, el relato deja ver las singularidades culturales de estos cazadores fueguinos:

“... los indios se llegaron a nosotros, y como vimos que no traían armas ningunas, y que venían en cueros, desnudos: algunos traían bonetes de plumas blancas de pájaros, y otros pellejos de carneros, con lana larga como los de España, y un pellejo de carnero que trocaron por un capote, y hilo de lana de carnero, y correas de cuero adobadas con almagre; vinieron abriendo los brazos y dando voces a su modo a, a, a, y arrojando los bonetes que traían en señal de amistad, con esto nos llegamos a ellos y de allí a un rato llegaron otros tres juntos: todos nos miraban muy de propósito los vestidos, y vimos que se aficionaban a los que tenían ropillas coloradas, y pedían por señas. Dímosles cuentas de vidrio, y agujetas, y otras niñerías. Eran muy apersonados, sin barbas ningunas, y pintados todos las caras de almagre y blanco; parecían muy ligeros en correr y saltar; no se fiaban mucho de nosotros, porque no se llegaban sino a tomar algo, y luego se desviaban, en particular los más mozos...”.



Tierra de patagones.
Fragmento de Diego Gutierrez,
*Americae Sive Quartae Orbis
Partis Nova Et Exactissima
Descriptio*, 1562.
Colección: Biblioteca
Nacional de Chile.



Gigantes patagones recibiendo una galleta de un marinero. En John Byron, *Voyage autour du monde fait en 1764 & 1765 sur le vaisseau de guerre anglois le Dauphin*, París, 1767.
Colección: Biblioteca Nacional de Chile.

La descripción proporcionada por los hermanos Nodal deja ver varias semejanzas entre aónikenk y selk'nam en cuanto a su aspecto, destreza física, adaptación al medio ambiente y hábitos de caza, aunque en el vestuario sobresale la diferencia de que los selk'nam ocupaban el pelaje de sus pieles hacia afuera ya que acostumbraban imitar a los animales. La vivienda móvil también era muy sencilla. Para protegerse del viento imperante en la tundra excavaban un círculo de entre 20 y 30 centímetros, protegido por un toldo de cuero sustentado en una estructura de ramas, la que en lugares más boscosos transformaban en una pequeña pirámide donde podía cobijarse de la lluvia una familia de 4 o 5 personas. Otra singularidad selk'nam es que solían pintarse el rostro y el cuerpo de blanco, negro y rojo, tanto para la práctica de ritos ceremoniales como para expresar estados de ánimo. Las tinturas se elaboraban mezclando colorantes naturales con tierra y grasa de guanaco, que adicionalmente les protegía del frío.

La cultura material selk'nam se caracteriza por la variedad y calidad de sus armas y herramientas. Para la caza terrestre disponían de arcos y flechas muy efectivos, que fabricaban con la madera fueguina a su disposición, tendones, nervios y cueros de guanaco, piedras de diferentes tamaños y formas, huesos de lobo marino y plumas. También empleaban hondas hechas con cuero de guanaco. Para pescar usaban arpones de diferentes tamaños tallados en madera y huesos de lobo marino o ballena. De los cetáceos también aprovechaban sus barbas para fabricar trampas para pájaros, así como sus nervios y tendones para hacer redes y sedales de pesca. A partir de piedras elaboraban variados cuchillos, raspadores, morteros, cuñas y punzones. Y con madera y distintas fibras vegetales fabricaban cunas, cestos, canastillos, juguetes, adornos y un sinfín de utensilios domésticos.



"El tamaño de la gran mayoría de los patagones gigantes, y hasta el otro extremo hasta la parte de los pies, son largos". Fragmento de Guillermo Blaeu, *Mapa del estrecho de Magallanes que incluye el paso de Le Maire*, 1635. Colección: Biblioteca Nacional de Chile.

KAWÉSKAR

A diferencia de las estepas donde aónikenk y selk'nam se dedicaron a la caza, en los archipiélagos australes los pueblos originarios se especializaron en la caza de lobos marinos y recolección de mariscos, dando lugar a relaciones hombre-naturaleza y, por lo tanto, sistemas culturales particulares. En el caso de los kawéskar, que recorrían en canoas los canales y fiordos entre el golfo de Penas y el estrecho de Magallanes, debieron adaptarse a un medio ambiente frío, lluvioso y a condiciones climáticas cambiantes, que hacían de la navegación una actividad peligrosa. Aunque fueron avistados por la expedición de Magallanes y las siguientes, los primeros occidentales en aproximarse a ellos fueron los tripulantes de la nave *San Luis*, pilotada por Juan Ladrillero en 1557-58:

“La gente que hay en esta ensenada susodicha, son indios pescadores [...] comen la carne de los lobos y pescados cruda, o aves cuando las matan, y otras veces asan. No tienen ollas ni otras vasijas; ni se ha hallado sal entre ellos [...] Andan vestidos de los cueros de los lobos y de otros animales, con que se cubren las espaldas, y caen hasta las rodillas, y una correa que les



Habitantes fueguinos: canales occidentales. En Robert Cunningham, *Notes on the natural history of the Strait of Magellan...*, Edimburgo, Edmonston and Douglas, 1871. Colección: Biblioteca Nacional de Chile.

atan por el pescuezo a manera de liquiras que traen los indios del Cuzco [...] Son de grandes fuerzas. Traen por armas unos huesos de ballena a manera de dagas, y unos palos como lanzuelas [...] Andan en canoas de cáscaras de cipreses y de otros árboles. No tienen poblaciones ni casas, sino que hoy aquí, mañana en otra parte, y donde quiera que llegan, llevan unas varillas delgadas, las cuales ponen en el suelo; y con corteza de árboles, que en las dichas canoas traen, hacen sus casillas chiquillas, a manera de ranchos, en que se meten y reparan del agua del cielo y de la nieve”.

Las observaciones de Ladrillero, que no son tan positivas si se las compara con sus anotaciones sobre los cazadores terrestres, destacan que la vida de los kawéskar transcurría casi por completo a bordo de canoas. Por eso andaban desnudos y untaban sus cuerpos con grasa de lobo marino para aislarlos del frío y la humedad, propios de su hábitat marítimo y lluvioso, en el que toda prenda de vestir, al no poder mantenerse seca, representa un estorbo.

En el estilo de vida móvil de los kawéskar desempeñaba un papel fundamental la canoa, que les permitía desplazarse con agilidad por todo el laberinto insular del Pacífico magallánico, en procura de pesca, caza y recolección. Esta embarcación era fabricada a partir de cortezas de coigüe, cortadas en retazos de 8 a 9 metros, cosidos con lianas y calafateados con musgos, hierba y barro. Se daba rigidez a los bordes con ramas atadas en las puntas, y solidez a toda la estructura mediante varas transversales amarradas a las orillas.

Cuando no estaban embarcados, los kawéskar buscaban parajes abrigados y provistos de agua dulce donde levantaban tiendas de cueros de lobo marino sostenidas por un armazón de ramas entretrejidas, formando una vivienda circular, con cerca de tres metros de diámetro y dos de alto: la cúpula quedaba descubierta para mantener una fogata en su interior y sobre el suelo se tendían ramas y pieles para aislar la humedad. Estas habitaciones, con capacidad de hasta cinco personas, se levantaban en conjunto a otras de mayor tamaño para albergar a grupos plurifamiliares alrededor de un toldo más grande, con dos fogones, representando la existencia de una jerarquía interna.

De sus armas, las más importantes eran el arpón y una versátil lanza con punta en forma de sierra, elaborada con huesos de ballena o lobo, que podía estar fija o móvil a una asta de madera. En este último caso, la punta era sostenida por el cazador mediante una cuerda de cuero. Disponían además de dardos de madera con puntas de piedras afiladas, arco y flecha, mazos, hondas y dagas de madera con punta de piedra. Como herramientas disponían de cuchillos elaborados con conchas, huesos o piedras, también empleadas para fabricar cuñas, espátulas, raspadores, punzones, horquillas, hachas y morteros. Con las cortezas de árbol también elaboraban baldes para almacenar agua y cestos, recurriendo a las mismas técnicas de cosido y calafateado utilizadas en la fabricación de canoas. Otras de sus herramientas eran las redes de pesca hechas con trenzas de cuero y guijarros.



Escaramuza de la expedición de Oliver van Noort con nativos del estrecho de Magallanes [1600]. En Johan Ludwig Gottfried, *Neue Welt und americanische historien: inhaltende warhasstige und vollkommene Beschreibungen...*, Frankfurt, 1655. Colección: Biblioteca Nacional de Chile.



Parte más angosta del estrecho de Magallanes. En Robert Cunningham, *Notes on the Natural History of the Strait of Magellan...*, Edimburgo, 1871. Colección: Biblioteca Nacional de Chile.

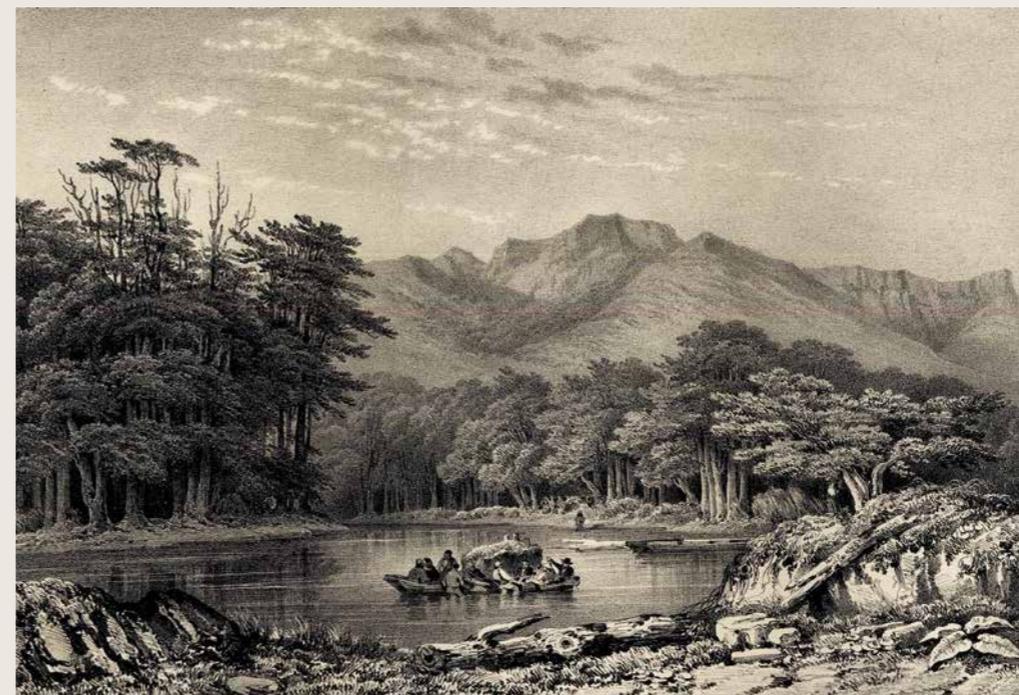
YAGÁN

En la parte más austral de Tierra del Fuego, en torno al canal Beagle y en la isla Navarino, habitaban los yagán, siendo el pueblo originario más periférico y aislado de América, con características culturales y de adaptación al medio natural parecidas a las de los kawéskar. Los primeros europeos en conocerlos fueron los miembros de la flota holandesa liderada por el almirante Jacobo L'Hermite en 1624, de la que quedó la aguda descripción hecha por el vicealmirante Hugo Schapenham:

“Los habitantes de la Tierra del Fuego [...] Se embadurnan el cuerpo y lo pintan de muchas maneras: unos se adornan con pintura roja la cara, las piernas, los brazos, las manos, otros llevan una mitad del cuerpo en rojo y la otra en blanco, de manera que cada uno está pintado de una manera particular. Su figura es apuesta, sus miembros bien proporcionados, y su altura parecida a la de los europeos. Tienen el cabello negro, lo llevan largo y tieso para parecer más terribles; sus dientes son filosos como cuchillos. Los hombres andan completamente desnudos, sin cubrir sus vergüenzas, pero las mujeres se tapan con un pedacito de cuero, se pintan como los hombres, y se adornan el cuello con un collar de conchas. Algunos indígenas, pero pocos, se cubren los hombros con piel de foca, que les da poca protección contra el frío, tan extremo en esta región, que es maravilla que puedan aguantar el invierno.

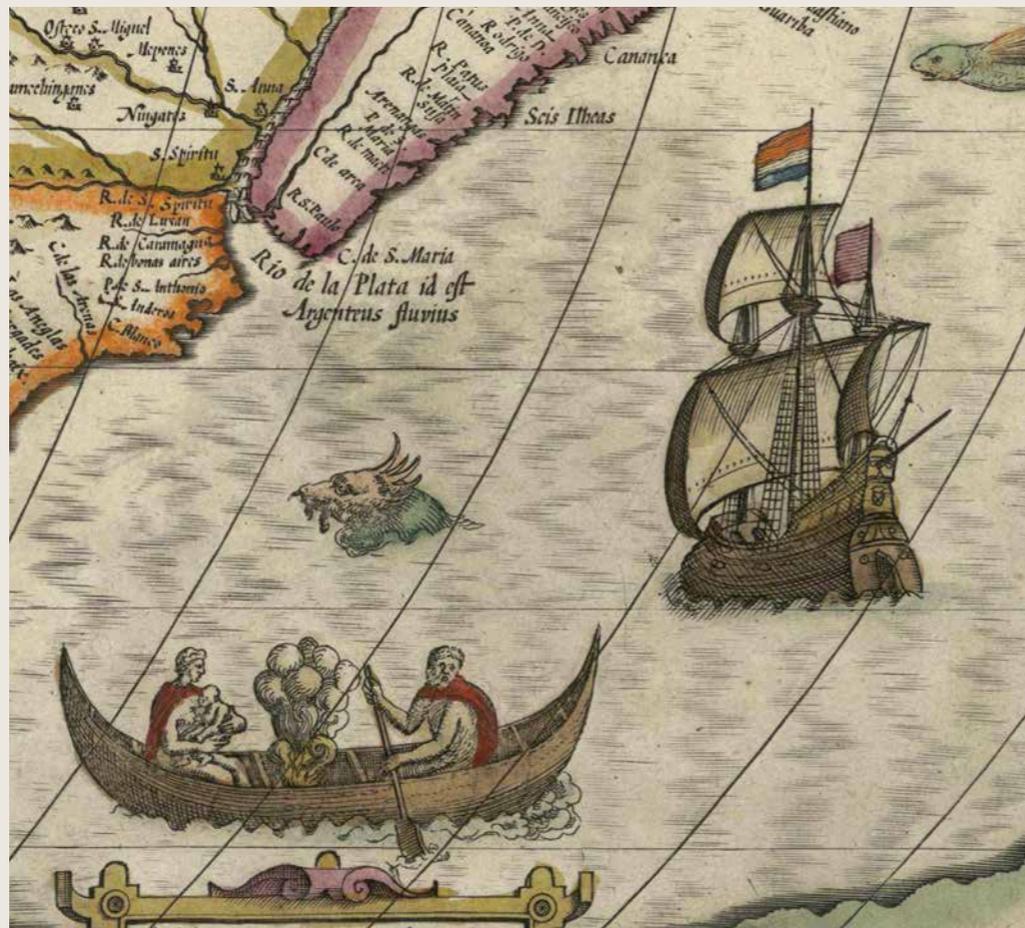


Nativos de Tierra del Fuego atacando a holandeses, hacia 1625. En Jacob Pietersz Wachter, *Journael vande nassaucche Uloot ofte belon rydingh vande voyagie...*, Ámsterdam, 1643. Colección: Biblioteca Nacional de Chile.



Entrada del río Gennes, 1838. En Sebastian Dumont d'Urville, *Voyage au Pole Sud et dans l'Océanie sur les corvettes l'Astrolabe et la Zélée...*, París, 1842-47. Colección: Biblioteca Nacional de Chile.

Construyen sus casitas o chozas con troncos de árboles: redondas abajo, terminan en forma de punta, a manera de las tiendas de campaña, con una apertura en la parte más alta para dejar escapar el humo. Estas chozas están asentadas en un foso de dos o tres pies, cavado en el suelo, y recubiertas de tierra en su parte exterior. No se encuentran en ellas sino unas pocas canastillas de junco en las cuales guardan sus aperos de pesca: unas líneas con anzuelos de piedra ingeniosamente tallada, en los cuales cuelgan mejillones; pescan así tantos peces como quieren. Tienen varios tipos de armas. Unos llevan arcos y flechas con puntas de piedra en forma de arpón, hechas con mucho arte. Otros se arman con largas lanzas cuya punta es un hueso filoso provisto de dientes para clavarse mejor en las carnes. Utilizan también garrotes y hondas que manejan con mucha eficacia, así como cuchillos de piedra bien afilados. Llevan permanentemente sus armas consigo, porque, según entendimos, están siempre en guerra con otro clan que vive unas millas al este en el Paso Goree y cerca de la isla Terhalten; éstos se pintan de negro, mientras los de las bahías Windhond y Schapenham se pintan de colorado. Sus canoas son dignas de admiración. Para construirlas, toman la corteza de un árbol grueso; la modelan recortando ciertas partes y volviendo a coserlas, de manera que adquieren la forma de una góndola de Venecia. La trabajan con mucho arte, colocando la corteza sobre maderos, como se hace con los barcos en los astilleros de Holanda. Una vez obtenida la forma de góndola, refuerzan la canoa cubriendo el fondo de punta a punta con palos



Indígenas canoeros. Fragmento de Jadocus Hondius, *America*, Ámsterdam, 1606. Colección: Biblioteca Nacional de Chile.

transversales, que recubren a su vez de corteza; luego cosen el conjunto. En estas canoas, que miden 10, 12, 14 o 16 pies de largo por dos de ancho, se sientan cómodamente siete u ocho hombres, navegan tan eficazmente como lo harían en una chalupa de remos...”.

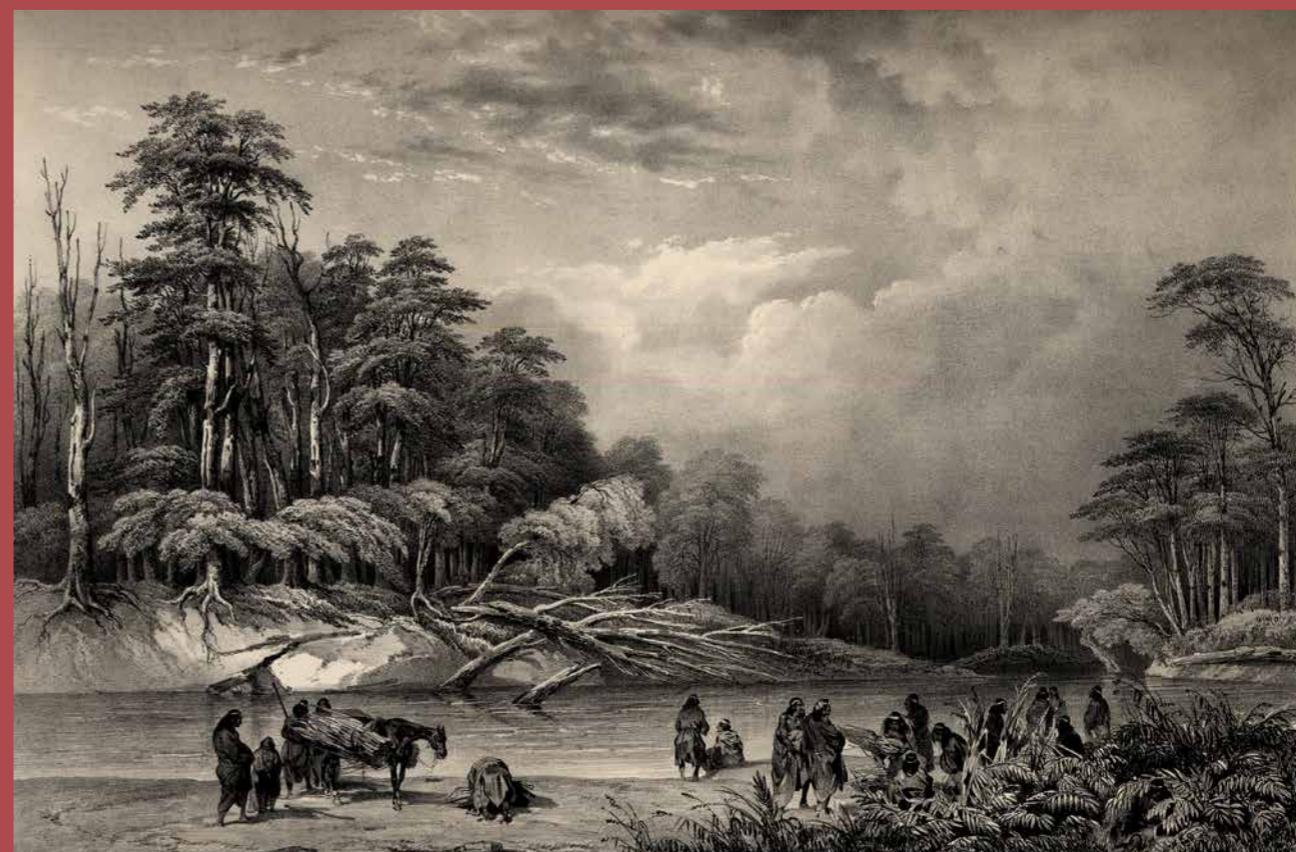
En el relato dejado por Schapenhman, aunque no deja de rechazar algunas costumbres, sobresalen los elogios que brindó al ingenio yagán para proveerse de la naturaleza todo tipo de instrumentos para adaptarse eficazmente a un entorno en extremo riguroso y hostil. A grandes rasgos, el sistema cultural creado por los yaganes al principiar el siglo XVII tiene algunos elementos parecidos al de los kawésqar, en cuanto a la forma de vida nómada en función de la pesca y la recolección, el conjunto de armas y herramientas era casi idéntico, en tanto que, además de la lengua, una diferencia entre ambas culturas era la vivienda.

De la narración de Schapelman queda en evidencia que los yaganes empleaban como principal insumo la corteza de madera y que por habitar espacios más abrigados podría desprenderse que este grupo tendría grados más avanzados de sedentarismo. Sin embargo, la investigación arqueológica ha demostrado que los ákar, o cabañas yaganes, tanto conoidales como abovedados, eran tan transitorios como los toldos de piel de los kawésqar. Entonces, más allá de la materialidad, la diversidad en el modo de asentamiento entre una y otra sociedad canoera radica en que mientras los kawésqar instalaban sus cobertizos inmediatamente frente al mar, los yaganes levantaban sus chozas algunas decenas de metros tierra adentro. La singularidad de ambos grupos fue confirmada por los estudios antropológicos del siglo XIX, que constataron la existencia de dos lenguas completamente distintas y, en el XX, que su llegada a la región de Magallanes obedece a procesos migratorios diversos.

Hasta la segunda mitad del siglo XIX los habitantes originarios de Magallanes tuvieron escasos contactos con los occidentales, por lo que su vida y su cultura fueron escasamente alteradas. Sin embargo, la masiva llegada de colonos europeos, argentinos y chilenos atraídos por la ganadería ovina y la minería aurífera desencadenó su casi total exterminio. En el caso de los selk'nam y aónikenk fueron despojados de sus territorios por compañías ovejeras, que impulsaron el asesinato sistemático de hombres, mujeres y niños. Infructuosos resultaron los esfuerzos de la orden salesiana y el gobierno de Chile por rescatar del genocidio a los sobrevivientes de estas comunidades radicándolos en reservas en la isla Dawson. En tanto el destino de kawéskar y yaganes no fue muy distinto, ya que el incremento del contacto con navegantes occidentales, así como con misioneros que pretendían evangelizarlos, los puso a merced del contagio de enfermedades que sus organismos no estaban en condiciones de resistir. En la actualidad sobreviven comunidades yagán en la isla Navarino y Usuahia, a ambas orillas del estrecho de Magallanes, y kawéskar en Puerto Edén e isla Guarello, en el sector oceánico de la región magallánica.



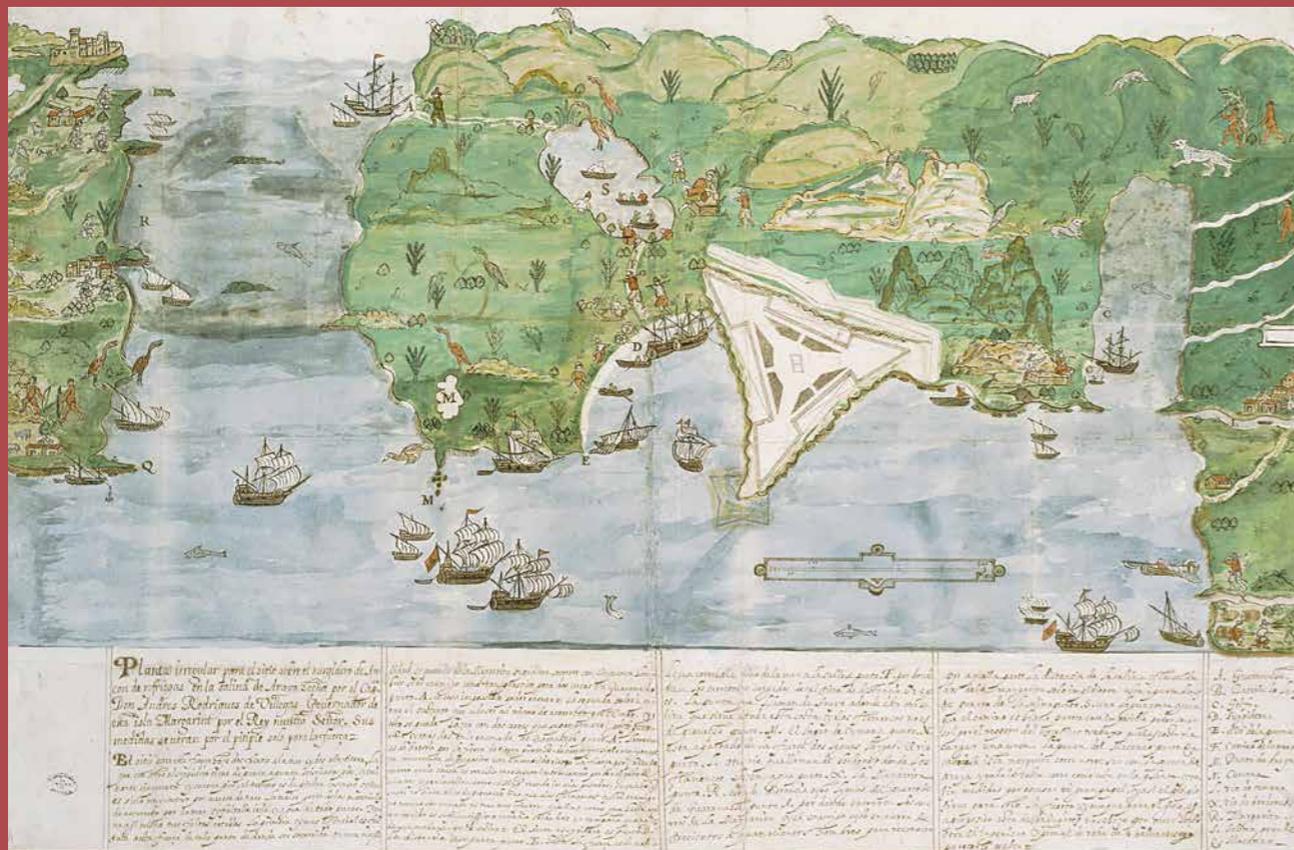
Isla Button, cerca de Woolya. En Robert Cunningham, *Notes on the natural history of the Strait of Magellan...*, Edimburgo, 1871. Colección: Biblioteca Nacional de Chile.



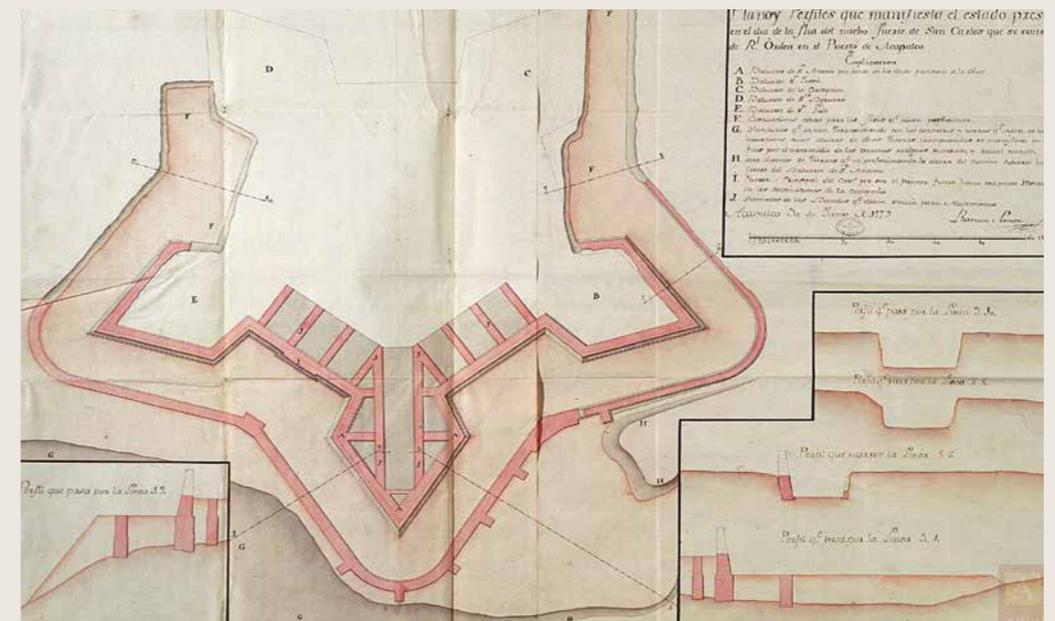
Bosques en la orilla del río Sedges, 1838. En Sebastian Dumont d'Urville, *Voyage au Pole Sud et dans l'Océanie sur les corvettes l'Astrolabe et la Zélée...*, París, 1842-47. Colección: Biblioteca Nacional de Chile.

IV.
DEFENSA DE LAS
COSTAS AMERICANAS

Convertida en la llave para acceder a las riquezas del Lejano Oriente, así como de sus dominios en el Nuevo Mundo, la corona española entendió que, dada la imposibilidad de controlar la navegación a través del estrecho de Magallanes, ya sea fortificando la zona u organizando una flota de guerra, debía concentrar sus esfuerzos en proteger sus posesiones americanas de las incursiones de flotas enemigas que lograran sortear la difícil travesía interoceánica.



Planta irregular del surgidero de Ancón frente a la isla Margarita, Venezuela, 1623. Colección: Archivo General de Indias, España.

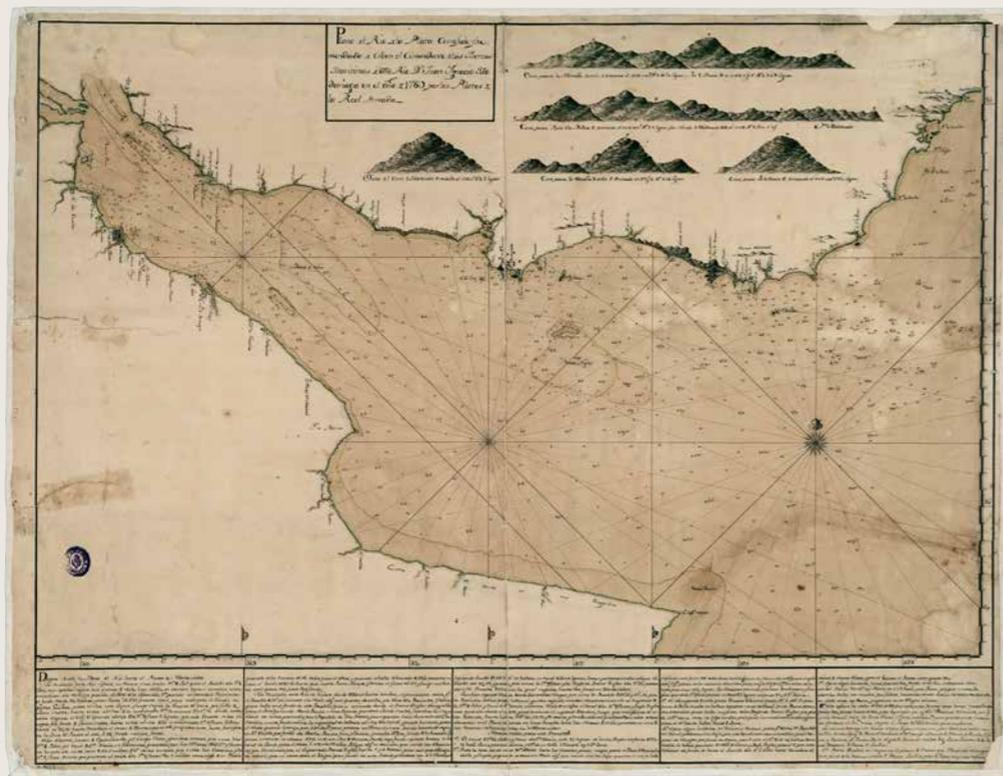


Plano y perfiles del fuerte San Carlos en Acapulco, 1779. Colección: Archivo General de Indias, España.

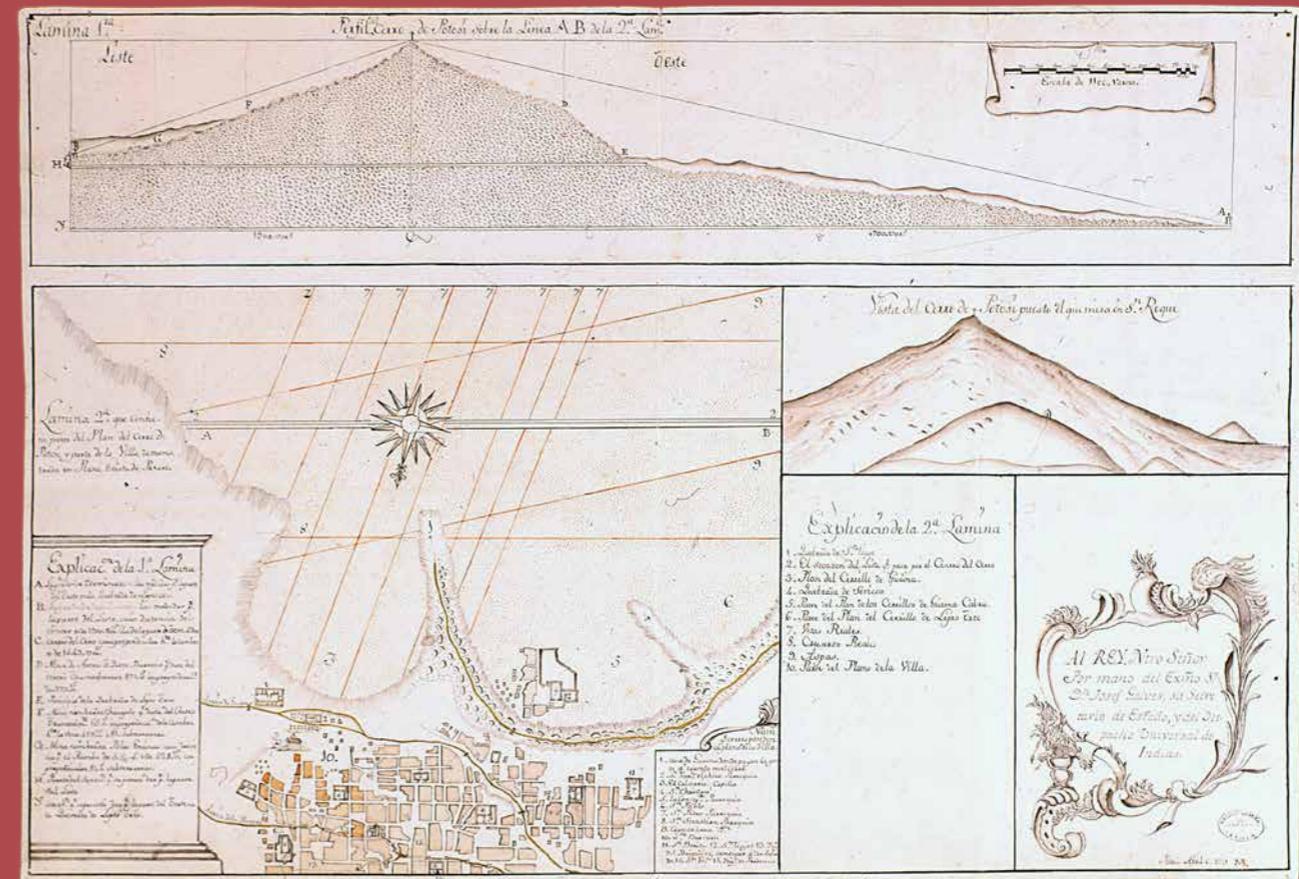
LA FACHADA ATLÁNTICA

La primera barrera debía levantarse en la fachada continental suratlántica, un territorio que, aunque considerado desprovisto de valor económico, podía ser empleado por sus enemigos como punta de lanza para amenazar la región minera de Charcas, de donde España obtenía un considerable caudal de plata. Por eso la opción seguida fue emprender la colonización del Río de la Plata y los espacios que la separaban de los enclaves mineros altoperuanos.

Bajo esta lógica se fundó Santa María de los Buenos Aires el 3 febrero de 1536, en el delta del Río de la Plata, con la intención de impedir el paso de cualquier expedición enemiga de España. Pero el lugar carecía de recursos atractivos que explotar y la población autóctona era hostil, por lo que sus habitantes decidieron trasladarse a un territorio más propicio. El lugar escogido para el nuevo asentamiento estaba varias jornadas al norte remontando el río Paraná, donde el 15 de agosto de 1537 una avanzada de exploradores fundó Nuestra Señora de Asunción, en un paraje apto para la agricultura y habitado por indígenas dóciles y acogedores.



Plano del Río de la Plata, 1769. Colección: Archivo General de Indias, España.



Vista y perfil del cerro de Potosí, y plano de la Villa de Potosí, 1779. Colección: Archivo General de Indias, España.

El hecho de carecer de riquezas extraordinarias lo hizo un destino poco atractivo para los aventureros peninsulares y se desarrolló casi al margen del sistema hispano colonial. A partir del núcleo asunceño se desarrolló la ocupación de los espacios interiores de la pampa que debían proteger el acceso al Virreinato del Perú. Así, en 1563 se fundó Santa Fe, diez años más tarde Córdoba y en 1580 se refundó definitivamente Buenos Aires, cuando la incursión de Francis Drake puso en evidencia el valor estratégico del Río de la Plata.

A falta de recursos naturales y de población originaria abundante, el atractivo de la región rioplatense radicaba en la posibilidad de, a través de ella, acceder al flujo de metales preciosos procedente de las formidables minas de plata altoperuanas. Más que un asalto a las caravanas que comenzaron a llevar remesas de plata hacia la gobernación de Buenos Aires, creada en 1610, expedicionarios portugueses se establecieron en la orilla norte de la cuenca platense para intercambiar productos manufacturados por estos metales y, de paso, vulnerar el pretendido monopolio hispano sobre estas regiones y los tesoros que por ellas circulaban. Este contrabando alcanzó un momento cúlmine en 1680 con la fundación de Colonia do Sacramento en la llamada Banda Oriental, en territorio brasileño, pero con abierta intención de agredir los intereses españoles. Esta audaz iniciativa tuvo como respuesta la militarización de la sociedad rioplatense y la formación de una red de misiones jesuíticas en los espacios interiores para detener la expansión lusitana hacia el sur. A este comercio ilícito se agregó el que comenzaron



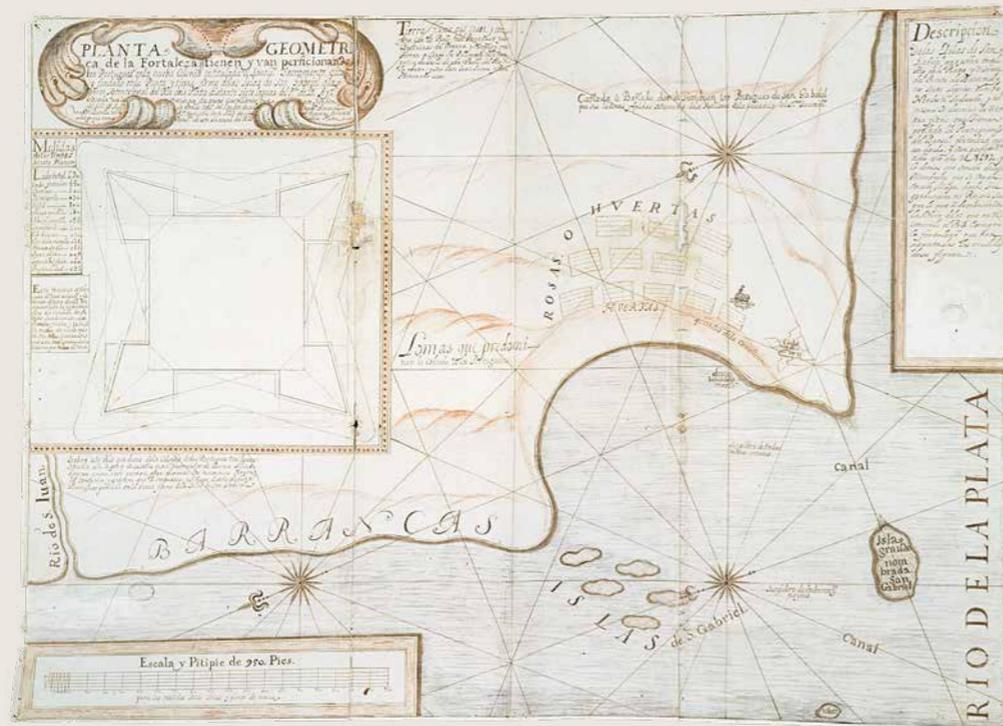
Plano de los terrenos adjudicados a los indios chavaranas, Paraguay, 1779. Colección: Archivo General de Indias, España.



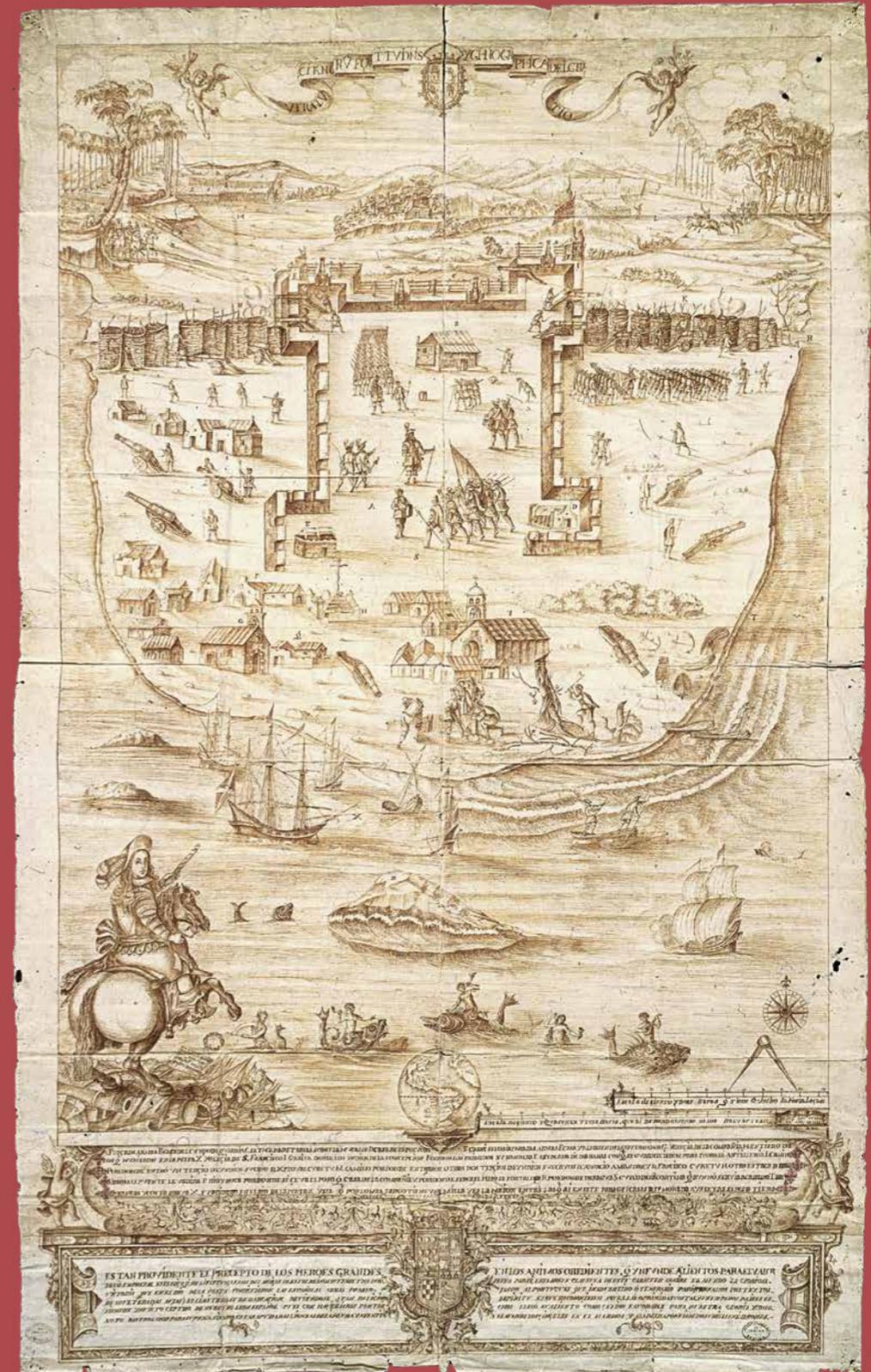
Plaza de Ygatimi, Paraguay, 1777. Colección: Archivo General de Indias, España.

a practicar los ingleses en las inmediaciones de Buenos Aires a partir de la firma del Tratado de Utrecht en 1713, mediante el cual esa nación recibió la concesión de introducir esclavos y manufacturas en América. Esto dio lugar a transgresiones, abusos y al aumento del comercio ilícito.

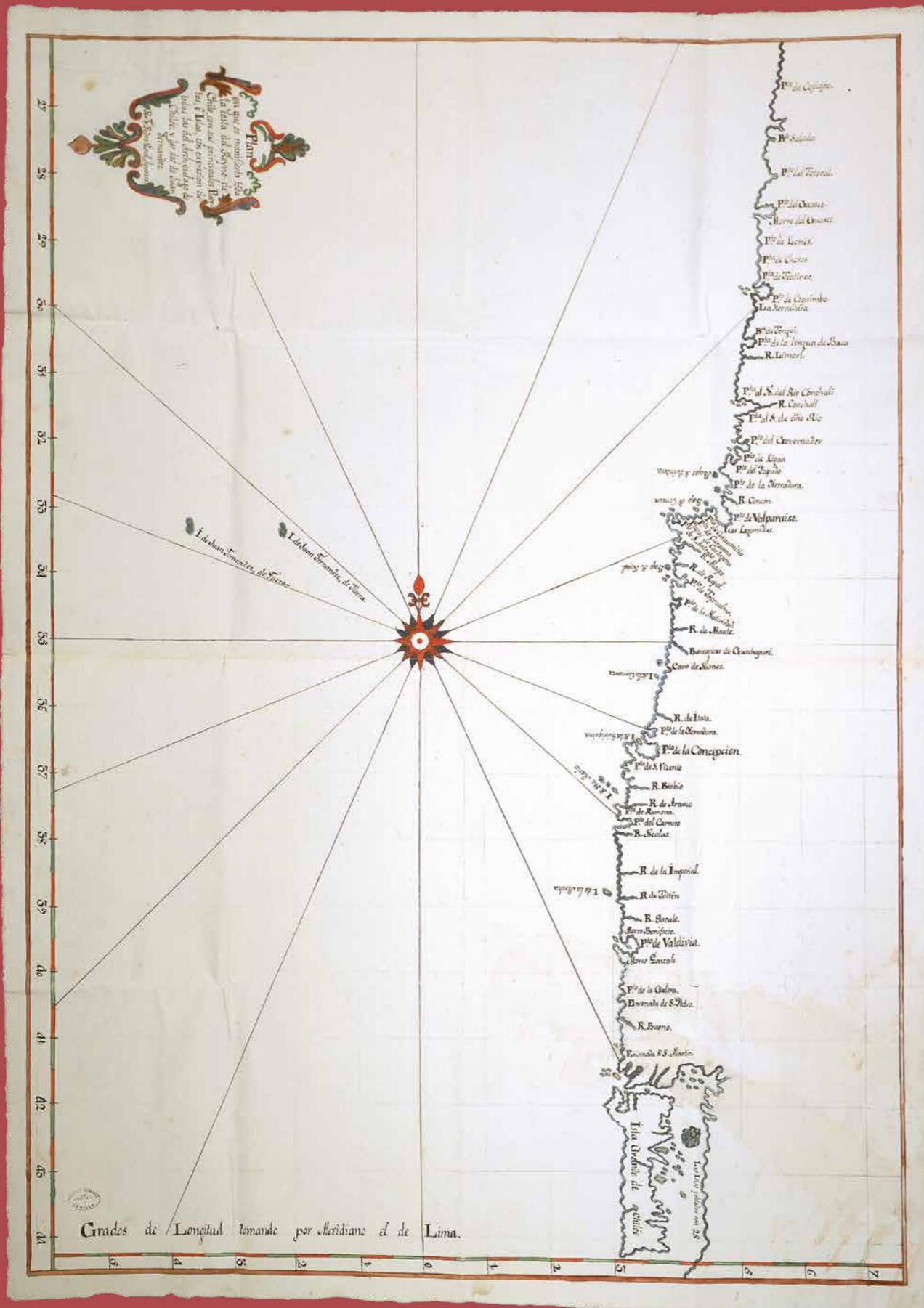
Con la llegada de Carlos III al trono a fines de 1759, España asumió una política mucho más agresiva para recuperar el poder político y militar del imperio, y de paso combatir las violaciones a su monopolio. En el Río de la Plata esta actitud se manifestó en la creación de un nuevo Virreinato, con cabecera en Buenos Aires, con la tarea expresa de hacer la guerra a los portugueses y eliminar todo contrabando procedente de Brasil, así como colonizar la Banda Oriental y crear un apostadero naval en Montevideo para proteger el ingreso al estuario, la costa, y expulsar a los ingleses del litoral patagónico y las islas Malvinas. El sistema defensivo estaba complementado con un astillero, los castillos y presidios de Maldonado y San Fernando, y una red de asentamientos a lo largo de la Banda Oriental hasta Asunción, que dio lugar un nutrido circuito de intercambio para su sostenimiento. Aunque este dispositivo logró integrar la región del Plata y la fachada sur atlántica al funcionamiento del imperio hispano, se mostró ineficaz cuando fue sometido a prueba por las invasiones inglesas de 1808.



Mapa de la isla de San Gabriel y costas aledañas, y plano de la fortaleza portuguesa de la Colonia del Sacramento, 1692. Colección: Archivo General de Indias, España.



Colonia de Sacramento, 1681. Colección: Archivo General de Indias, España.



EL LAGO DEL PACÍFICO

El sistema defensivo de las costas atlánticas, formado por redes de asentamientos, bases navales y fortificaciones, era solo el primer muro defensivo de la cuenca del Pacífico, en el que residía el corazón del tesoro hispano del Nuevo Mundo, la llave para acceder a las riquezas del Lejano Oriente y cuya protección estaba en gran medida entregada a las dificultades de la navegación interoceánica.

Carente de nociones que le ofrecieran una idea aproximada de la geografía americana, en particular de la región austral, el emperador Carlos V confiaba en lograr el control del estrecho ocupando el territorio bajo la misma fórmula en que se había asentado la presencia hispana en el resto del continente. Así, en enero de 1539 concedió una capitulación a Pero Sancho de la Hoz, su antiguo secretario, nombrándolo adelantado y gobernador de la *Terra Australis* y las islas que se descubrieran. Para hacer efectivo este nombramiento, De la Hoz se asoció con Pedro de Valdivia en la expedición que un año más tarde partió del Cuzco para conquistar Chile.

La sociedad no tuvo buenos resultados para Sancho. Contaba con pocos recursos que aportar a la empresa como para que su opinión tuviera algún peso, nunca logró aproximarse a la zona de su capitulación, y las permanentes y agudas desavenencias con Valdivia y sus hombres terminaron por llevarlo a morir decapitado. Cuatro décadas después la monarquía española, regida por Felipe II, intentó colonizar y fortificar el estrecho enviando una expedición al mando de Pedro Sarmiento de Gamboa. La iniciativa era una reacción a la expedición de Francis Drake y un intento por dar una señal de capacidad y poder a sus enemigos. Pero la falta de antecedentes geográficos y las severas condiciones climáticas del territorio austral concluyeron en un nuevo fracaso, obligando a meditar sobre la defensa de los intereses coloniales en el Nuevo Mundo a partir de la realidad que se había ido configurando.

Plano en que se manifiesta toda la costa del Reyno de Chile, con sus principales Puertos e Islas, con expresion de todas las del Archipiélago de Chiloé y las dos de Juan Fernández, 1789. Colección: Archivo General de Indias, España.

El núcleo del tesoro americano radicaba en el formidable asiento minero de Potosí, ubicado al sur de la actual Bolivia, descubierto en 1545 y que durante más de doscientos años aportó a la corona de España un volumen de plata tan abundante, que se acuñó la expresión “vale un Potosí”. Junto a la riqueza con que contribuyó al imperio, la explotación del mineral potosino determinó la organización económica y social del Virreinato del Perú, incluyendo territorios de las actuales repúblicas de Ecuador, Argentina y Chile. El traslado de este caudal hasta la Península también demandaba la coordinación de recursos y esfuerzos. La producción argentífera era enviada en caravanas de mulas desde la altiplanicie potosina hasta el puerto de Arica, allí era embarcada y escoltada por la Armada del Mar del Sur, con destino primero al Callao para extraer los caudales destinados al financiamiento de la administración virreinal, y luego hasta Panamá, desde donde seguía la ruta terrestre a Portobelo, para ser reembarcada hacia La Habana. Allí se reunía con el tesoro mexicano que había sido despachado desde Veracruz, para juntos atravesar el Atlántico y terminar el viaje en Sevilla.

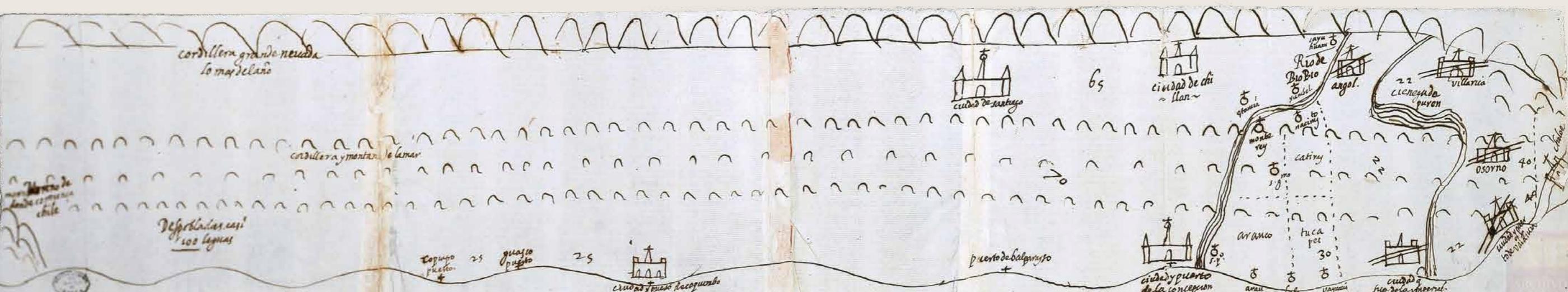
La circulación de estas riquezas por el Mar del Sur representaba un incentivo para las potencias enemigas de España, que tenían la oportunidad de apoderarse de una parte del tesoro americano enviando expediciones de piratería para sorprender a las naves de carga. La administración imperial confiaba en que la travesía del estrecho de Magallanes y la falta de información sobre cómo navegarlo representaba un obstáculo casi imposible de superar para cualquier flota enemiga, por lo que podían considerar al Pacífico un océano seguro. Sin embargo, en 1578 el pirata inglés Francis Drake logró acceder a él y recoger un formidable botín en las costas chilenas y peruanas. En lo sucesivo, expediciones inglesas y holandesas desafiaron la exclusividad del dominio hispano en el Mar del Sur.

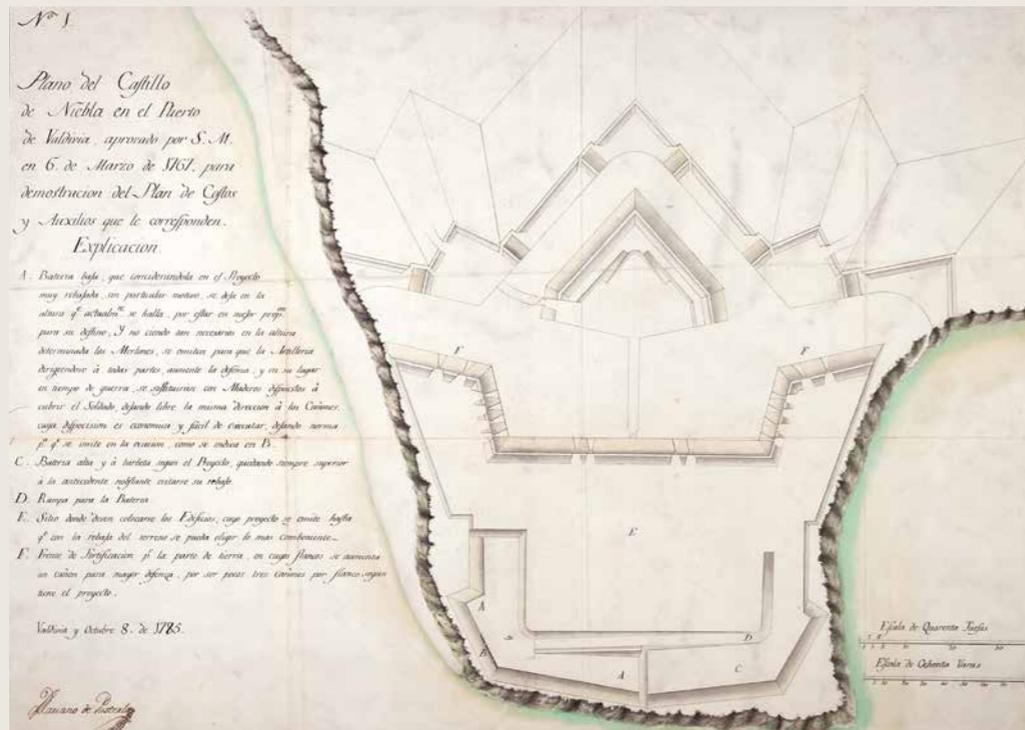
Como respuesta a esta amenaza, en 1580 se creó la Armada del Mar del Sur, una flota de guerra de magnitud variable encargada de trasladar las remesas de plata, caudales y mercaderías entre Arica, el Callao y Panamá, y de patrullar el litoral Pacífico en previsión de que escuadras enemigas lograran superar el estrecho de Magallanes o el cabo de Hornos. Como el amplio espacio que debía protegerse hizo siempre insuficientes los recursos materiales, financieros y humanos disponibles, la armada no resultó ser la solución más eficaz para proteger la seguridad del tesoro americano. Por ello y en forma paralela a la mantención de un poder naval, las autoridades coloniales determinaron puntos estratégicos que debían fortificarse para mantener las riquezas americanas fuera del alcance de los enemigos de España.

Como criterio para establecer un sistema de bastiones costeros se consideró que una flota enemiga que consiguiera remontar la travesía interoceánica saldría al Pacífico en muy malas condiciones, urgida por encontrar un paraje tranquilo y abundante en alimentos donde reparar las naves y sus tripulantes recuperar salud y energía. El lugar escogido para levantar el primer sistema fortificado fue el estuario del río Valdivia, debido a su relativa equidistancia entre el Reino de Chile y los mares australes, a que su entorno ofrecía condiciones para sustentar a un importante contingente militar y civil y, en especial, porque en 1643 la expedición de Hendrick Brower estuvo muy cerca de establecer ahí una colonia y formar una alianza con comunidades mapuche, que hubiera puesto en jaque el control hispano sobre el paso interoceánico.

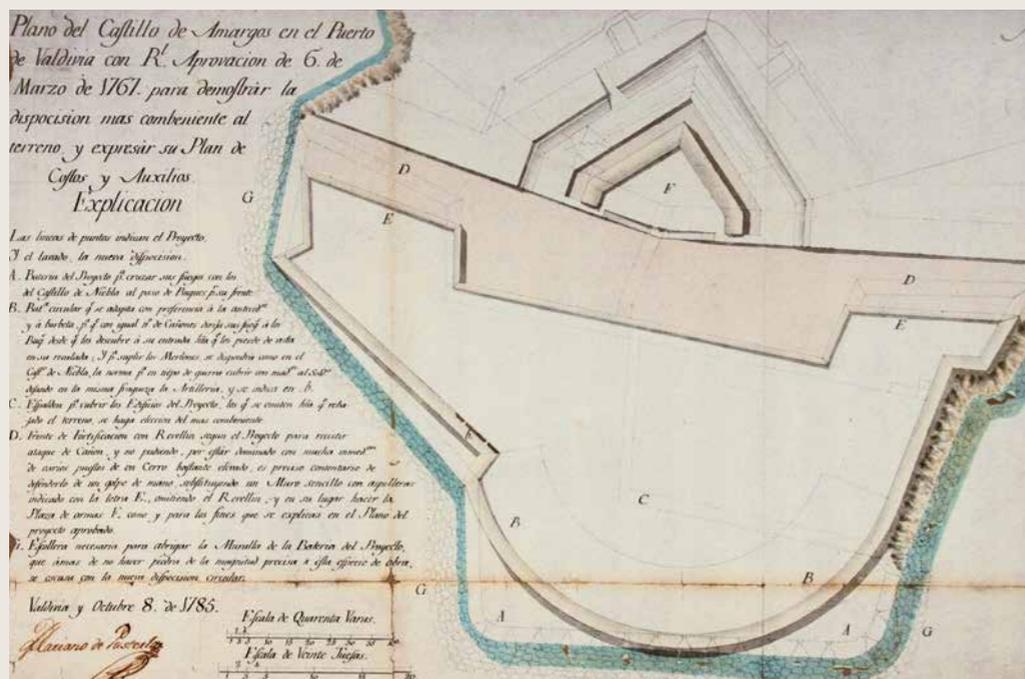
Siguiendo instrucciones de Felipe IV de repoblar y fortificar Valdivia, el virrey del Perú, marqués de La Mancera, organizó una flota de diecisiete galeones y 1.800 hombres provista de todos los insumos, materiales y víveres necesarios para cumplir esta misión.

Mapa del Reino de Chile, 1610. Colección: Archivo General de Indias, España.

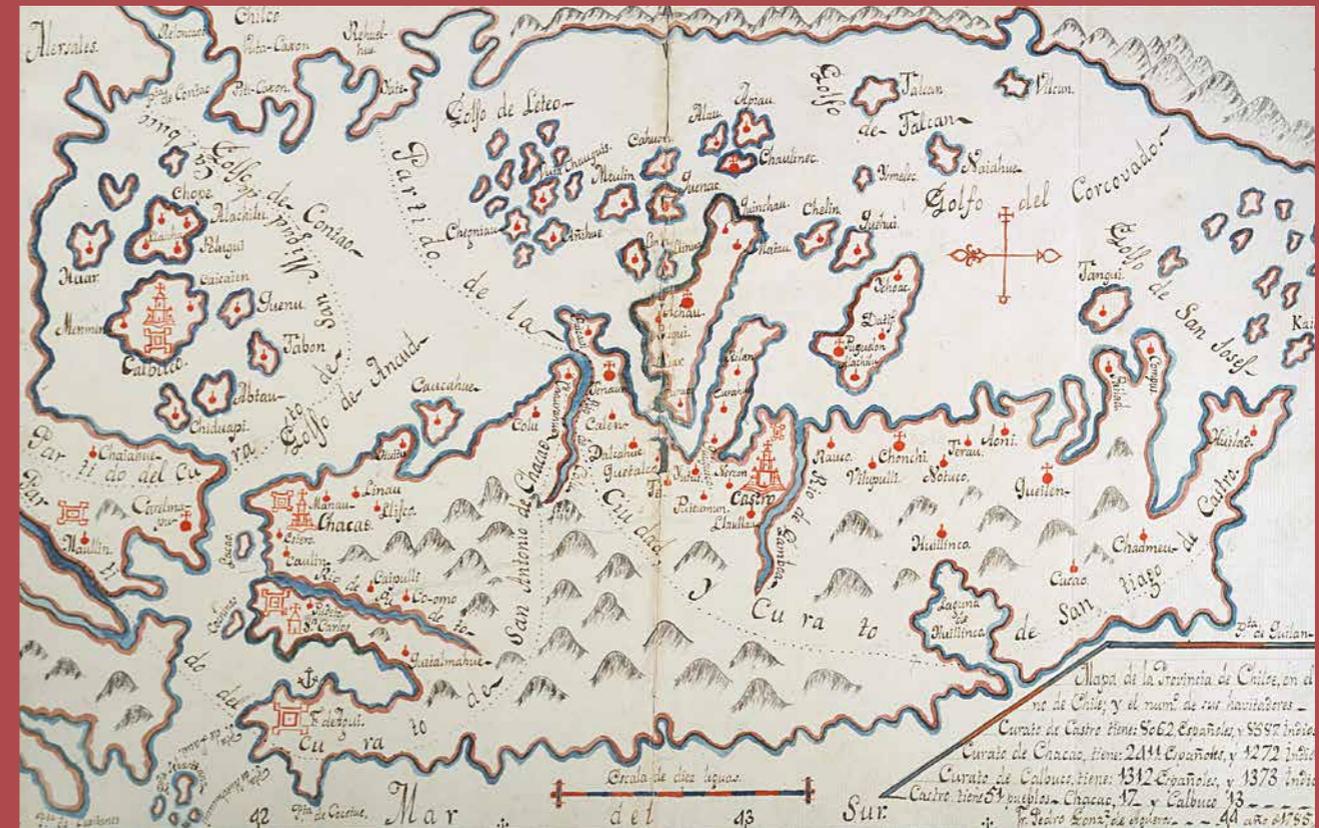




Mariano de Pusterla, Plano del castillo de Niebla en el puerto de Valdivia aprobado por S.M. en 6 de marzo de 1761... Colección Archivo Nacional Histórico de Chile.



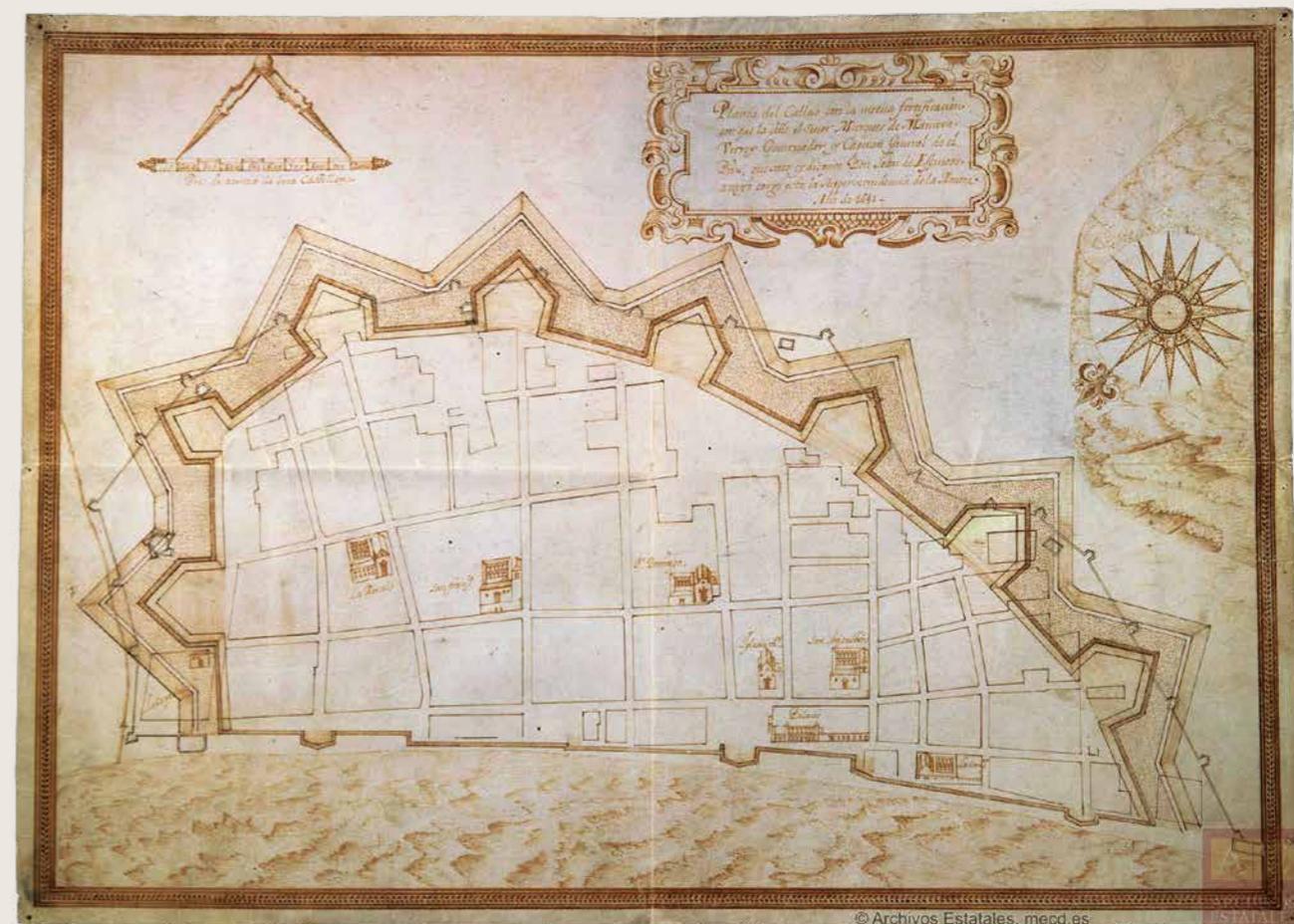
Mariano de Pusterla, Plano del castillo de Amargos en el puerto de Valdivia, 1785. Colección Archivo Nacional Histórico de Chile.



Mapa de la Provincia de Chiloé en el Reino de Chile y el número de sus habitantes, 1785. Colección: Archivo General de Indias, España.



Mapa de la bahía de Corral, en la desembocadura del río Valdivia, 1774. Colección: Archivo General de Indias, España.



Planta del Callao con su nueva fortificación, 1641. Colección: Archivo General de Indias, España.

La expedición llegó a su destino en febrero de 1645. Al mando estaba Sebastián Antonio de Toledo, hijo del virrey, mientras que para el diseño del proyecto y ejecución de las obras se obtuvo la participación del ingeniero portugués Constantino Vasconcelos.

El complejo defensivo de Valdivia, que sería conocido como el “Antemural del Pacífico”, consistía en un sistema de castillos artillados, que protegían el ingreso de naves enemigas a la embocadura del río por medio de nutrido fuego cruzado. Al centro del estuario, sobre la isla Constantino –o Mancera, como será denominada en adelante– se levantó el castillo San Pedro de Alcántara provisto de diecisiete cañones; hacia el sur, en la bahía de Corral se construyó el castillo de San Sebastián equipado con veintiún cañones; y hacia el norte, en la punta de Niebla, el castillo de la Limpia Concepción con diecisiete cañones, y el castillo San Luis de Alba en Amargos. Catorce kilómetros río arriba, en el mismo lugar de su primera fundación, se reconstruyó la ciudad de Valdivia protegida por un presidio, murallas y diez baterías.

En contraste con los recursos y esfuerzos destinados a la creación y sostenimiento del dispositivo fortificado de Valdivia, la defensa de Lima pareciera no haber concitado en las autoridades coloniales la atención a que su importancia política y económica parecían hacerla merecedora. Pese a que la capital virreinal se vio seriamente amenazada por las flotas holandesas de Joris van Spilbergen en julio de 1615 y de Jacobo L’Hermitte en mayo de 1624, la ciudad no fue amurallada sino hasta 1687. Más tardías aún son las fortalezas que protegen al puerto del Callao, ya que la construcción de los castillos Real Felipe, San Rafael y San Miguel comenzó en 1746, después de que un terremoto derribara parte importante de la muralla limeña. No obstante que el muro se reconstruyó con rapidez y eficacia, la creación de un sistema fortificado para la protección del principal puerto del virreinato evidencia un cambio en los criterios para la defensa del reino: se admite que la Armada del Mar del Sur no está en condiciones de controlar todas las incursiones de piratería que pudieran presentarse en el Pacífico, de la misma forma que difícilmente podría salir airosa de un enfrentamiento con una flota de guerra enviada por una potencia enemiga. Por lo tanto, concentrar los recursos en levantar fortificaciones costeras era la respuesta más eficiente.

Descripción de la ciudad de Lima y puerto de El Callao, 1768. Colección: Biblioteca Nacional de España.

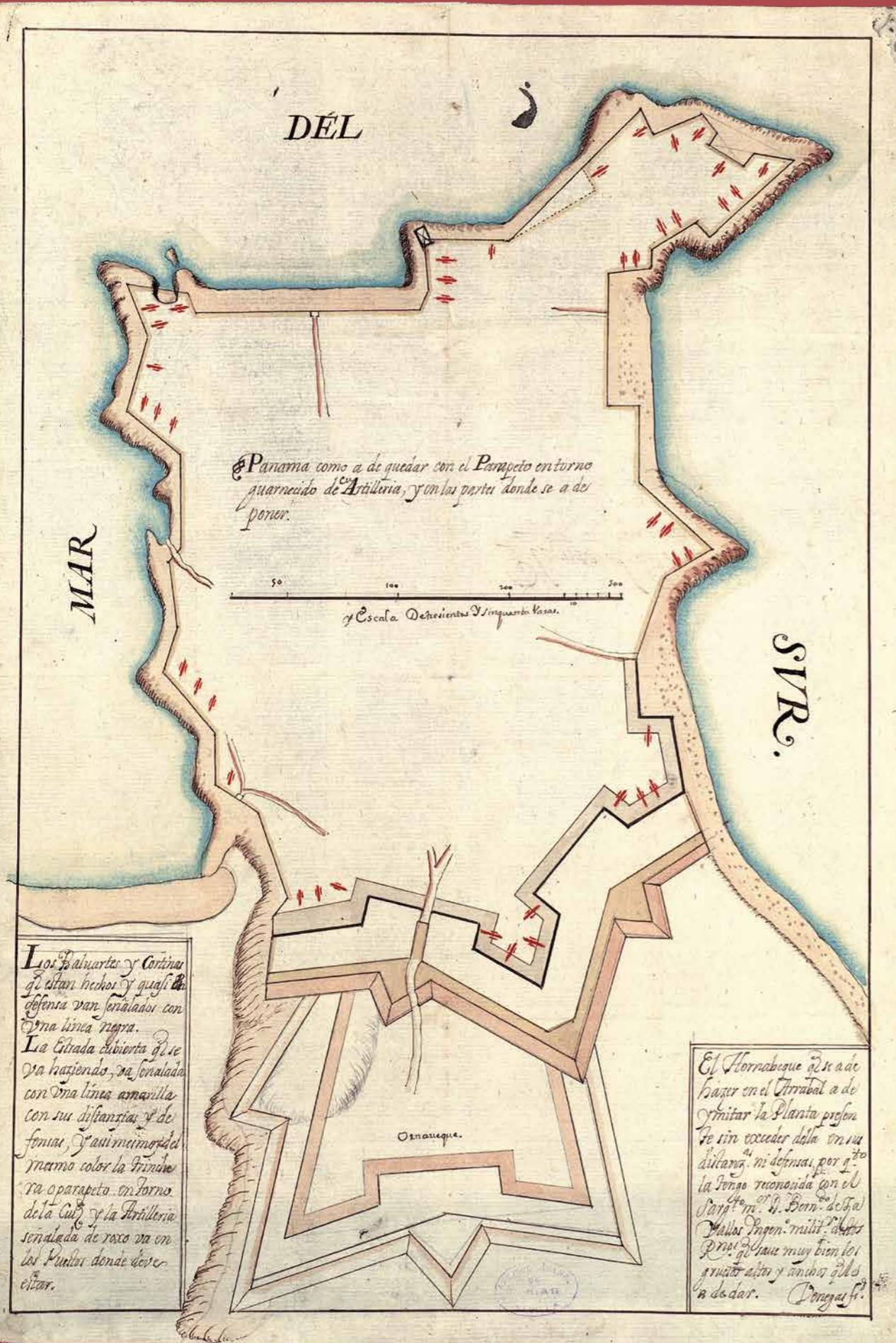


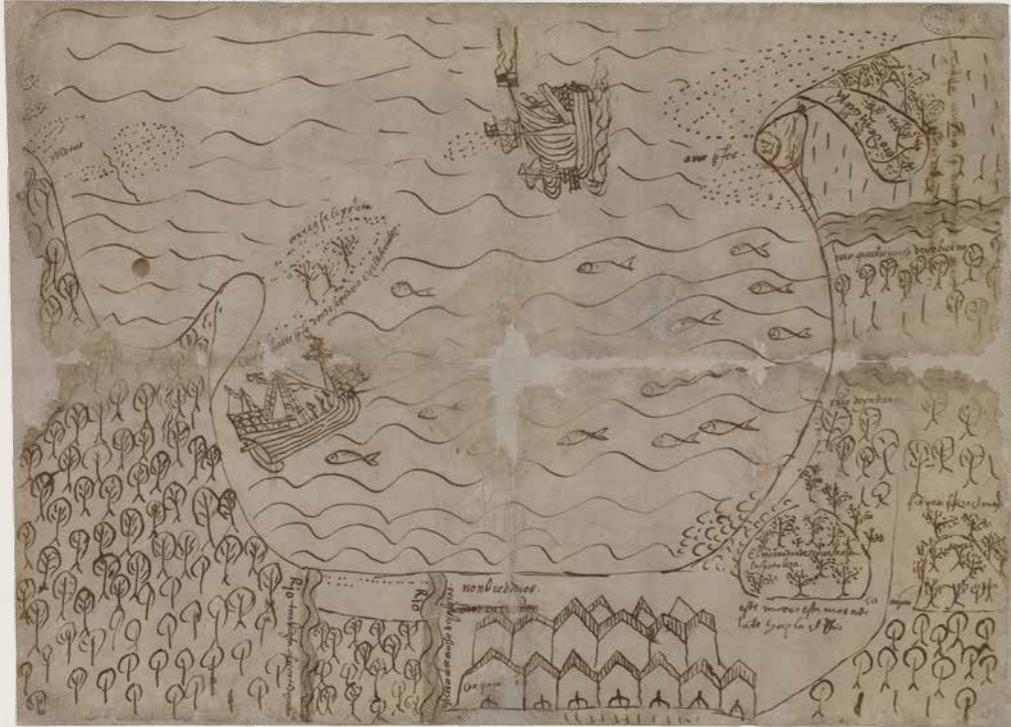
PANAMÁ Y NUEVA ESPAÑA

El territorio de Panamá fue de vital importancia para el funcionamiento del imperio español durante los siglos XVI y XVII no solo porque por él transitaban los bienes que circulaban entre las posesiones del Pacífico sudamericano y la metrópoli, sino que además porque aquí se extraía parte importante de los derechos reales tributados por este circuito y se regulaba el flujo de los caudales según las necesidades imperiales, coyunturas militares y proyecciones estratégicas. Fundadas tempranamente, Panamá (1519) sobre el litoral Pacífico y Nombre de Dios (1517) frente al Caribe, cumplían la función de conectar ambas orillas de la Tierra Firme, así como permitir el tránsito terrestre de las riquezas que llegaban desde el Perú hacia el Caribe en su derrotero hasta la Península. La vida de ambos asentamientos fue difícil por las adversas condiciones climáticas y ambientales en que fueron emplazados, y por la permanente amenaza de ataques enemigos para apoderarse del tesoro que transitaba por sus muelles y bodegas. De esta forma, en 1597 Nombre de Dios fue abandonada y en su reemplazo se fundó Portobelo, en el fondo de una bahía mucho más amplia pero siempre acechada por piratas y corsarios. Sometida a similares rigores Panamá, que había sido el punto desde donde partieron las expediciones de conquista hacia el Perú, Nueva Granada y Venezuela, fue saqueada y destruida en 1671 por el pirata Henry Morgan y reconstruida dos años después, 8 kilómetros al sureste.

Para su defensa, Portobelo contaba con la fortaleza Santiago delante del puerto, con el castillo San Felipe, construido en 1626 en la orilla opuesta de la amplia bahía en que se encontraba, al fondo de la cual se instalaron baterías a objeto de someter a fuego cruzado cualquier intento de asalto por mar. La nueva fundación de Panamá, en cambio, por estar emplazada sobre un acantilado frente a una península solo contaba con gruesas murallas anguladas sobre las cuales se desplegaban baterías apuntando hacia los únicos lugares desde los cuales podía ser atacada, y en su interior se ubicaban las oficinas reales. En tanto, el río Chagres estaba resguardado por los castillos San Lorenzo, en la desembocadura, y Gatún, en la confluencia con el lago del mismo nombre. A mediados del siglo XVIII y como consecuencias de la liberalización del comercio colonial, Panamá perdió la importancia que había tenido durante el reinado de los monarcas Austria y su dispositivo defensivo cayó en el abandono.

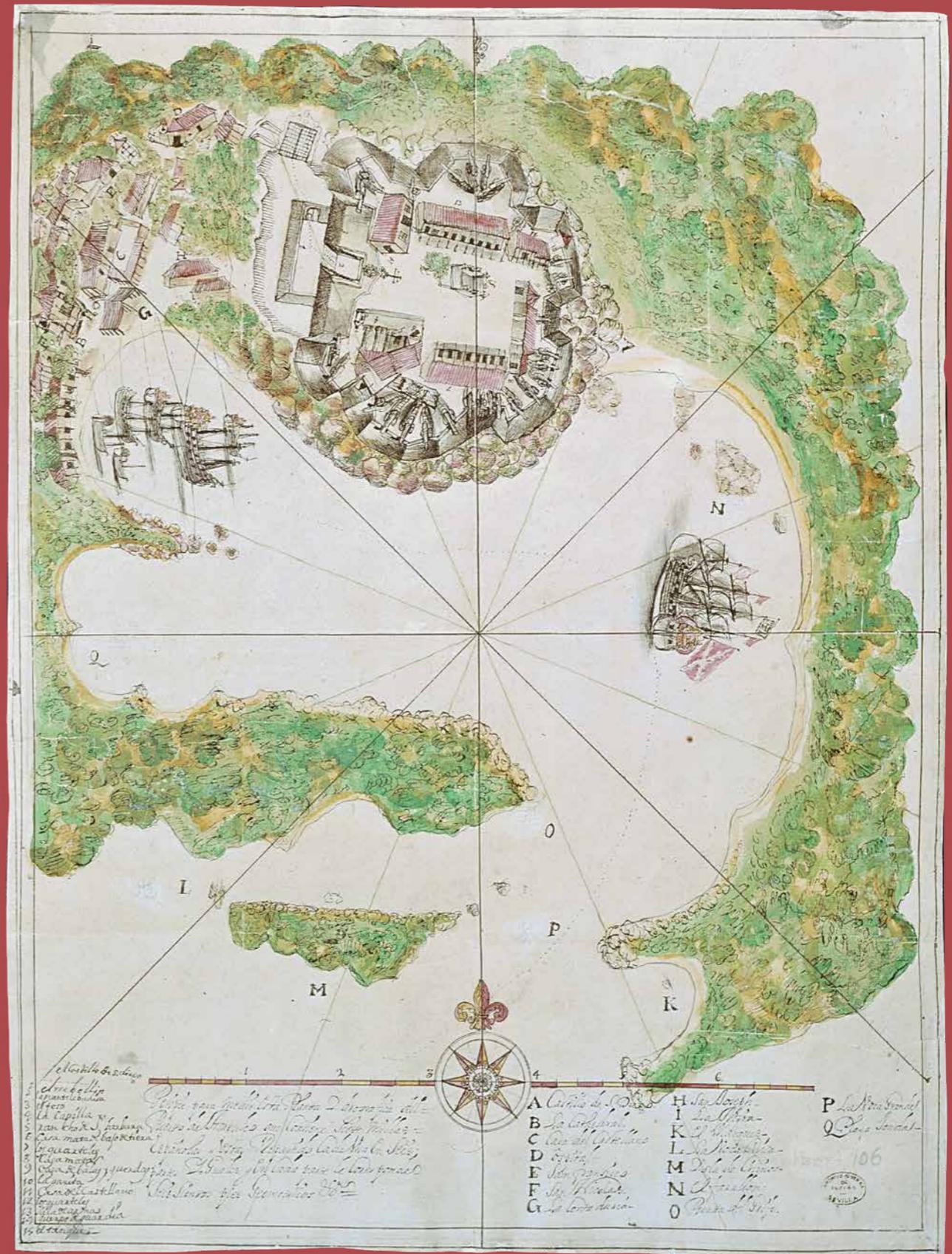
Plano de las fortificaciones de la ciudad de Panamá, 1680. Colección: Archivo General de Indias, España.





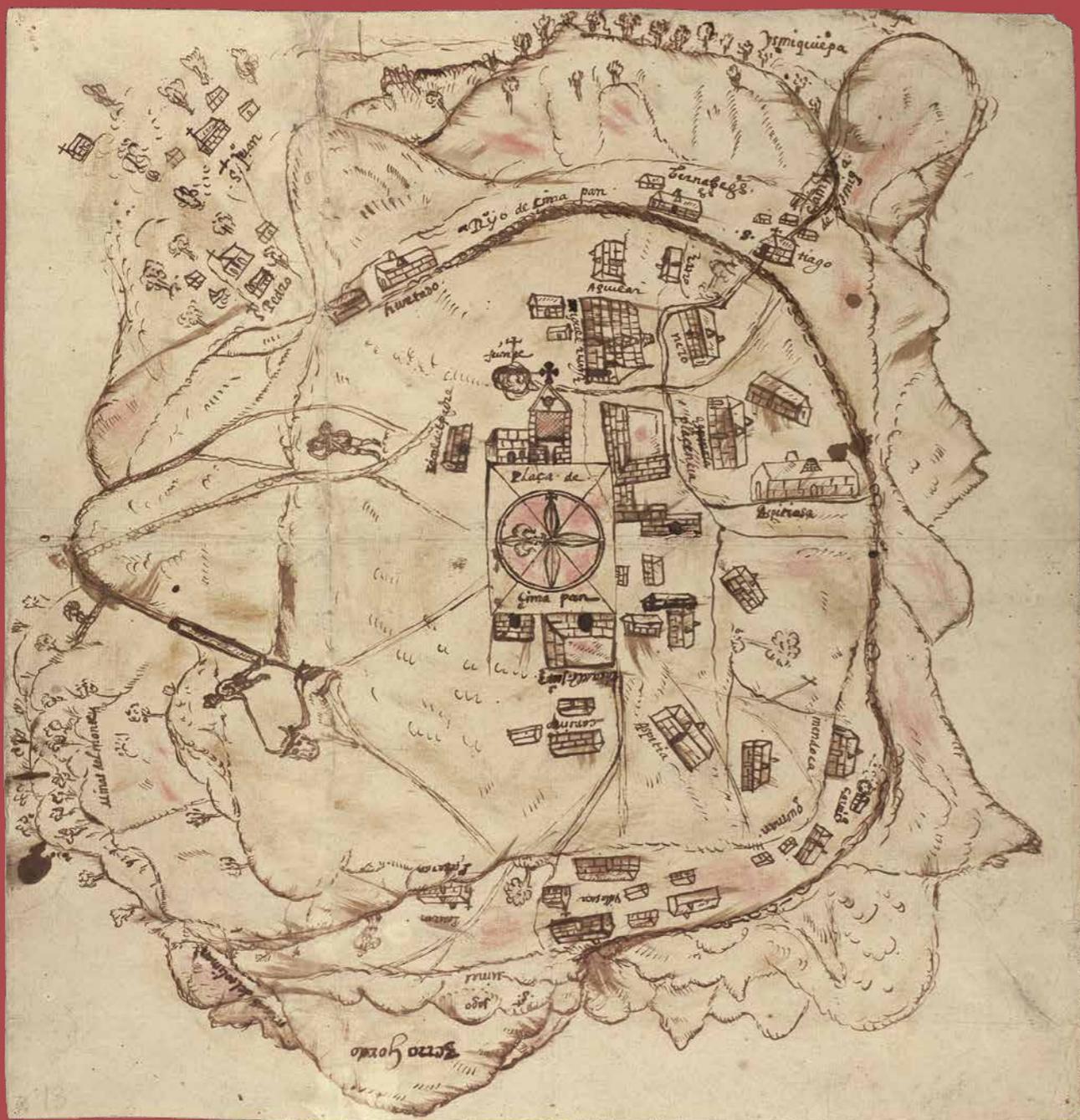
Traza adonde parece que conviene que se haga la fortaleza del Nombre de Dios, 1541. Colección: Archivo General de Indias, España.

Otro lugar en el Pacífico americano bajo la amenaza permanente de flotas enemigas e incursiones piratas era el puerto de Acapulco, en Nueva España. Aunque no estaba vinculado al traslado de las riquezas del Nuevo Mundo a la Península, era el sitio de salida y llegada del Galeón de Manila, la flota mediante la cual se realizaba el pingüe comercio entre México y las Filipinas. Aunque desde temprano las costas mexicanas habían servido de refugio a muchos de los piratas que acecharon las costas del Mar del Sur durante el siglo XVI, el arribo de la armada neerlandesa de Joris Van Spilbergen en 1615 movió al virrey Diego Fernández de Córdoba a ordenar la construcción del fuerte San Diego. Diseñado por el ingeniero holandés Adrián Boot, ubicado al fondo de la bahía, dotado de cinco baluartes, cuarteles, sala de armas y polvorín, contaba con amplias bodegas para resistir prolongados asedios y con suficiente poder de fuego como para proteger el puerto, la villa aledaña y a su población.



Mapa de la bahía, puerto y castillo de San Diego de Acapulco, 1712. Colección: Archivo General de Indias, España.

V.
MANANTIAL
DE RIQUEZAS



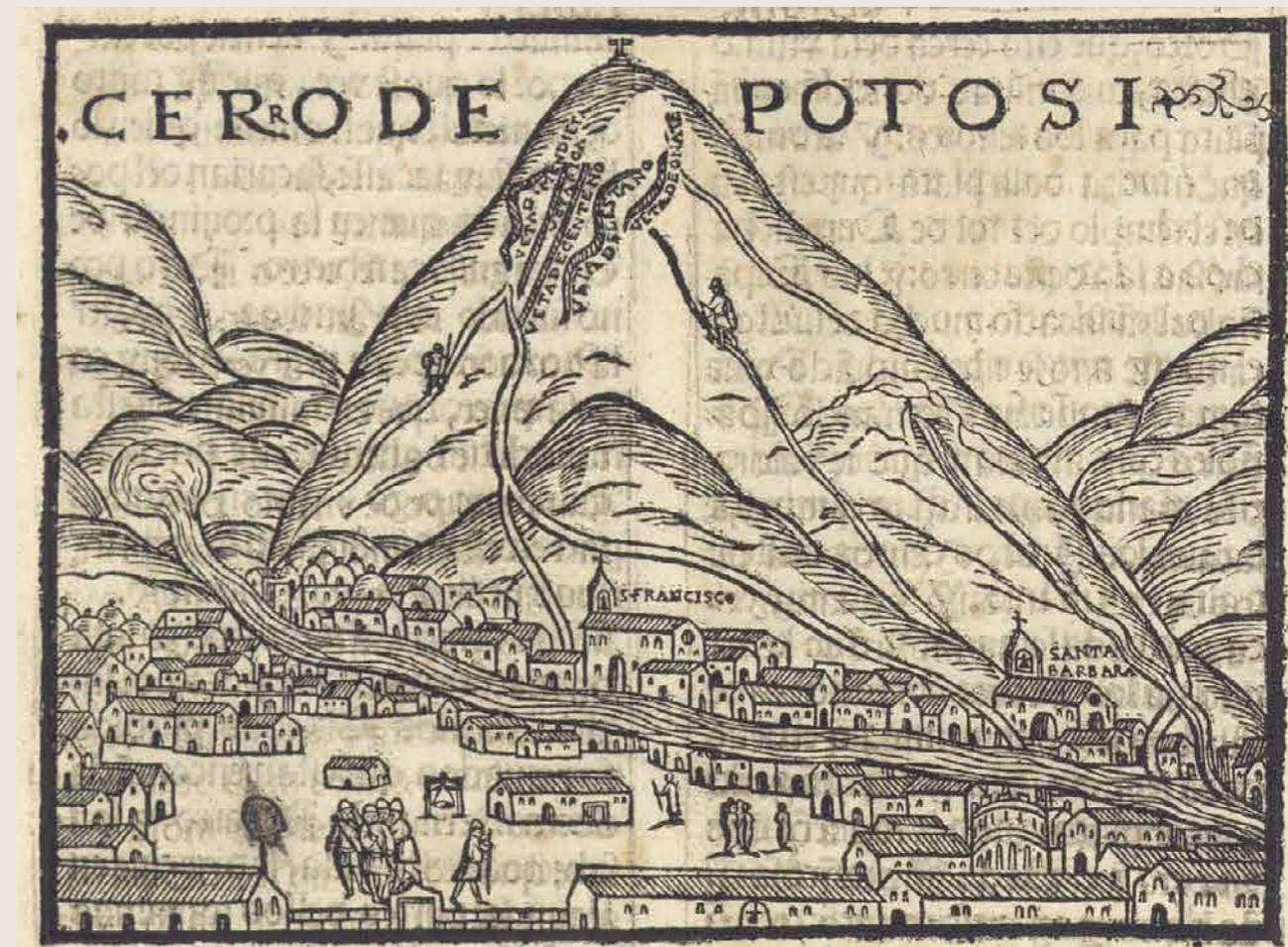
La ocupación del Nuevo Mundo impuso a España la necesidad de disponer de cuantiosos recursos para financiar el dispositivo de defensa militar, así como atraer el asentamiento de colonos peninsulares. Estas riquezas al servicio del imperio debían ser provistas por los nuevos territorios y sus habitantes originarios, por lo que el interés de los primeros exploradores y conquistadores se concentró en la búsqueda de metales preciosos. Aunque inicialmente los objetos de oro obtenidos de los nativos llamaron la atención de los europeos, para consolidar el control del espacio americano era necesario encontrar vetas, desarrollar la minería a gran escala y luego organizar las distintas sociedades coloniales en función de la explotación y traslado de estos caudales.

Pueblo y minas de Zimapán, de la provincia de Jilotepec [Nueva España], 1579. Colección: Archivo General de Indias, España.

EL CERRO RICO

En el área sur de América, el hallazgo del mineral de plata de Potosí en 1545 permitió financiar la organización administrativa del Virreinato del Perú, su defensa y en especial despachar con regularidad hacia la metrópoli excedentes metálicos destinados a sostener la política imperial y estimular la economía peninsular. Para el funcionamiento de este sistema se dispusieron de todos los recursos que la sociedad peruana y sus regiones vecinas podían ofrecer.

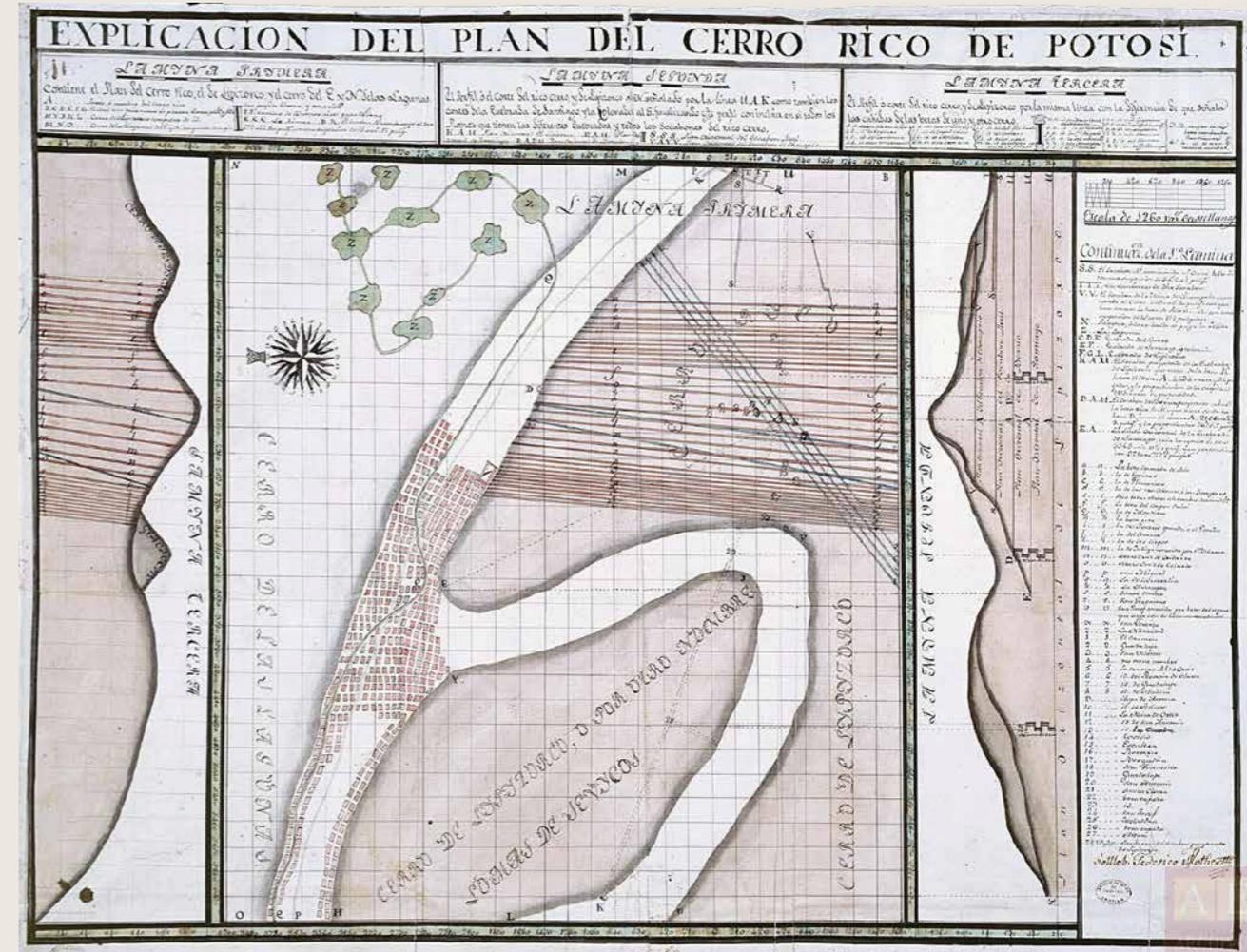
En 1575, tras una detenida visita por su jurisdicción, el virrey Francisco Álvarez de Toledo dictó sus célebres “ordenanzas”, que en conjunto debían atender las demandas de los encomenderos, la necesidad de limitar los abusos sobre los indígenas y proporcionar trabajadores a la minería. Sin resolver las dos primeras cuestiones, la falta de mano de obra fue abordada recurriendo a la institución incaica de la mita, que adaptada al sistema colonial significaba que cada comunidad originaria debía proveer anualmente una cantidad determinada de trabajadores al servicio de los empresarios mineros. Si bien la fórmula resolvía el problema productivo, perpetuaba la explotación sobre los indígenas, ya que las rudas condiciones de trabajo hacían de la mita el equivalente de una condena a muerte.



Cerro de Potosí. En Pedro Cieza de León, *Parte primera de la Crónica del Perú. Que trata la demarcación de sus provincias...*, Sevilla, 1553. Colección: Biblioteca Nacional de España.



Caravana de llamas cargada con plata en las minas de Potosí del Perú. Grabado de Theodor de Bry, IV. Indicis Ovibus... Colección: Biblioteca del Congreso de los Estados Unidos.



Explicación del plan del Cerro Rico de Potosí, 1790. Colección: Archivo General de Indias, España.



EL ESPACIO ECONÓMICO PERUANO

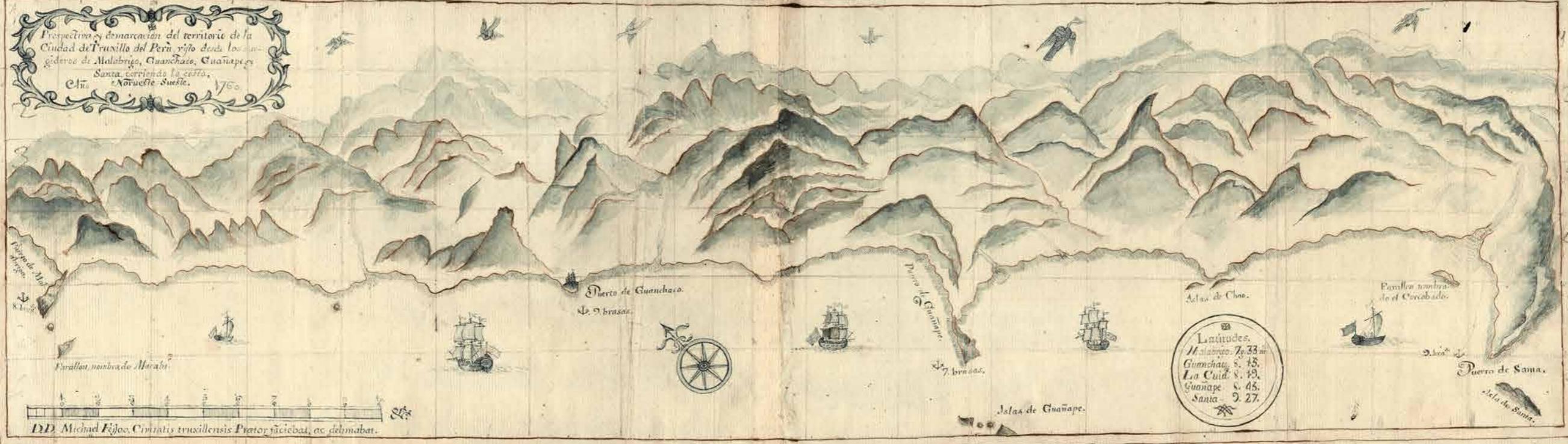
Así como las personas quedaron al servicio de la minería de la plata, las economías regionales también orientaron sus recursos a apoyar el funcionamiento del enclave potosino. Por ejemplo, las comarcas costeras y serranas del Perú aportaban alimentos y licores para el sustento de la enorme aglomeración urbana que se formó en torno al Cerro Rico; en las provincias de Salta y Tucumán se criaban las mulas utilizadas en las faenas extractivas y de procesamiento; en tanto que desde Chile llegaban las sogas utilizadas en las labores mineras y en los aparejos de las naves, a su vez fabricadas en Guayaquil, para transportar la preciada carga hacia Panamá.

Otro problema sensible de la producción argentífera era el del procesamiento del material sacado de las minas hasta convertirlo en plata refinada. Inicialmente el método empleado era muy rudimentario, pues consistía en la fundición del mineral en hornos artesanales y la separación de la escoria mediante flotación. Esto suponía un elevado consumo de combustibles vegetales y el escaso aprovechamiento de otros minerales contenidos en el material extraído. Este procedimiento fue superado gracias al uso de mercurio, también conocido como azogue, que era mezclado con la plata molida y depositado en grandes patios durante dos meses. La amalgama obtenida era lavada y fundida, consiguiéndose una plata de mayor pureza junto con la recuperación una parte del mercurio empleado.



Abraham Ortelius, *Peruviae auriferæ regionis typus* [Amberes], 1584. Colección: Biblioteca del Congreso de los Estados Unidos.

Prospectiva y demarcación del territorio de la
 Ciudad de Truxillo del Perú visto desde los sur-
 gideros de Malabrigo, Guanchaco, Guañape y
 Santa, corriendo la carta,
 Adruette-Susle. 1760.



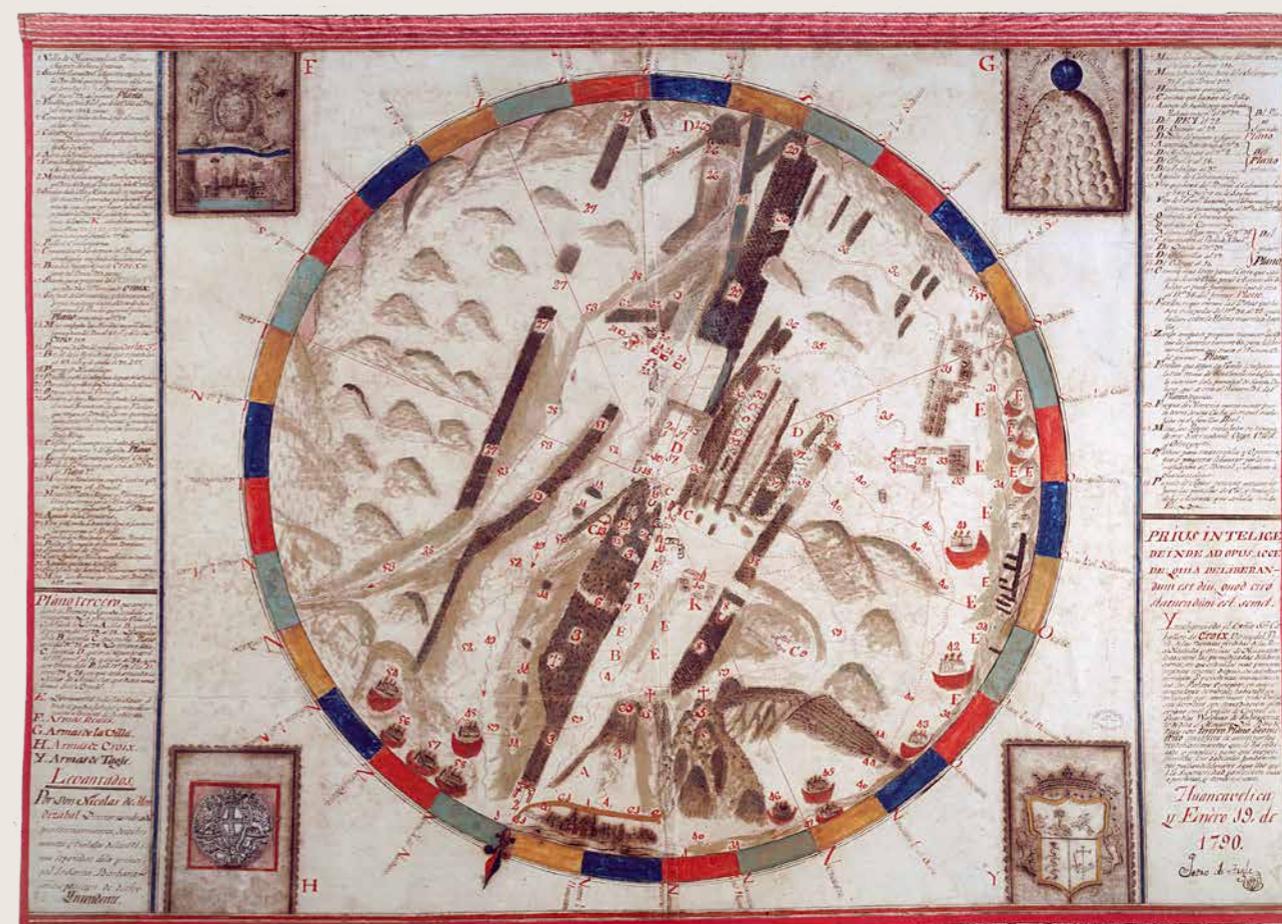
DD. Michad Féliz, Civitatis truxillensis Prator faciebat, ac delinabat.

Perspectiva y demarcación del territorio de la Ciudad de Truxillo del Perú, visto desde los surgideros de Malabrigo, Guanchaco, Guañape y Santa..., 1760. Colección: Archivo General de Indias, España.

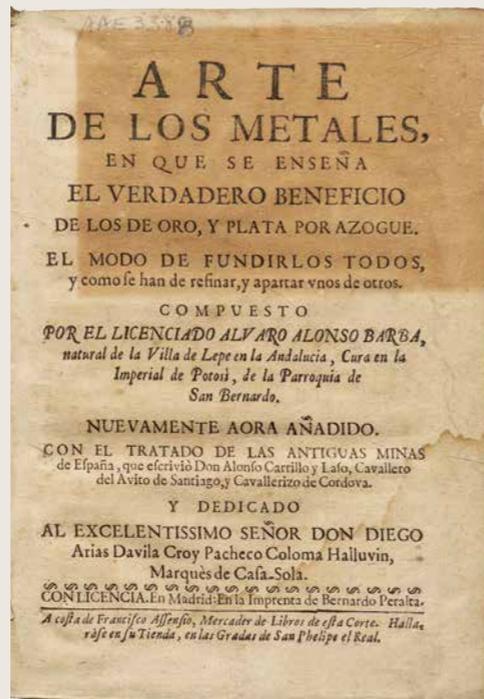
EL MINERAL INDISPENSABLE

El método de amalgamación con azogue fue probado con éxito en Nueva España en 1554, llevado al Perú en 1572 por Pedro Fernández de Velasco y perfeccionado por el clérigo Álvaro Alonso Barba. Destinado como párroco a las minas de Lízpez en 1590, Barba estudió el subsuelo altoperuano y experimentó distintas formas para obtener plata. Estos trabajos lo condujeron a desarrollar el “método de los cazos”, llamado así porque utilizaba vasos de cobre en los que el mineral era tratado con sal, piritas de cobre y mercurio, que al ser fundidos entregaban plata de alta pureza. Reunió sus conocimientos en la obra *Arte de los Metales*, que el Consejo de Indias mandó a imprimir en 1640 e influyó en la metalurgia hispano colonial hasta la última década del siglo XVIII.

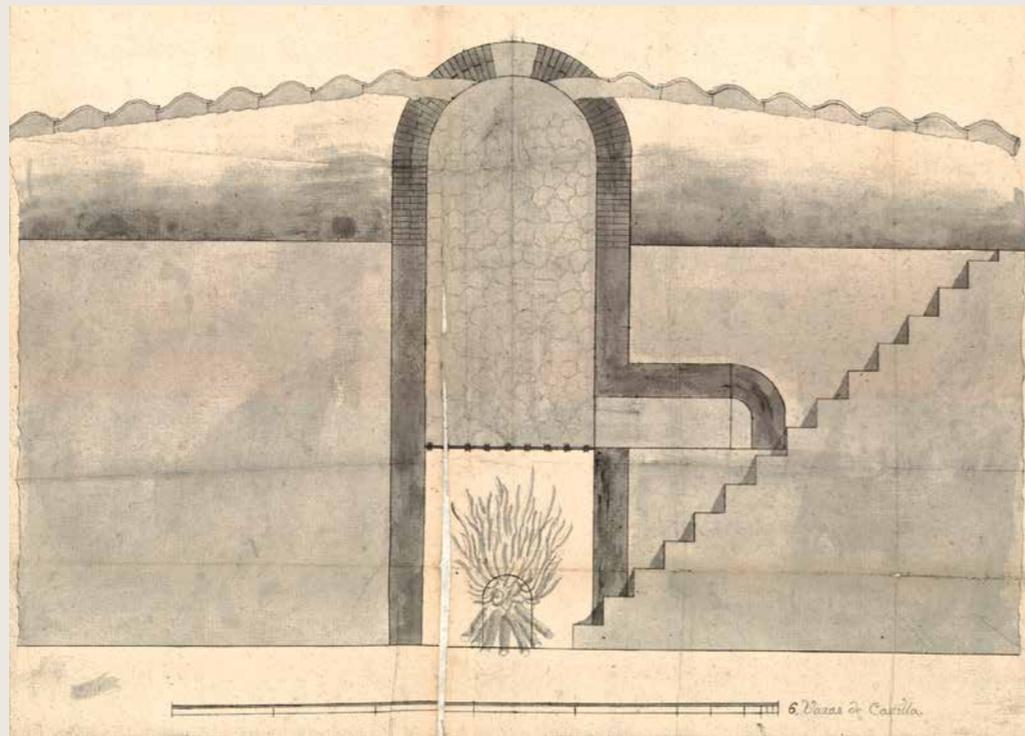
El procedimiento metalúrgico hizo de la provisión de azogue un asunto en extremo sensible para la minería argentífera y, por consiguiente, para el bienestar del tesoro imperial. La importación desde los yacimientos de Almadén e Idria, en España y la actual Eslovenia, era insuficiente para satisfacer los requerimientos de la producción peruana e imponía elevados costos. Pero la solución estaba cerca. En la región serrana central del Perú, unos dos mil kilómetros al norte de Potosí, estaba Huancavelica, un yacimiento de mercurio que los incas empleaban para tratar el oro y elaborar pinturas. Los españoles conocieron su existencia en 1566 y para su explotación, iniciada cinco años después, se excavaron extensos socavones, llegando a formar una ciudad al interior de la montaña.



Plano tercero que comprehende... reconocimiento, descubrimientos y trabajos de las minas separadas de la principal de Santa Bárbara... Huancavelica, 1790. Colección: Archivo General de Indias, España.



Álvaro Alonso Barba, *Arte de los metales, en que se enseña el verdadero beneficio de los de oro, y plata por azogue: el modo de fundirlos todos y como se han de refinar, y apartar unos de otros*, Madrid [1729]. Colección: Biblioteca Nacional de Chile.



Hornos Mineral de La Jarilla (Chile), 1764. Colección: Archivo Histórico Nacional de Chile.

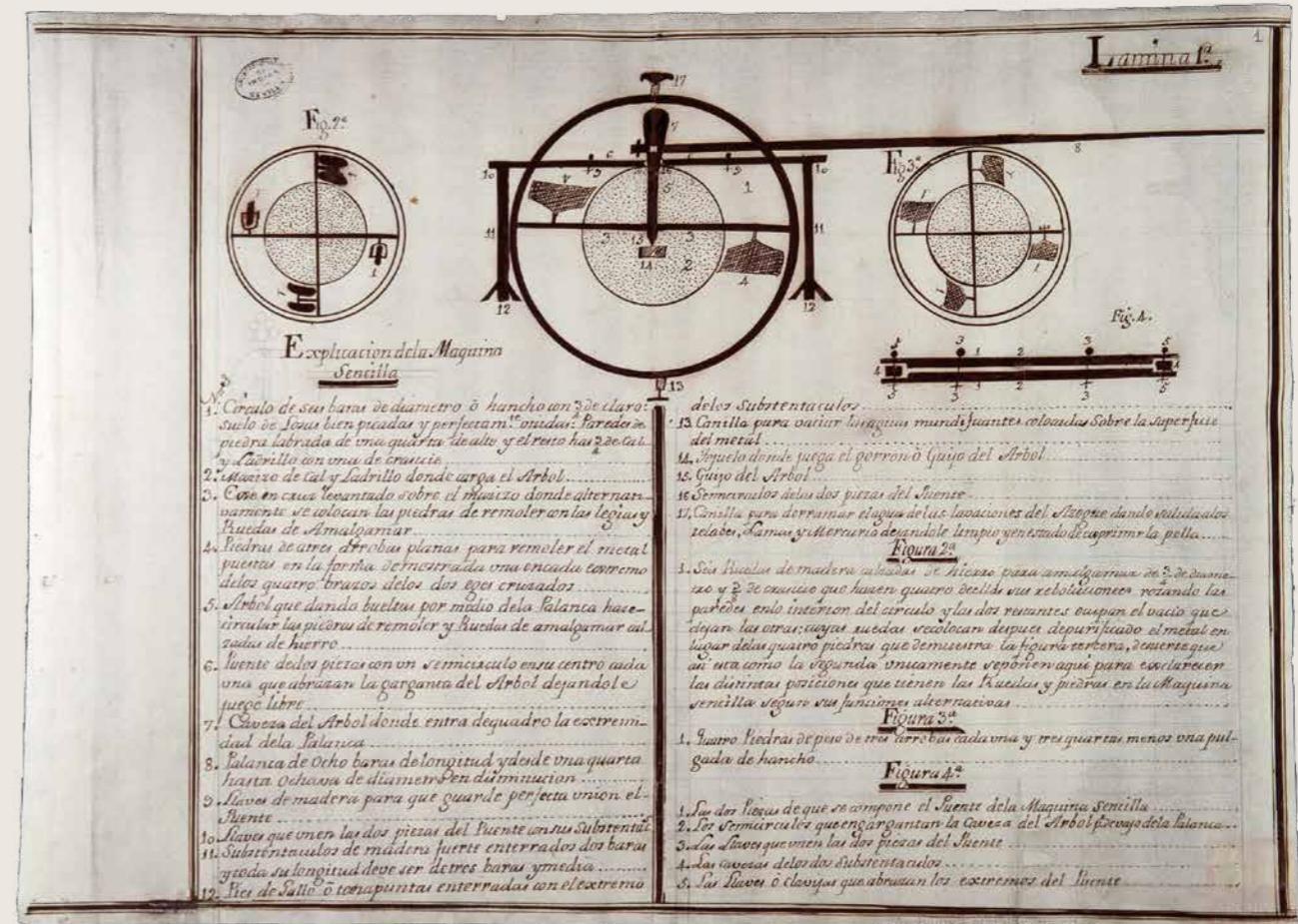
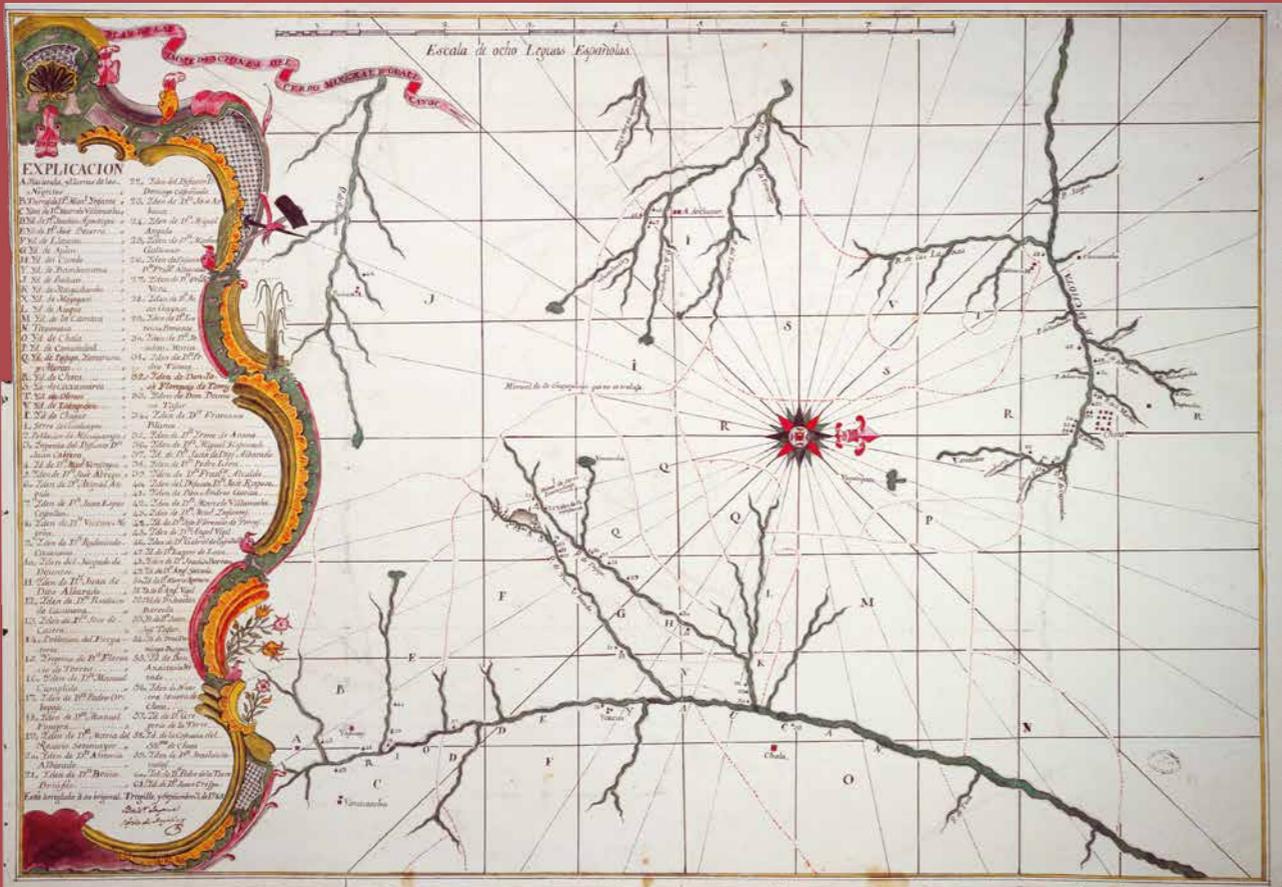


Lámina que explica el nuevo método de amalgamar con azogue, 1789. Colección: Archivo General de Indias, España.

DECADENCIA MINERA E IMPERIO

El auge de Potosí se extendió hasta la primera mitad del siglo XVII, cuando comenzaron a agotarse las vetas de mayor pureza, por lo que la rentabilidad de la producción disminuyó. Algunas décadas más tarde, el asiento de Huancavelica experimentó una declinación similar, más que por agotamiento, como consecuencia de que las numerosas galerías que perforaban el cerro ocasionaron derrumbes, inundaciones, accidentes y, finalmente, el deterioro e inutilización de la infraestructura productiva.

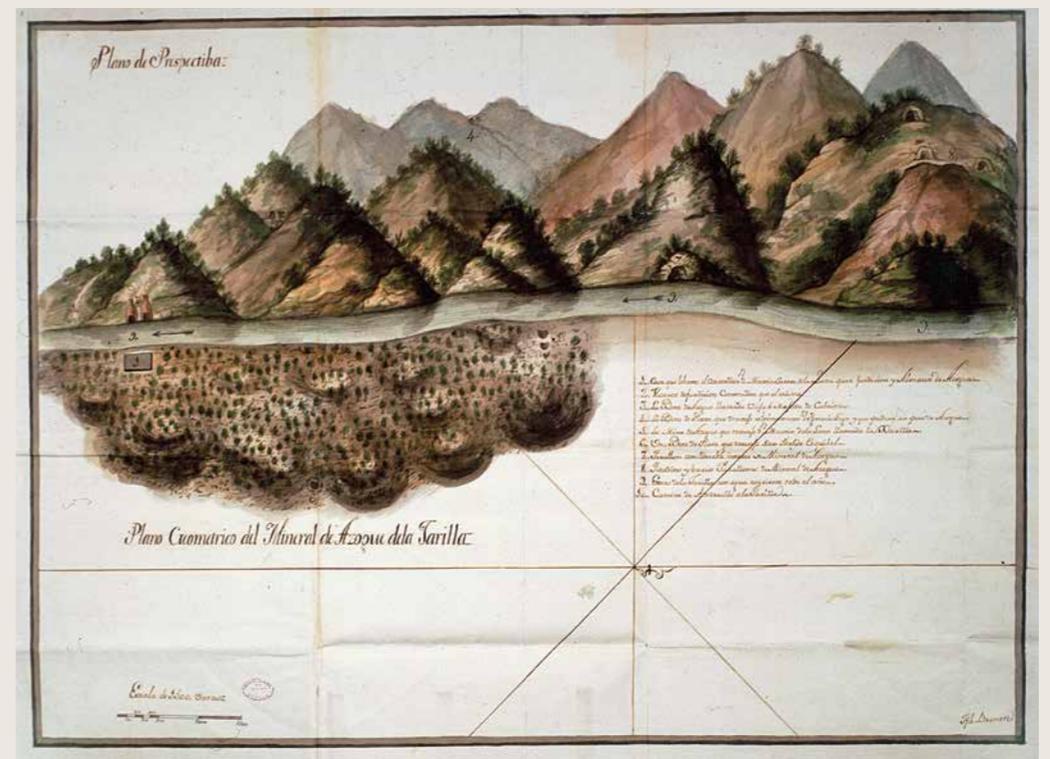
Sin embargo, el aporte americano al tesoro imperial no cesó y nuevos yacimientos comenzaron a explotarse en el transcurso del siglo XVIII, o bien otros ya conocidos ampliaron su producción. En el primer caso se encuentra el mineral de Hualgayoc, ubicado en la sierra septentrional peruana, en el distrito de Chota, provincia de Cajamarca, descubierto en 1771 y que gracias a la calidad de sus vetas su aporte se hizo notar en las arcas virreinales. En el segundo caso, en el extremo opuesto del virreinato en la desértica provincia de Tarapacá, se encuentra el asiento de Huantajaya, conocido desde tiempos prehispánicos pero explotado intensivamente desde 1746; o el caso semejante del mineral de Cerro Pasco, también en la sierra de Cajamarca, que comenzó a ser trabajado a gran escala a partir de 1760. Con respecto al azogue, aunque el aprovisionamiento dependió principalmente de lo poco que podía aportar Huancavelica y de lo que se remitía desde España, pequeñas cantidades llegaban desde Punitaqui y Andacollo, yacimientos chilenos también conocidos por su producción de cobre, plata y oro.



Plan de las inmediaciones del cerro mineral de Hualgayoc, 1785. Colección: Archivo General de Indias, España.



Vista del célebre mineral de Huantajaya, 1807. Colección: Archivo General de Indias, España.



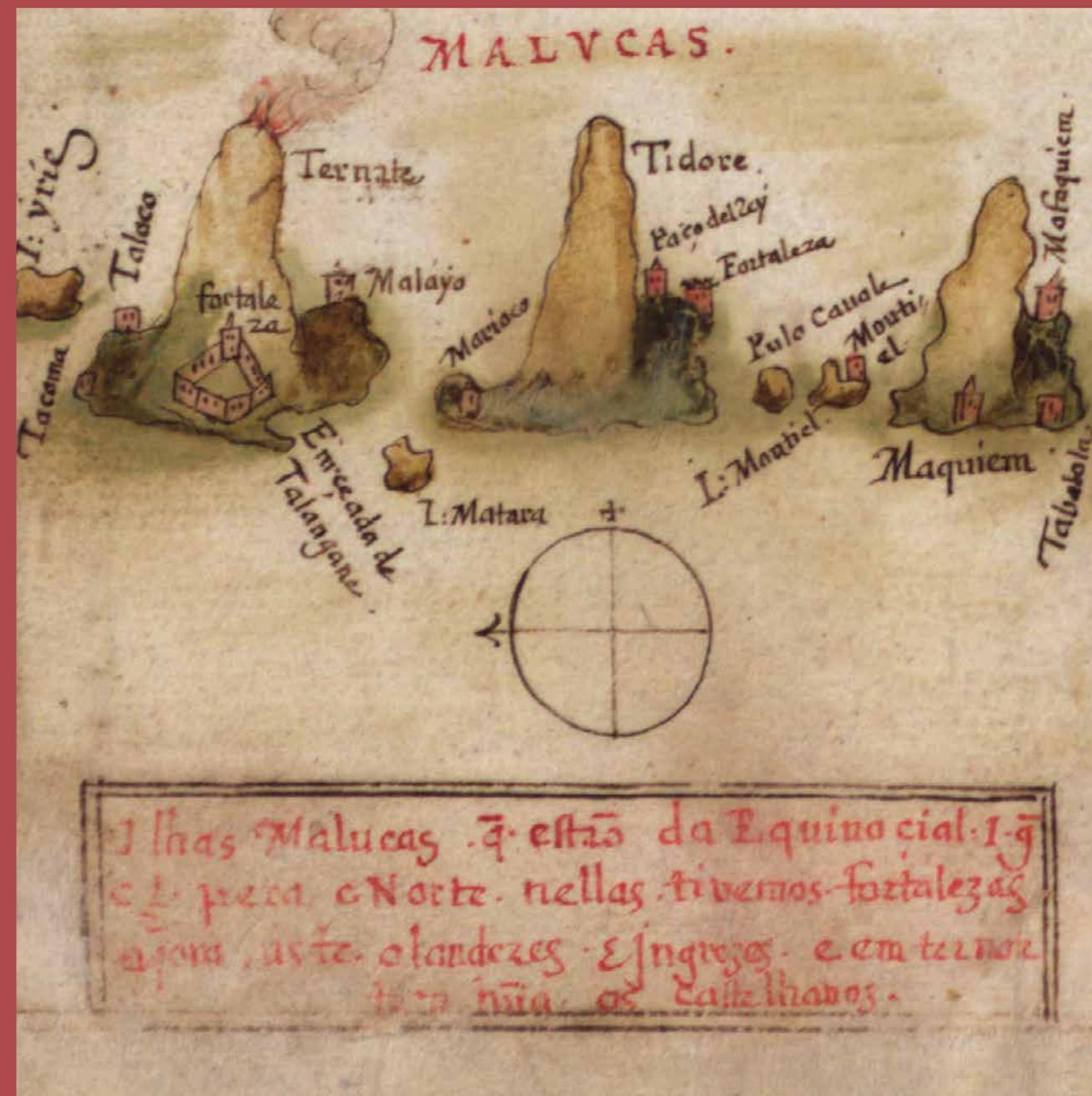
Plano del mineral de azogue de la Jarilla (Chile), 1783. Colección: Archivo General de Indias, España.

VI.
LAS EXPERIENCIAS
COLONIALES DE PORTUGAL
Y ESPAÑA EN ASIA

El objetivo de alcanzar las islas Molucas y con ello acceder a las preciadas especias, estuvo tras los proyectos de expansión marítima de los reinos de Portugal y España. El primero comenzó a consumarse con la llegada de Vasco da Gama a la India en 1497 y, veintitrés años después lo logró Castilla con la travesía Magallanes-Elcano. Luego de la navegación, ambos Estados se abocaron a consolidar su presencia en el Lejano Oriente y a transformar su influencia política y militar en ventajas económicas. Para ello pusieron en práctica modelos de colonización diversos entre sí y distintos al que, simultáneamente, España estaba imponiendo en América.



Islas Molucas. Fragmento de João Teixeira Albernaz, *Taboas geraes de toda a navegação*, 1630. Colección: Biblioteca del Congreso de Estados Unidos.



Islas Molucas. Fragmento de João Teixeira Albernaz, *Taboas geraes de toda a navegação*, 1630. Colección: Biblioteca del Congreso de Estados Unidos.



DESPUÉS DE 80 AÑOS DE EXPERIENCIA Y ACUMULACIÓN DE CONOCIMIENTOS...

Al terminar de bordear el cabo de Buena Esperanza en noviembre de 1497 e ingresar en el océano Índico, la flota de Vasco da Gama llegó a un mundo casi ignorado y sorprendente. Treinta veces más grande que el Mediterráneo y con un desconocido régimen de vientos y mareas, el Índico era un enorme espacio de libre comercio en el que se encontraban culturas diversas y refinadas. Allí se intercambiaban bienes provenientes desde el imperio persa, el mundo árabe, China, Japón, los archipiélagos del Pacífico oriental, el subcontinente indio e incluso Europa. Este singular territorio era la fuente de las preciadas especias asiáticas, que hasta entonces habían llegado al Viejo Mundo por las rutas que a través de Constantinopla y Alejandría controlaban comerciantes venecianos y genoveses.

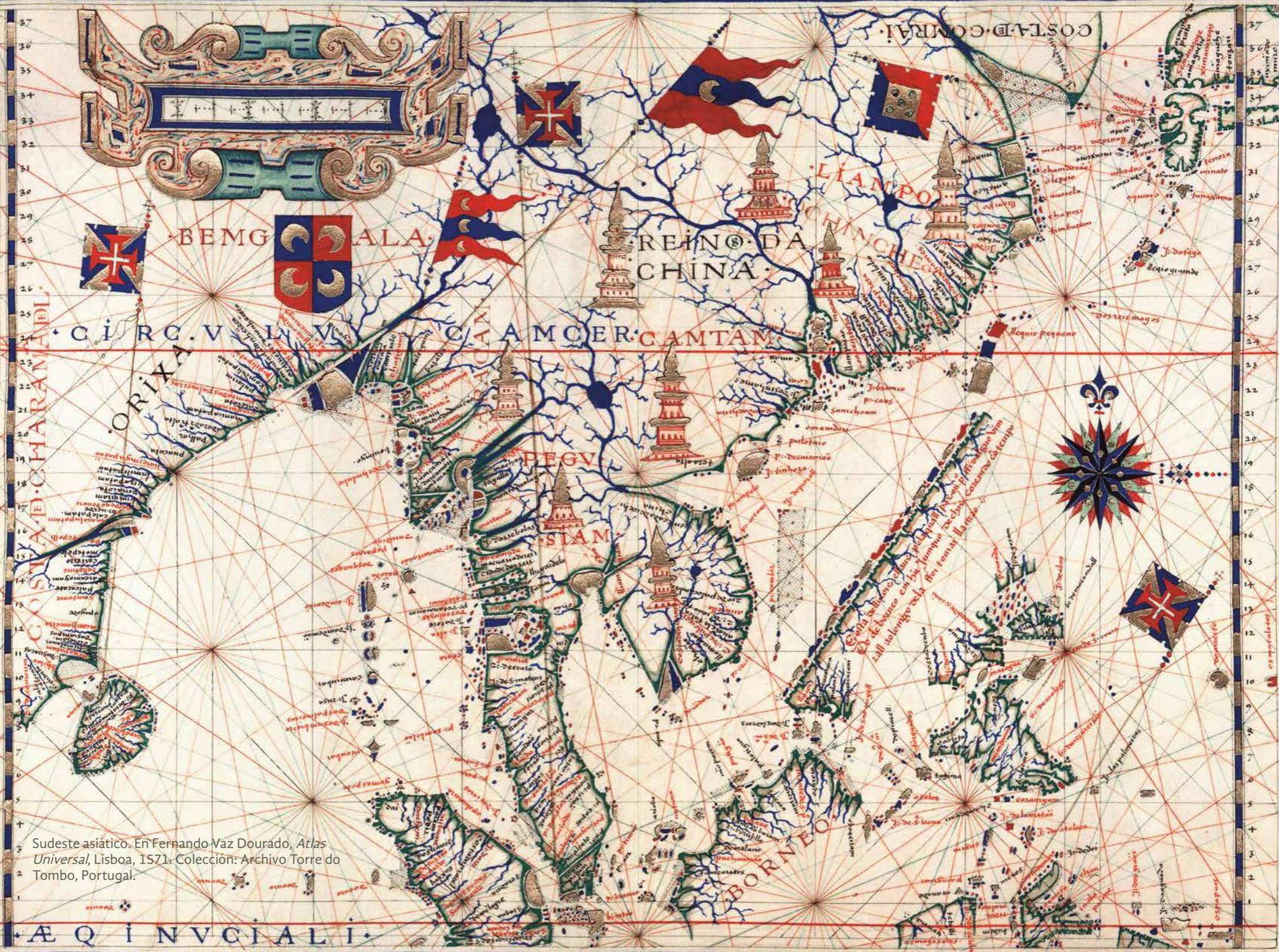
En la costa oriental africana la flota de Vasco da Gama visitó ciudades-Estado, que anticiparon el complejo escenario que encontrarían los portugueses en la India. Hindúes y musulmanes alternaban mando político y comercio en una armonía que los exploradores no lograban comprender, en especial porque suponían a los indios una rama extraviada del cristianismo. Continuando su guerra santa contra el islam, los portugueses atacaron a los musulmanes en cada lugar donde los encontraron, tanto en la tierra como en el mar. En el puerto africano de Malindi, tal vez para deshacerse de visitantes tan impulsivos, el gobernante local les proporcionó un piloto para conducirlos a la orilla opuesta del océano Índico, ya que hasta ese momento los navegantes lusos no entendían el comportamiento de los vientos monzones.

Costa oriental de África. Fragmento de Pascoal Ruiz, *Carta portulana del océano Atlántico y continentes adyacentes*, 1633. Colección: Biblioteca del Congreso de Estados Unidos.

· N E S T A · F O L H A · E S T A · L A M C A D O ·

C O M T O D A · A T E R A · A O N O R T E

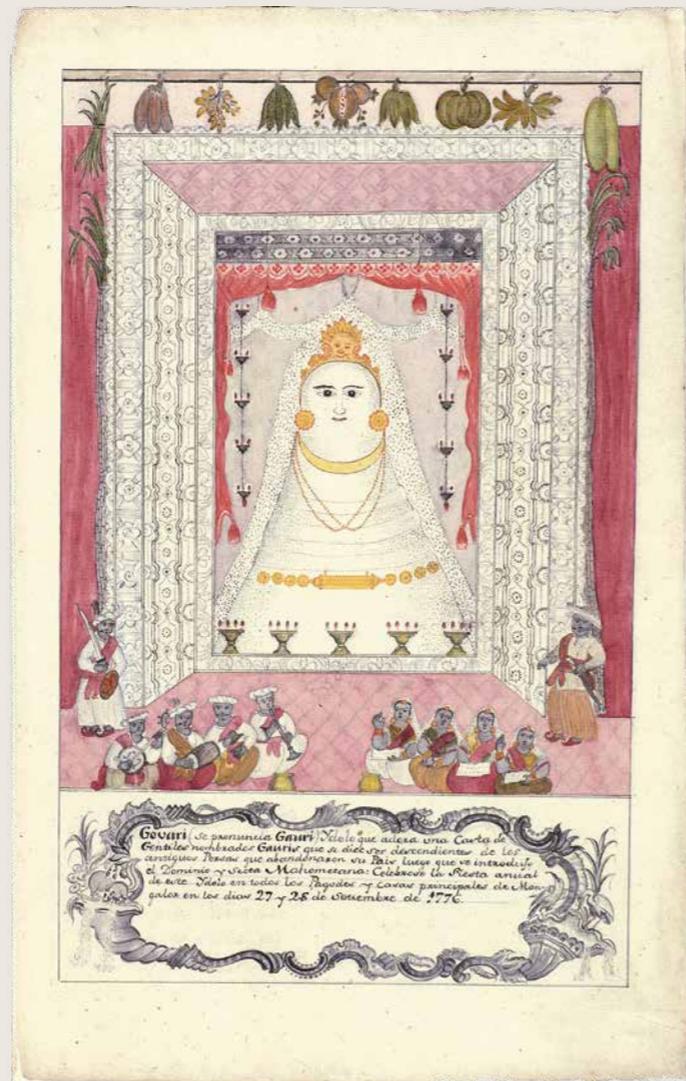
D O C A B O D E C O M



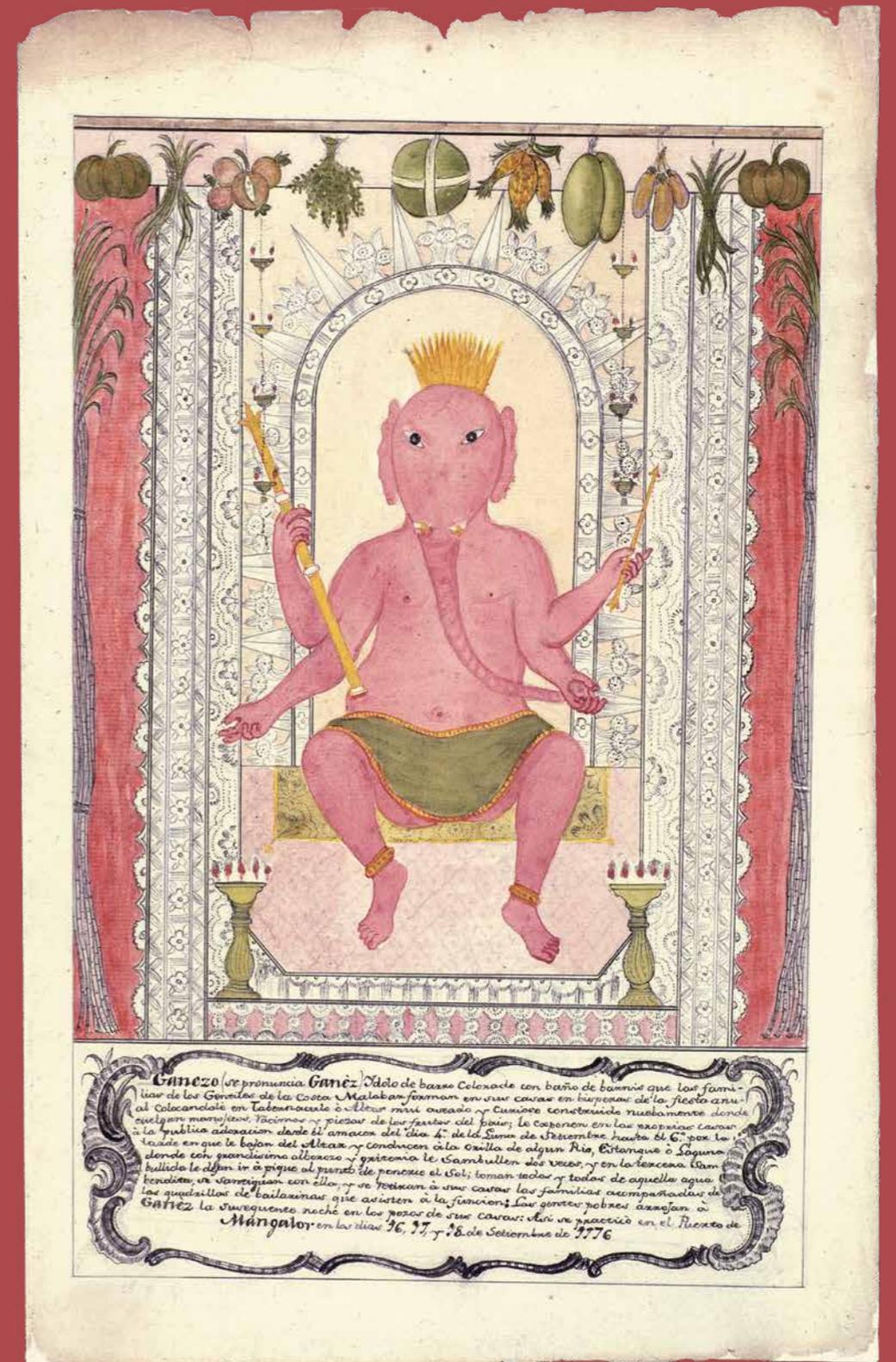
Sudeste asiático. En Fernando Vaz Dourado, *Atlas Universal*, Lisboa, 1571. Colección: Archivo Torre do Tombo, Portugal.

O R I M · A T E · I A P A M · E A T E M A L V C O

De esta forma y concluyendo el proyecto iniciado por Enrique El Navegante ochenta años antes, el 20 de mayo de 1498 los tres navíos comandados por Vasco da Gama llegaron a la India, cerca de la próspera ciudad de Calicut, en la costa malabar. Allí establecieron una tensa relación con el zamorín (gobernante local), dificultada por los malos modales de los portugueses, los modestos obsequios que traían y las intrigas de los mercaderes musulmanes. No obstante estas dificultades, Vasco da Gama logró adquirir una buena cantidad de especias y joyas con las que demostrar en Lisboa el éxito de su misión y el esplendoroso futuro que aguardaba al reino lusitano. Atrás dejó a un grupo de tripulantes con la tarea de levantar una factoría, preparar nuevas remesas de productos, negociar la firma de un acuerdo comercial y afianzar la presencia portuguesa en la India.



Govari (se pronuncia Gauri), ydolo que adora una casta de gentiles nombrados Gauris, que se dice ser descendientes de los antiguos persas..., 1778. Colección: Archivo General de Indias, España.



Ganezo (se pronuncia Ganez), ydolo de barro colorado con baño de barniz, que las familias de gentiles de la costa Malabar forman en sus casas en bispas de la fiesta anual..., 1778. Colección: Archivo General de Indias, España.



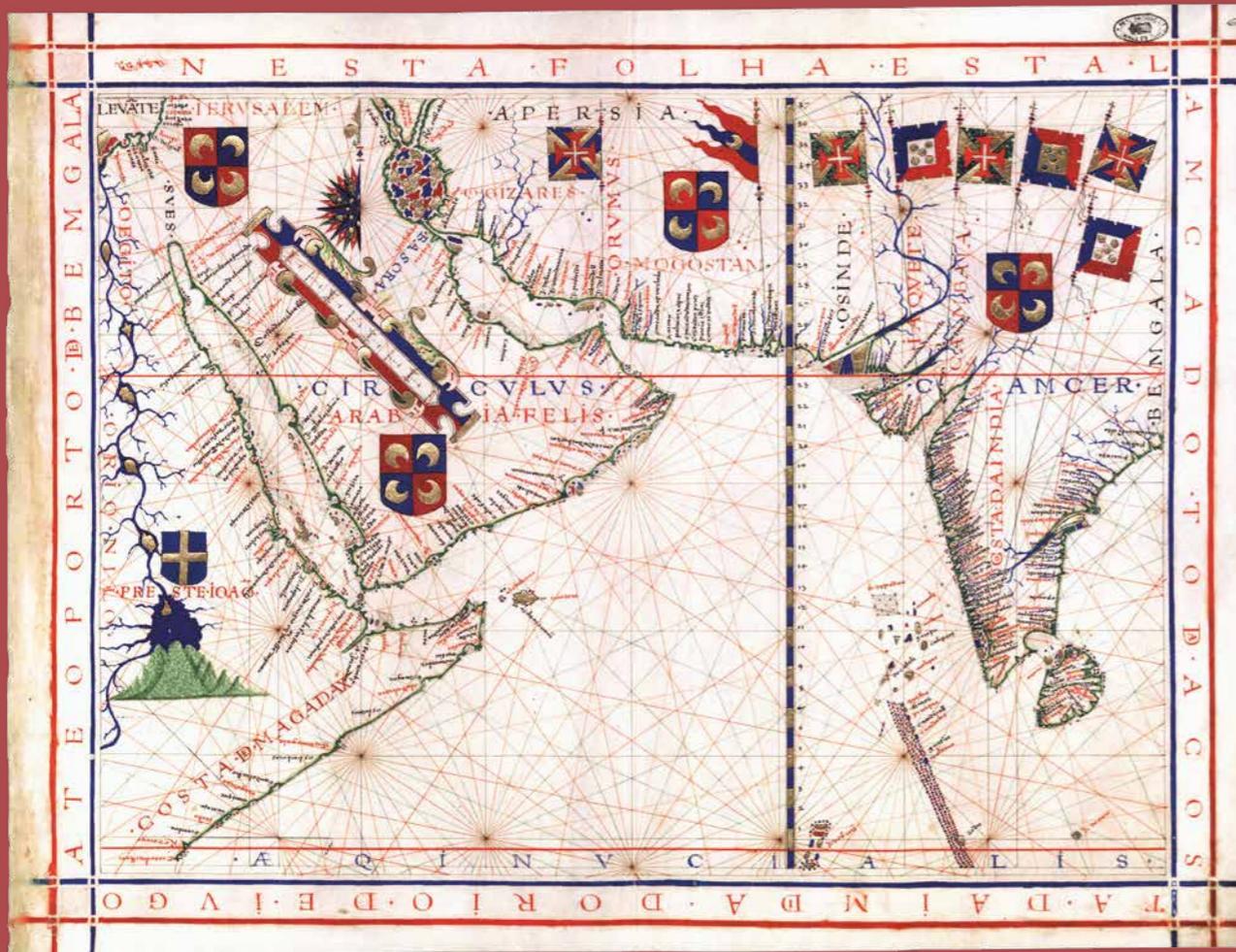
COMERCIAR, COLONIZAR Y CONQUISTAR

Luego de un accidentado viaje la carabela *Bérrio* regresó a Lisboa el 10 de julio de 1499, encendiendo el júbilo de la población y del rey Manuel I, que envió emisarios a España y al Vaticano, y convocó a los embajadores extranjeros para avisar la llegada de sus naves a la India, dar cuenta de las riquezas encontradas y anunciar la existencia de reinos cristianos en Oriente. Esto porque los portugueses aún no entendían al hinduismo como una religión por completo distinta de la suya.

Deseoso de cosechar pronto los frutos económicos de la hazaña marítima, el monarca despachó una nueva expedición a la India al mando de Pedro Alvarez Cabral, célebre por llegar a la costa de Brasil en abril de 1500. Ya en Calicut, el comandante no logró alcanzar un acuerdo comercial con el zamorín y luego de violentos episodios los portugueses crearon factorías en Cochín y Cannanor, ciudades enemigas de Calicut. Una nueva expedición de Vasco da Gama, arribada en octubre de 1502, llevó la relación con los indios a un virtual estado de guerra, al comprobar por fin que su religión no era una derivación del cristianismo. La flota de Da Gama debió huir al enterarse de que los imperios islámicos de Egipto y Turquía habían despachado una fuerza militar y naval conjunta para expulsar a los portugueses del océano Índico.

Para enfrentar esta alianza musulmana en su contra y consolidar un espacio colonial en el subcontinente indio, el rey Manuel organizó una armada de 21 naves y 1.500 hombres, que zarpó de Lisboa el 27 de febrero de 1505 al mando del hidalgo Francisco de Almeida, a quien designó además como primer virrey de la India. Junto a la formidable fuerza, Almeida llevaba instrucciones precisas para alcanzar los objetivos estratégicos de Portugal en Oriente: para anular la intervención de sus enemigos más poderosos, los sultanes mameluco de Egipto y otomano de Turquía, debía bloquear el acceso desde el Mar Rojo capturando la fortaleza de Adén, así como ocupar la isla de Ormuz y levantar una ciudadela para controlar la entrada desde el golfo pérsico. Debía someter definitivamente la ciudad de Calicut y extender la presencia lusitana hasta Malaca, en la península de Malasia, eje del intercambio comercial entre la India, China y el sudeste asiático.

La India. Fragmento de João Teixeira Albernaz, *Libro Universal de las Navegaciones del Mundo*, Lisboa, 1643. Colección: Archivo de Torre do Tombo, Portugal.



Península arábica y subcontinente indio. En Fernando Vaz Dourado, *Atlas Universal*, Lisboa, 1571. Colección: Archivo Torre do Tombo, Portugal.



Costa malabar (India occidental). Fragmento de João Teixeira Albernaz, *Taboas geraes de toda a navegação*, 1630. Colección: Biblioteca del Congreso de Estados Unidos.



Alphonse d'Albuquerque surnomme le Grand.

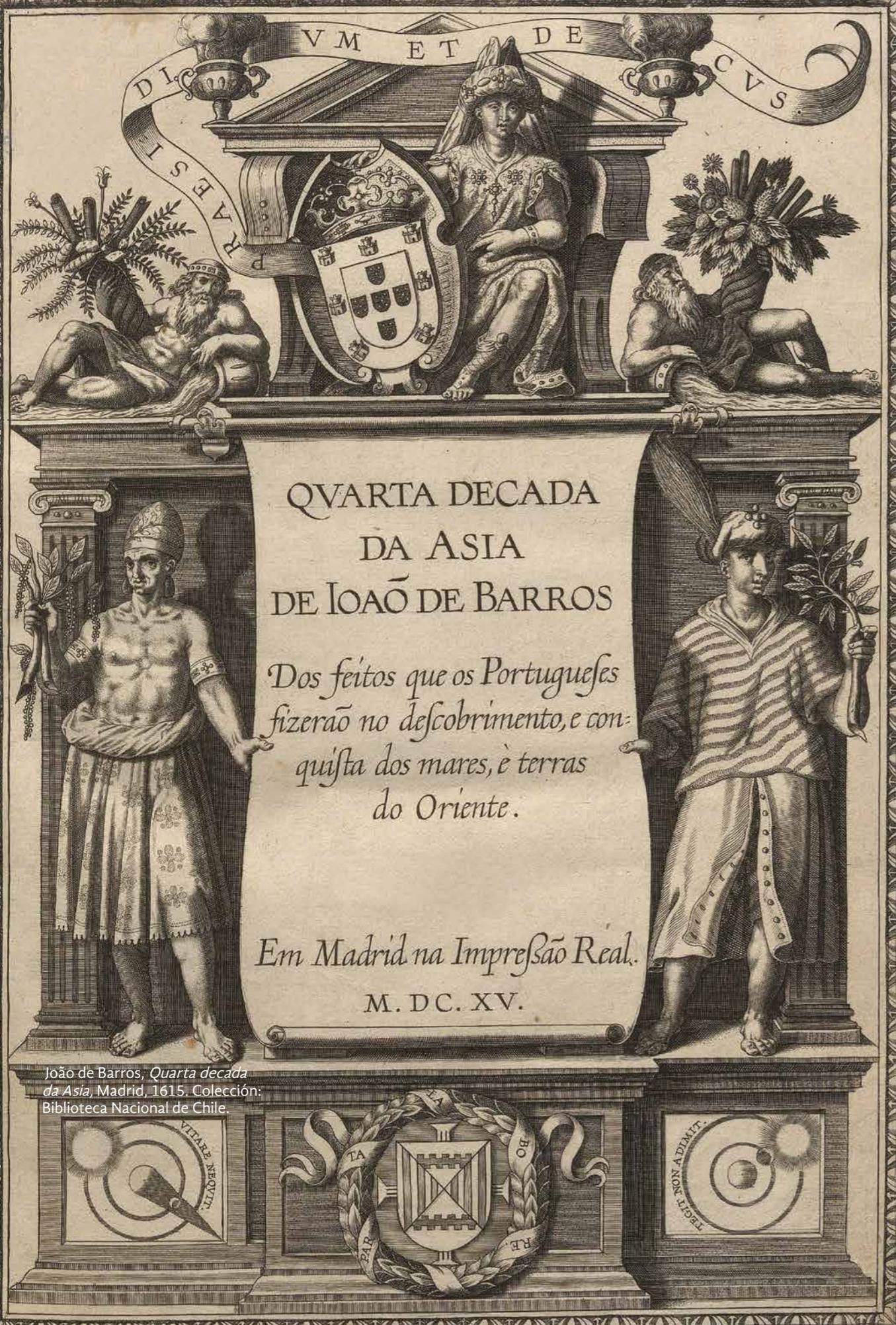


Vasco da Gama y llegada de su expedición a Calicut. En *Retratos dos Vice Reys e Governadores da India...* [Lisboa], 1791. Colección: Biblioteca Nacional de Portugal.



Manuel I. En *Séries Regum et Principum Lusitanorum Iconibus Illustrata* [Lisboa], 1791. Colección: Biblioteca Nacional de Portugal.

EMMANVEL PORTVG. REX XIII.
VIXIT AN. LII. OBIIT A^o. M. D. XXI.



João de Barros, *Quarta decada da Asia*, Madrid, 1615. Colección: Biblioteca Nacional de Chile.

EN LOS CONFINES DEL PLANETA

A mediados de 1509 los objetivos estratégicos de Portugal en Oriente no habían sido alcanzados. La muerte de su hijo en combate contra una flota mameluca llevó a la desesperación al virrey Almeida, que fue reemplazado por Alfonso de Albuquerque. También fracasado en el intento por ocupar Adén y Ormuz, y someter Calicut, en noviembre de 1509 conquistó Goa, que en adelante será la capital de la India portuguesa. Dos años más tarde se apoderó de Malaca, sin que el enorme botín obtenido y el acceso directo a las especias lo excusaran de no haber cumplido las instrucciones del monarca.

La factoría de Malaca sirvió como punto de arranque para la expansión portuguesa por el resto de Asia, pues las buenas relaciones con mercaderes chinos facilitaron el envío de misiones a Pegú (Birmania) y Siam (Tailandia). En noviembre de 1512 Francisco Serrao y Antonio de Abreu llegaron a las Molucas (Indonesia), se aliaron con el sultán de Ternate y establecieron una factoría en Tidore. En enero de 1513, desde Pegú, Jorge Alvares y Rafael Perestrelo llegaron al sur de China y lograron un acuerdo para comerciar



Océano Índico y sudeste asiático. En João Teixeira Albernaz, *Taboas geraes de toda a navegação*, 1630. Colección: Biblioteca del Congreso de Estados Unidos.

con los mercaderes de Cantón. En 1543 comerciantes portugueses arribaron al sur de Japón y fueron autorizados a introducir productos chinos en Nagasaki. La concesión fue ampliada en 1571 a la venta de armas de fuego.

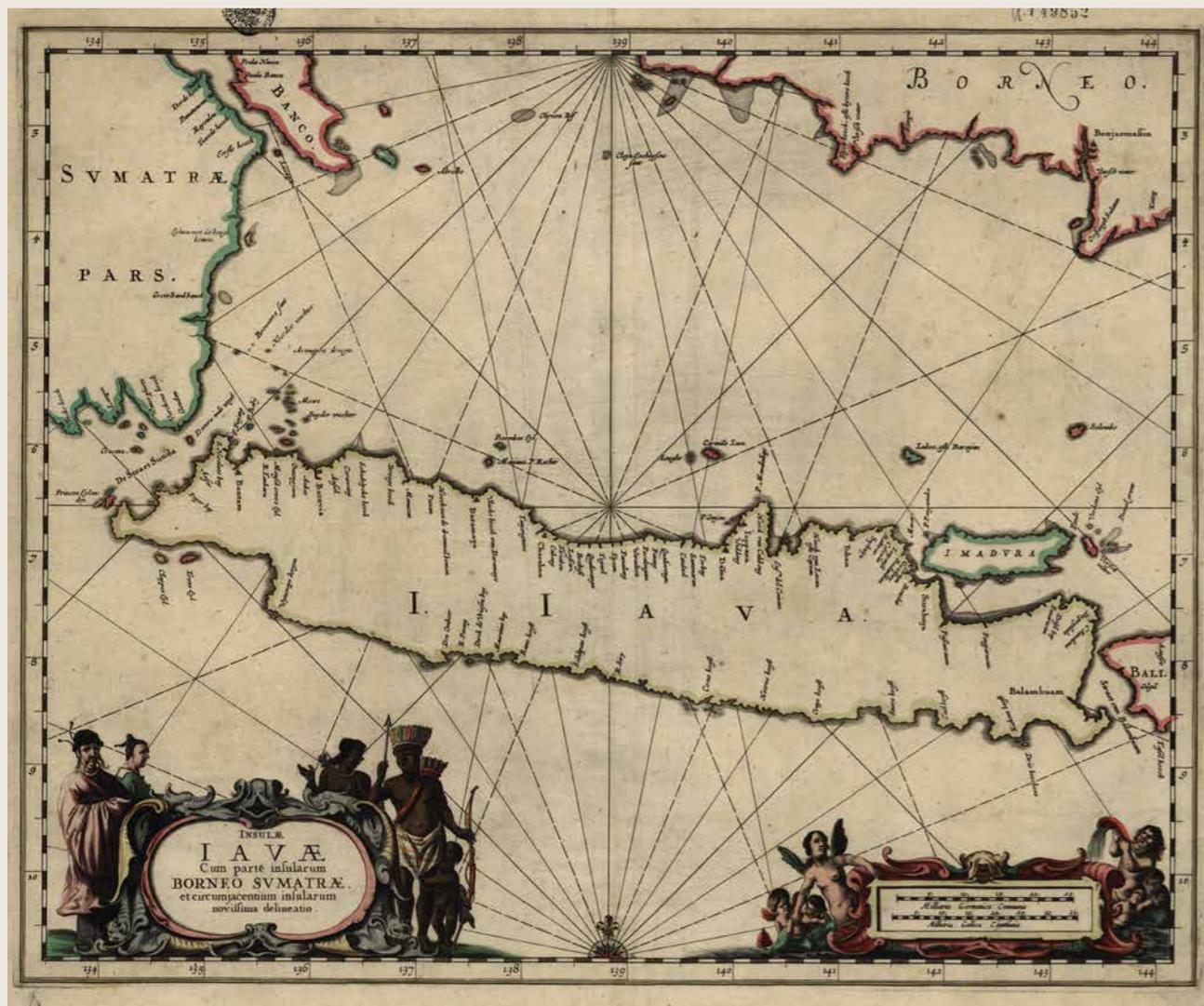
La unificación de los reinos de España y Portugal por Felipe II en 1580 señala la declinación del imperio colonial portugués en Oriente. Al involucrarse en la política exterior de los Austrias, Portugal se hizo de poderosos enemigos, que aprovecharon las frágiles defensas de sus enclaves asiáticos. Así, las potentes armadas de los Países Bajos e Inglaterra terminan ocupando casi todas las posesiones lusitanas en Asia. Cuando recuperó su independencia en 1640, Portugal solo conservaba bases en Goa (India), Macao (China) y Timor Oriental (archipiélago indonesio), que retuvo hasta bien entrado el siglo xx.



Aldert Eijert, Goa [1680]. Colección: Biblioteca Nacional de Portugal.



Mapa de España y Portugal, siglo xvi. Colección: Biblioteca Nacional de España.



Johannes Janssonius, *Isla de Java*, Ámsterdam, 1657. Colección: Biblioteca Nacional de Portugal.



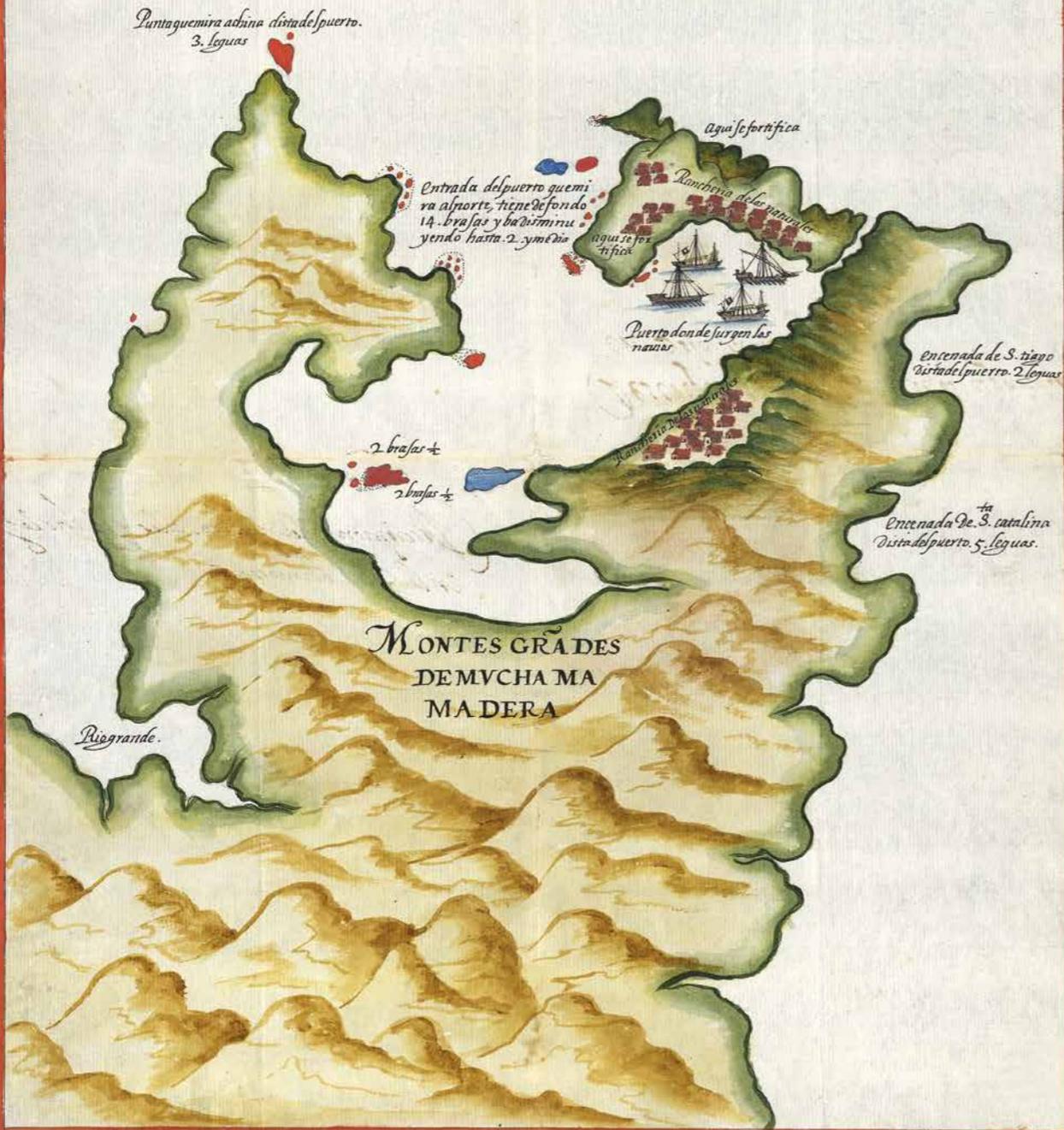
Johannes Janssonius, *Isla de Sumatra*, Ámsterdam, 1657. Colección: Biblioteca Nacional de Portugal.



Lejano Oriente. En João Teixeira Albernaz, *Taboas geraes de toda a navegação*, 1630. Colección: Biblioteca del Congreso de Estados Unidos.

DESCRIPCIÓN DEL PUERTO DE LOS ESPAÑOLES EN LA HERMOSA

Y la que dice 7 leguas.



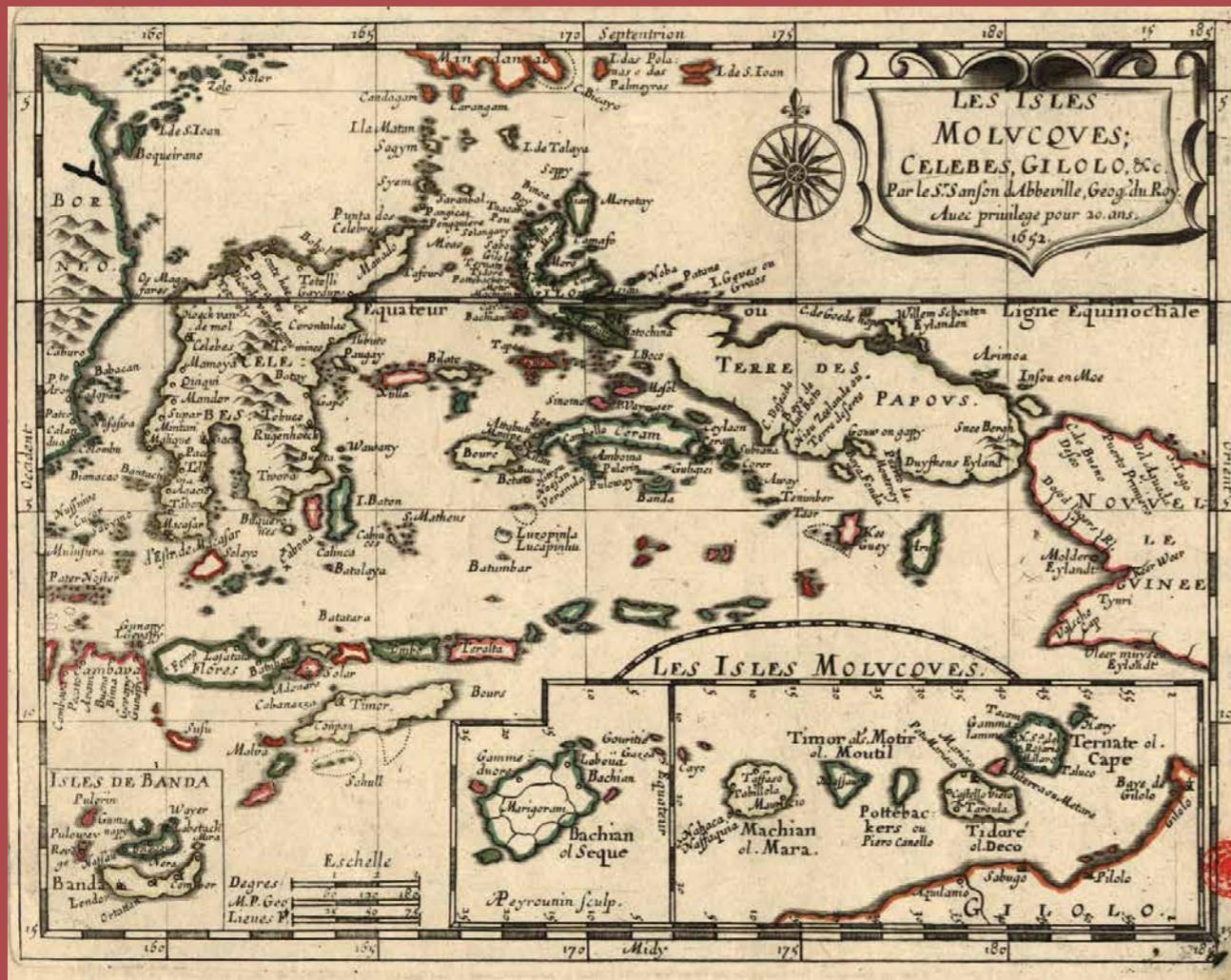
LOS FRUTOS DEL VIAJE MÁS LARGO

Castilla observaba con atención el proceso de asentamiento portugués en Asia, ya que consideraba que las islas de la Especiería estaban dentro del territorio que le asignaba el Tratado de Tordesillas, por lo que el patrocinio al viaje de Magallanes representaba un ejercicio de soberanía. Sin lograr imponer esta posición con fundamentos astronómicos y geográficos, así como soslayar la presencia efectiva de Portugal en las Molucas, España resignó sus pretensiones firmando el Tratado de Zaragoza en 1529, que dejó bajo su influencia buena parte de la isla de Borneo, Nueva Guinea y lo que luego se conocería como el archipiélago filipino.

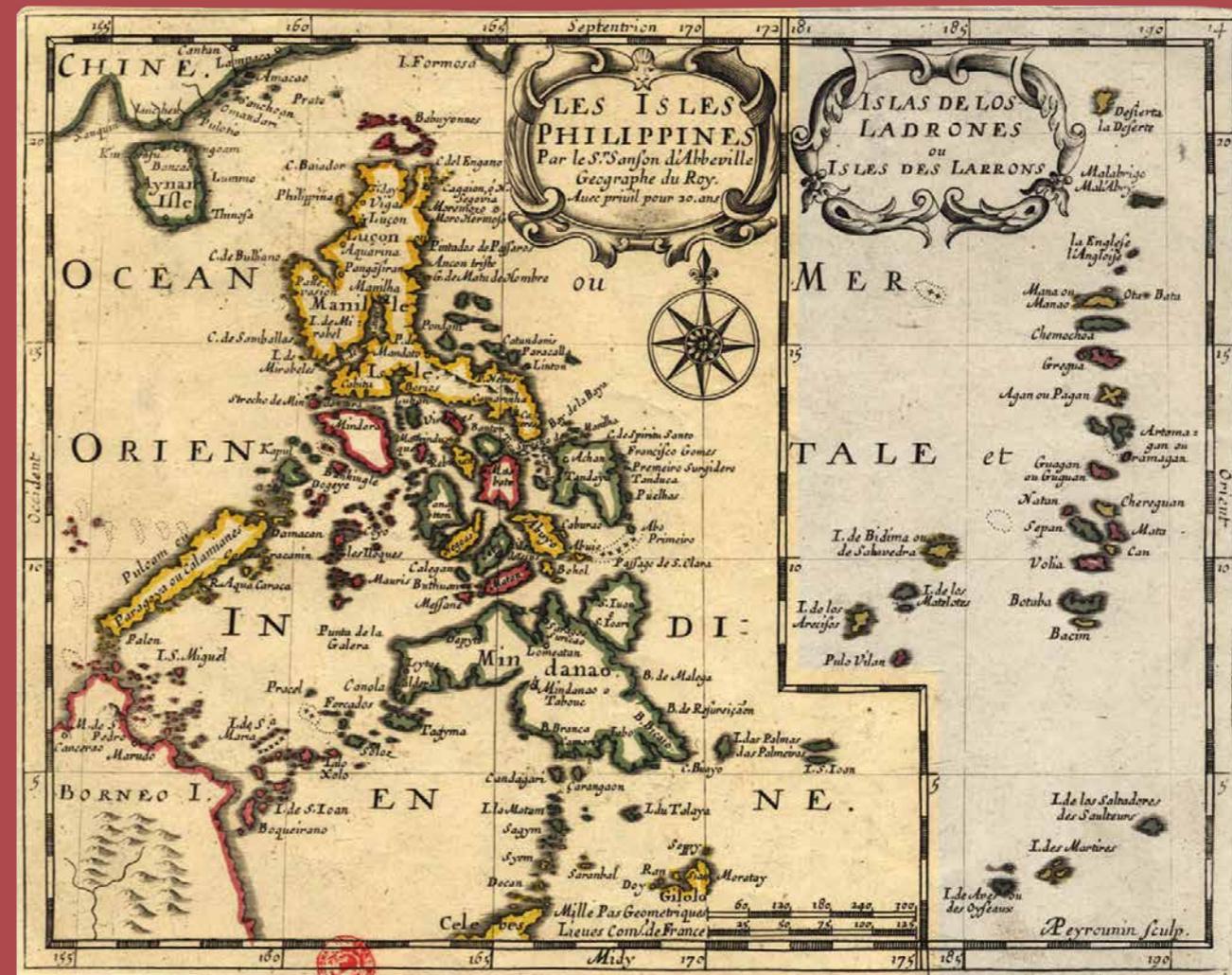
Este conjunto de islas conformaba una atractiva plaza comercial, que merecía el esfuerzo español por establecerse y colonizarlas. Allí confluían embarcaciones provenientes de China, Japón, Malasia, Camboya y Tailandia. Pero la navegación para alcanzarlas era en extremo dificultosa, como lo demostraron las expediciones de García de Loaisa, zarpada de la Península en 1525, y la de Álvaro de Saavedra, salida de Nueva España en 1527. En octubre de 1542 logró llegar a las Filipinas una flota de seis navíos procedente de México, al mando de Ruy López de Villalobos, pero la hostilidad de los nativos y la naturaleza hicieron estragos en la tripulación, obligando a los sobrevivientes a refugiarse en los establecimientos portugueses de las Molucas.

Hasta ese momento la idea de penetración española era parecida a la portuguesa, es decir, se despachaban flotas de comercio y levantaban factorías en lugares precisos, a objeto de agilizar el intercambio durante la estadía de las naves. Una nueva estrategia se introdujo en septiembre de 1564 cuando el fraile agustino Andrés de Urdaneta convenció al virrey de Nueva España, Luis de Velasco, de encontrar una ruta expedita de ida y vuelta entre México y el sudeste asiático para sostener militarmente un asentamiento y luego emprender la colonización y evangelización del territorio aldeaño. La flota de cinco naves comandada por Miguel López de Legazpi logró recorrer el archipiélago filipino, despachar un barco de regreso a México, establecer relaciones comerciales con algunas tribus y fundar una colonia en Cebú.

Descripción del Puerto de los españoles en la Isla Hermosa, 1626. Colección: Archivo General de Indias, España.

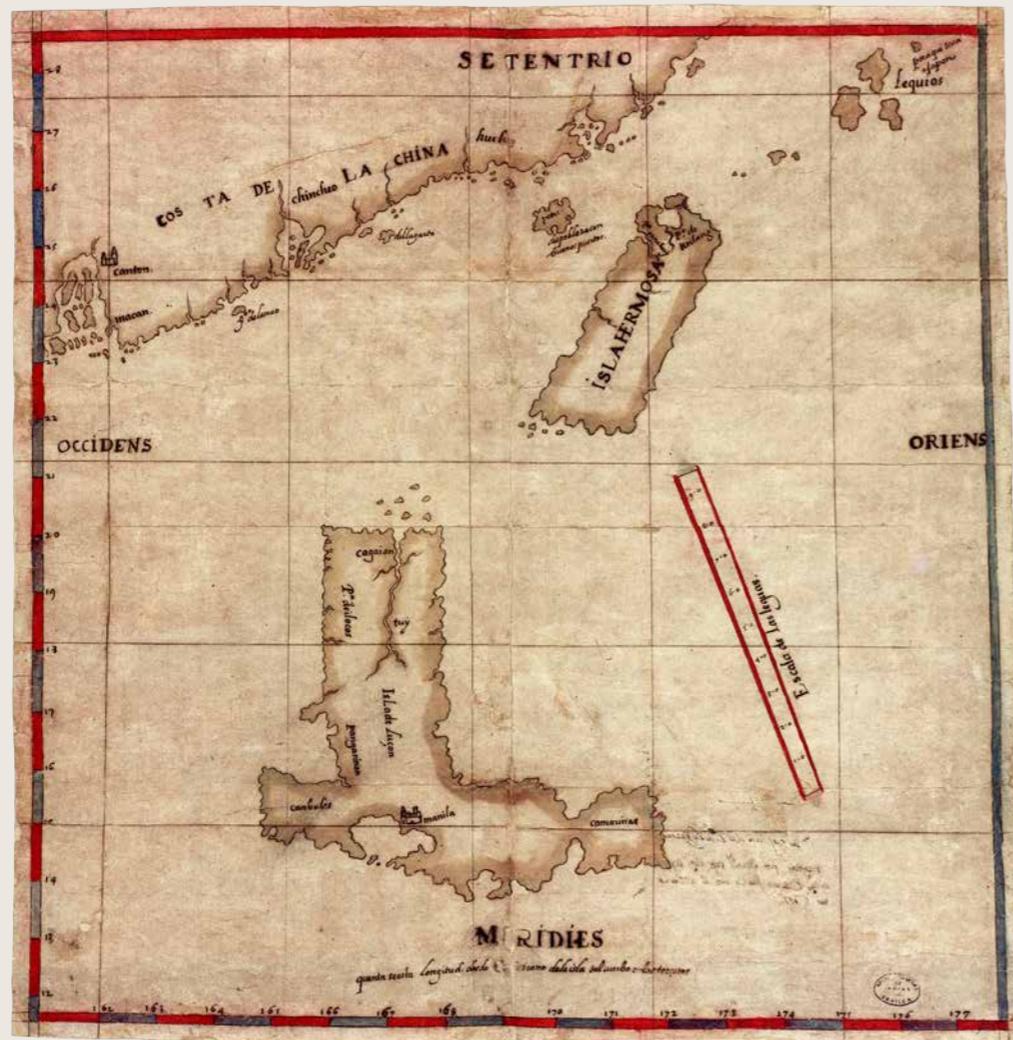


Nicolás Sanson, *Islas Molucas*, París, 1652. Colección: Biblioteca Nacional de Portugal.

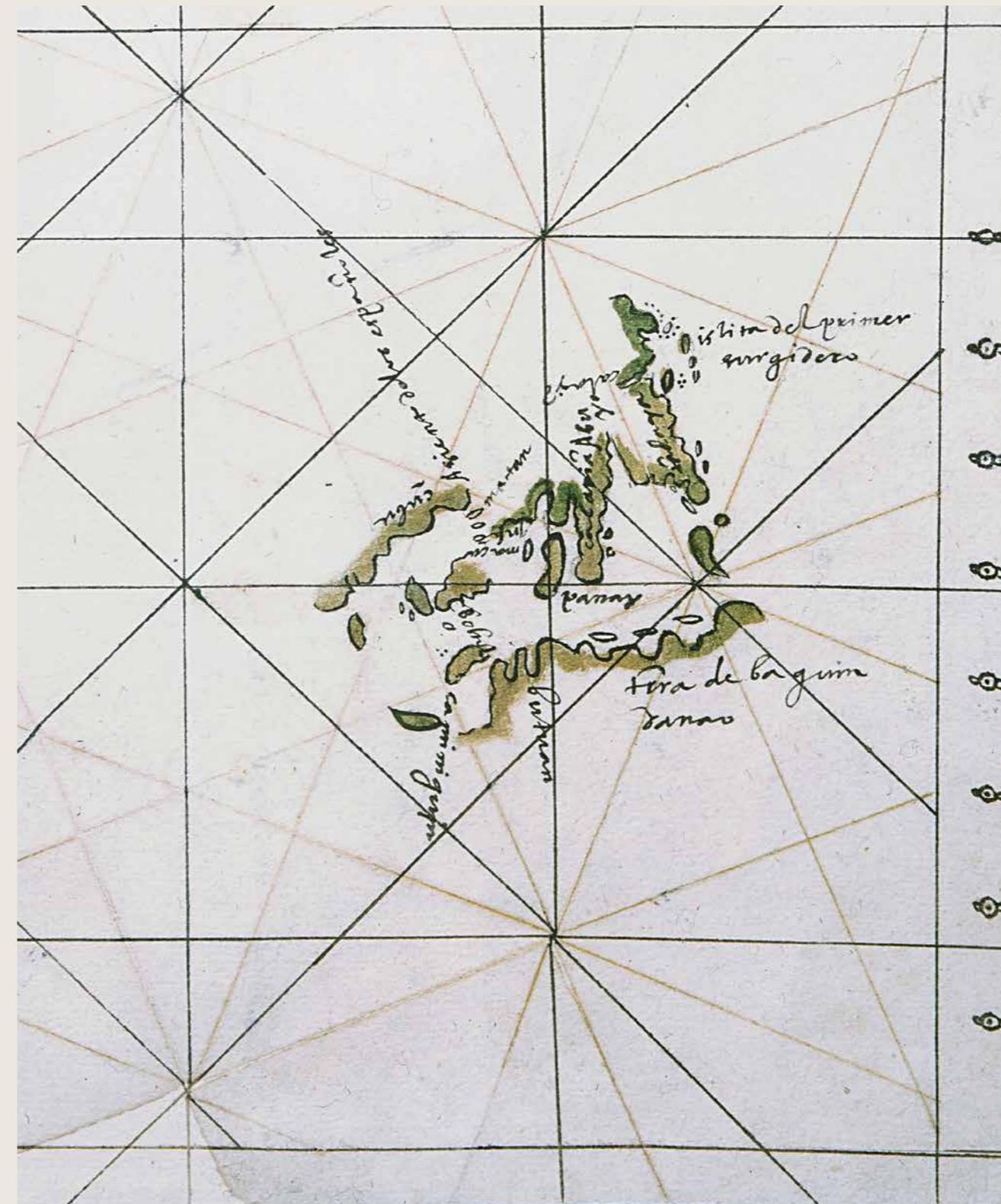


Nicolás Sanson, *Archipiélago filipino*, París, 1652. Colección: Biblioteca Nacional de Portugal.

Gracias a los refuerzos que llegaban de México, el archipiélago filipino continuó siendo recorrido. En estas exploraciones los españoles sostuvieron relaciones amistosas con algunos gobernantes, mientras que combatían a los musulmanes y portugueses que iban encontrando. En la isla de Luzón capturaron una fortaleza islámica y persuadieron a los rajás de la región para comenzar a comerciar y permitir la evangelización de la población nativa. A partir de este acuerdo, en junio de 1571 se fundó Manila, cabecera de la presencia hispana en Filipinas.



Descripción de la Isla Hermosa dirigida por Hernando de los Ríos Coronel al Rey con carta fecha en Manila a 27 de junio de 1597. Colección: Archivo General de Indias, España.



Fragmento de Carta náutica en que se señala el primer surgidero en las Islas Filipinas de los españoles que fueron en la expedición de Miguel López de Legazpi, y el primer asiento que en ellas hicieron..., 1565. Colección: Archivo General de Indias, España.

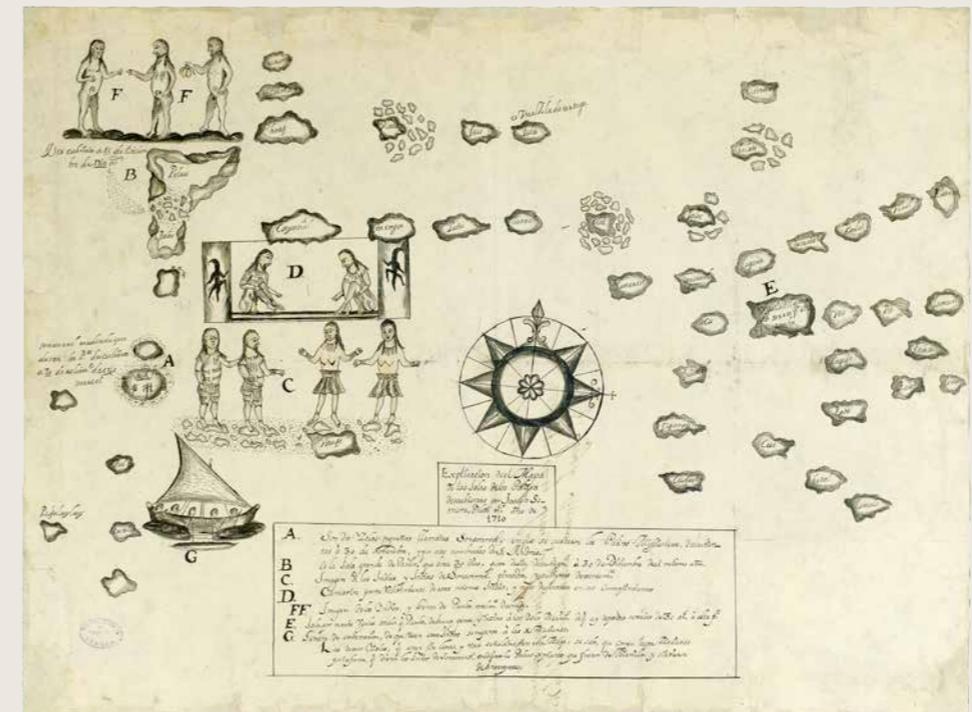
NUEVAS FORMAS DE COLONIALISMO

Manila y su entorno territorial tuvieron un desenvolvimiento muy distinto al experimentado por las colonias españolas en América. Inicialmente se impusieron a la población originaria algunas instituciones indianas, como la encomienda y las mercedes de tierra, a objeto de obtener alimentos y terrenos de cultivo y pastoreo. Pero este modelo no era viable en el tiempo porque la nutrida presencia musulmana en la isla de Mindanao obligaba a mantener un estado de guerra permanente, en especial si uno de los objetivos del asentamiento hispano era servir de foco irradiador del cristianismo.

El fundamento de la vida de Manila radicaba en el comercio, ya que hasta allá llegaban productos de todo el sudeste asiático, como seda, porcelana, joyas y especias. De hecho, ya existían asentamientos chinos y japoneses que combinaban el intercambio de estos bienes con la piratería. Los colonos españoles se integraron a este circuito agregando la plata novohispana, que anualmente llegaba en las embarcaciones salidas de Acapulco. Maíz, trigo, algodón, cacao y tabaco fueron otros productos americanos apreciados en Asia.



Descripción de las ciudades de la tierra Taybin, Tunçua o China, modernas y antiguas..., 1555. Colección: Archivo General de Indias, España.



Mapa de las islas de Palaos descubiertas por Joseph Somera, piloto mayor, en 1710. Colección: Archivo General de Indias, España.



Demostración y mapa del río y Provincia de Cagaián. Hecho por el capitán Don Juan Luis de Acosta..., donde se demuestra por guarismo la nueva iglesia y fuerza que se hizo en la nueva entrada de la dicha provincia, 1719. Colección: Archivo General de Indias, España.

DESVENTAJA DEMOGRÁFICA, CULTURAL Y RELIGIOSA

La vitalidad del comercio fue mucho mayor que el ritmo con que colonos españoles y mexicanos se radicaban en Manila. Por lo tanto, pronto fueron sobrepasados en número por los mercaderes chinos y japoneses, así como pobladores nativos y otros procedentes de distintos lugares, que llegaban a la ciudad a aprovechar las oportunidades que ofrecía su activa economía. Esta inferioridad demográfica persuadió a los vecinos españoles a concentrarse en un sector exclusivo de la ciudad, protegido primero por murallas y luego por cañones.

A diferencia de América, la evangelización en las Filipinas estuvo condicionada por la presencia islámica en el amplio espacio conformado por las islas Mindanao, Joló y las Marianas, donde era rechazada con violencia la presencia de los misioneros católicos. En otros sectores del archipiélago se desplegaron frailes de distintas órdenes religiosas. Sin el apoyo de asentamientos cercanos o autoridades hispanas que les brindaran protección, los predicadores se establecían en comunidades locales para atraerlas al cristianismo. Siendo en la práctica los únicos colonos occidentales, estos sacerdotes combinaban su ministerio religioso con tareas educacionales, políticas y administrativas.



Plano de la ciudad y plaza de Manila, capital de la Isla de Luzón..., 1766. Colección: Biblioteca Nacional de España.

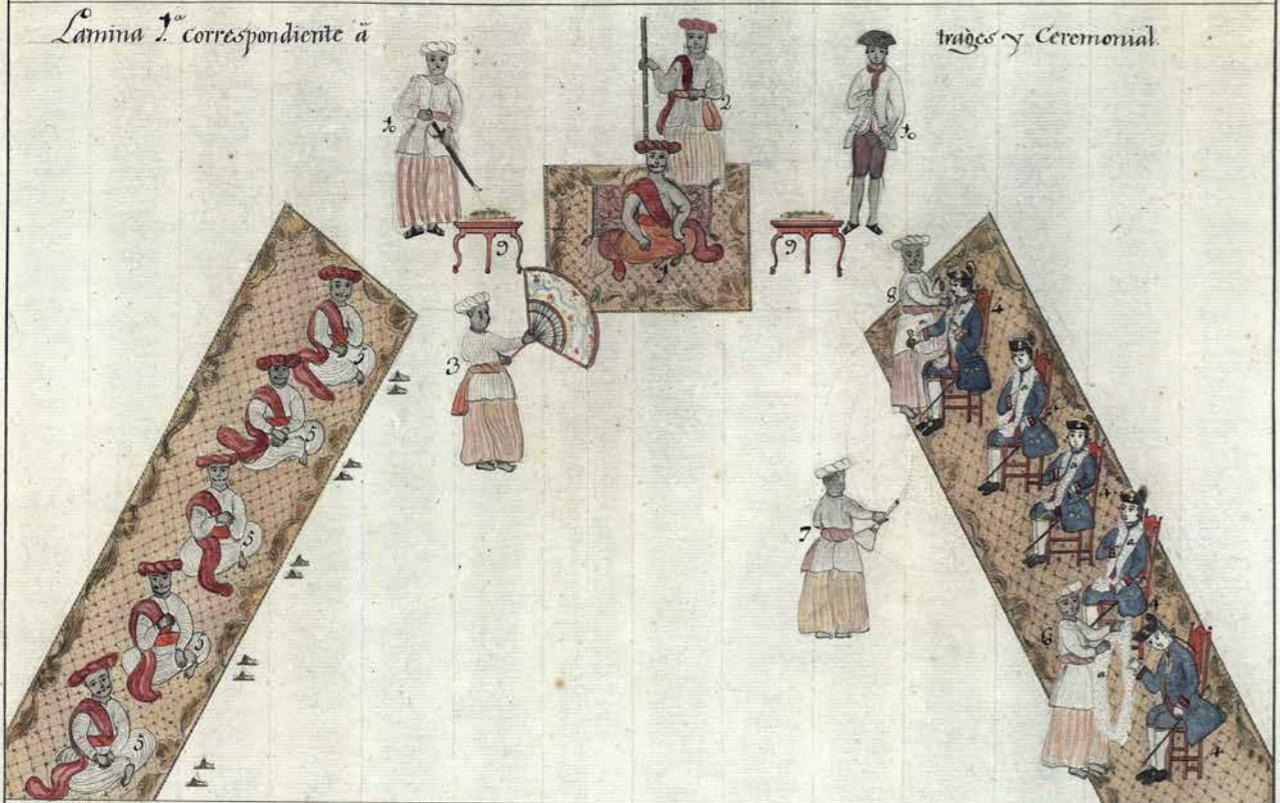


Mapa de la isla de Mindanao con las fortalezas construidas por los españoles y los territorios que ocupaban los jesuitas y los recoletos descalzos, 1638. Colección: Archivo General de Indias, España.

Modo en que el Príncipe Engri grande Almirante de la Armada del Nabab Hyder Ali en el departamento de Mandalar recibio y despachò la visita del Comandante y oficiales de la fragata del Rey la Deseada el día 18 de Abril de 1776.

Lamina 1.^o correspondiente a

trages y Ceremonial.



1. El grande Almirante sentado en un Tapete con los pieznar causavtur decavanan de la Española en vno Almohada.
 2. El Comandante de la Guardia que toma un baston de caña Espina con amillo de Plata.
 3. Un Domestico que abanicava al grande Almirante.
 4. Comandante y oficiales de la fragata Deseada al lado izquierdo profizante el derecho segun estilo de la India.
 5. Gefes de Equederos de la Armada del Nabab Hyder Ali.

6. Un Domestico que pone al cuello de cada oficial Español vno grande vincto de Tasmines distinguiendo al Comandante con vnos monillas de lo mismo.
 7. Un Domestico que despachavna vna Corazafa de agua Tivada.
 8. Un Domestico que pone en los clones del pecho de los Españoles Aceyte de Sandalo.
 9. Mesas con Platos llenos de vdello.
 10. Intepretes.
 a. Surtos y monillas de Tasmines.

CAMINO A LA ALDEA GLOBAL

Desde 1565 y durante 200 años, cada año una flota atravesaba el Mar del Sur completando el trayecto entre México y Filipinas de ida y vuelta. Conocida como el Galeón de Manila, esta ruta trasladaba productos entre ambas orillas del océano Pacífico y, con la articulación de los puertos de Nueva España y el Caribe, conectaba las economías de Asia y Europa, sentando las bases del comercio a escala mundial. Los avances de la navegación durante el siglo XVIII hicieron más segura la ruta del estrecho de Magallanes, permitiendo la conexión directa entre puertos asiáticos y europeos, junto a la expansión del Imperio británico en Oriente, que utilizaba la ruta del cabo de Buena Esperanza, todo lo cual opacó la gravitación comercial del Galeón de Manila.

Modo en que el Príncipe Engri, Gran Almirante de la Armada del Nabab Hyder Alí, en el departamento de Mangalar, recibió la visita del comandante y oficiales de la fragata del Rey la Deseada el día 18 de abril de 1776. Colección: Archivo General de Indias, España.

PALABRAS FINALES

El viaje de Magallanes-Elcano representa un hito en la historia de la humanidad y sus conclusiones se fueron haciendo evidentes con el transcurso del tiempo. En lo inmediato demostró la forma redonda del planeta, dio una idea aproximada de su verdadera dimensión, agregó la existencia del océano Pacífico al imaginario de Occidente y descartó para siempre la noción de la existencia de lugares y seres mítológicos, ya que todos sus rincones estaban habitados por seres humanos. Con amplias diferencias culturales entre sí, pero en esencia iguales.

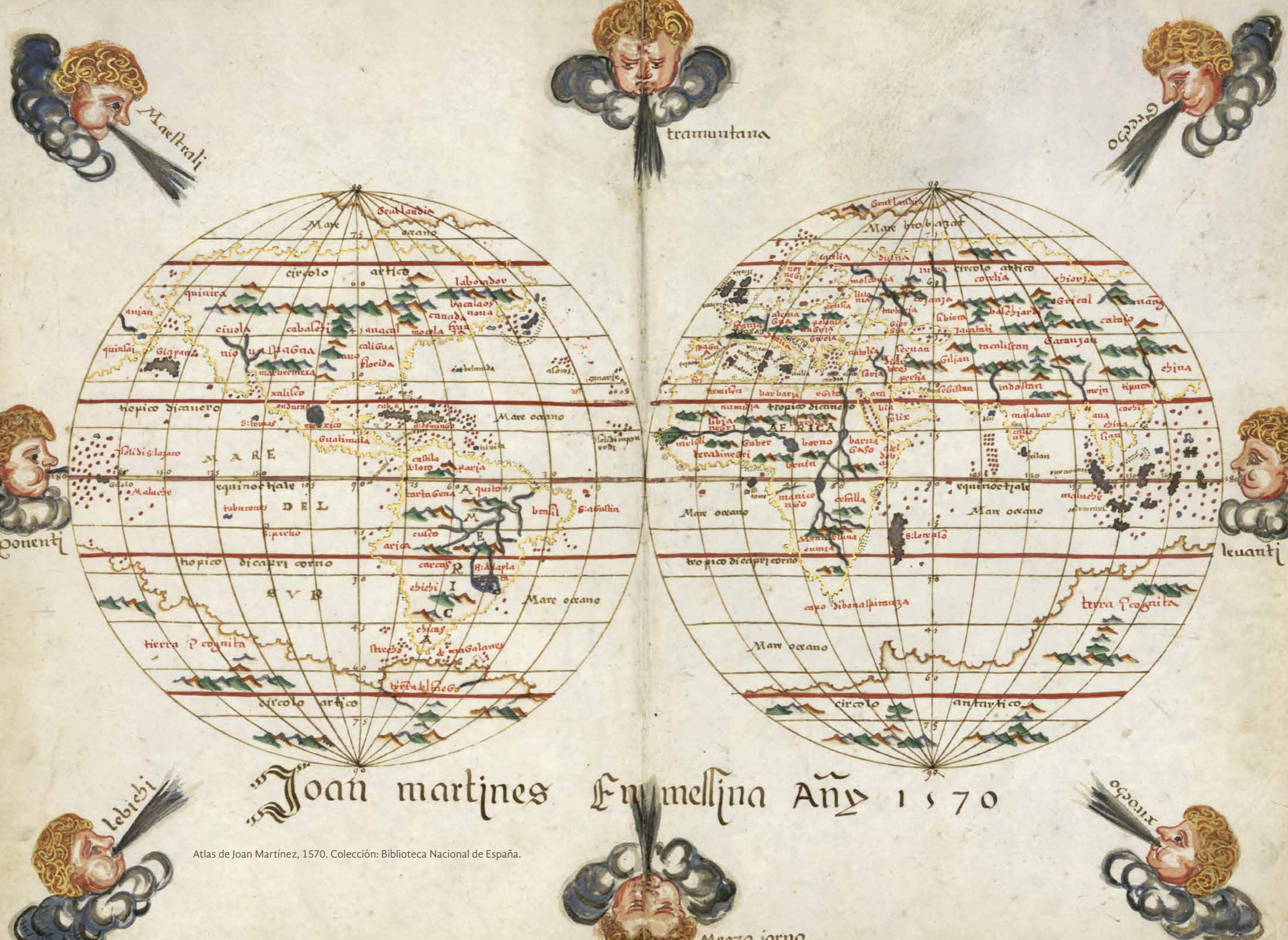
Luego, el hallazgo del paso interoceánico abrió una nueva era de competencia por el control de las rutas de comercio mundial, en la que distintas naciones expresaron sus propios períodos de esplendor y decadencia, se enfrentaron comprometiendo sus máximos esfuerzos y, tal vez sin quererlo, intercambiaron y asimilaron elementos culturales una de la otra.

La consumación del proyecto oceánico puede considerarse un logro del ser humano, porque en él confluyeron los principales avances científicos de la época, provenientes de culturas diversas y muchas veces irreductibles enemigas entre sí, y su aplicación en la navegación. Aunque también es resultado de esfuerzos específicos que merecen ser recordados. La acumulación y sistematización de estos conocimientos es un logro de la tradición naval portuguesa, fundada por Enrique El Navegante a comienzos del siglo xv, que pacientemente fue poniendo en práctica a través de numerosos viajes de exploración marítima, tomando nota de cada avance y aprendiendo de cada fracaso, hasta alcanzar el objetivo de llegar a la India bordeando el continente africano. La primera circunnavegación del planeta efectuada por la nao *Victoria* es mérito de la corona de Castilla, que a través de las dinastías Trastámara y Austria sostuvo el proyecto geoestratégico de alcanzar el Lejano Oriente navegando hacia el oeste, en el que confluyeron la destreza de sus pilotos, la sabiduría de sus cosmógrafos, la visión de sus consejeros y la voluntad de sus gobernantes. Estos factores, difíciles de ordenar y priorizar, se conjugaron en la aventura que rompió los márgenes del mundo conocido y cambió para siempre la historia de la humanidad.

Este proceso, inconcluso, que hoy denominamos globalización, se asemeja mucho a la travesía de la nao *Victoria* que completó la primera circunnavegación de la Tierra: muchas identidades y culturas, provenientes de distintos lugares, se encontraron tripulando la misma nave, y cada una resignó sus intereses particulares para completar la hazaña de traspasar los bordes de la geografía, a partir de la cual la humanidad comenzó a descubrirse como una sola.



Abraham Ortelius, *Maris Pacifici*, Amberes, 1595. Colección: Biblioteca Universidad de Princeton, Estados Unidos.



Maestrali

tramuntana

Grego

ponenti

leuantj

Joan martines En mellejna Año 1570

Atlas de Joan Martínez, 1570. Colección: Biblioteca Nacional de España.

Mare iorno

BIBLIOGRAFÍA

- ARNOLD, David. *The age of Discovery*, Nueva York, Methuen & Co., 2002.
- ASSADOURIAN, Carlos Sempat. *El sistema de la economía colonial. Mercado interno, regiones y espacio económico*. Lima, Instituto de Estudios Peruanos, 1982.
- BERNABEU, Salvador. *La aventura de lo imposible. Expediciones marítimas españolas*. Barcelona, Lunweg, 2000.
- BERNABEU, Salvador. *La nao de China, 1565-1815. Navegación, comercio e intercambios culturales*. Sevilla, Editorial Universidad de Sevilla, 2014.
- BOORSTIN, Daniel J. *Los descubridores*. Traducción: Susana Litjmaer. Barcelona, Crítica, 2002.
- CONTRERAS, Carlos. *La ciudad del mercurio. Huancavelica, 1570-1700*. Lima, Instituto de Estudios Peruanos, 1982.
- CROWLEY, Roger. *Venecia. Ciudad de fortuna. Auge y caída del imperio naval veneciano*. Traducción: Joan Eloi Roca. Barcelona, El Ático de los Libros, 2016.
- CROWLEY, Roger. *Constantinopla 1453. El último asedio*. Traducción: Joan Eloi Roca. Barcelona, El Ático de los Libros, 2018.
- CROWLEY, Roger. *El mar sin fin. Portugal y la forja del imperio global (1483-1515)*. Traducción: Joan Eloi Roca. Barcelona, El Ático de los Libros, 2018.
- GARCIA, José Manuel. *A Viagem de Fernão de Magalhães e os portugueses*. Lisboa, Presença, 2007.
- GUARDA, Gabriel. *Flandes Indiano. Las fortificaciones militares en el Reino de Chile, 1541-1826*. Santiago, Ediciones Universidad Católica de Chile, 1990.
- GUTIÉRREZ, Ramón. *Fortificaciones en Iberoamérica*. Madrid, Fundación Iberdrola, 2005.
- HIGUERAS RODRÍGUEZ, María Dolores (coordinadora). *La vuelta al mundo Magallanes-Elcano. La aventura imposible 1519-1522*. Madrid, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 2018.
- LE GOFF, Jacques. *La Baja Edad Media*. Traducción: Lourdes Ortiz. Madrid, Siglo XXI Editores, 2016.
- LÓPEZ, Robert S. *La revolución comercial en la Europa medieval*. Traducción: Pedro Balañá Abadía. Barcelona, El Albir, 1981.
- LUCENA SALMORAL, Manuel. *Piratas, bucaneros, filibusteros y corsarios en América: perros, mendigos y otros malditos del mar*, Madrid, MAPFRE, 1992.
- MOLINA, Antonio. *Historia de las Filipinas*. Madrid, Ediciones Cultura Hispánica, 1984.
- NORWICH, John Julius. *El Mediterráneo. Un mar de encuentros y conflictos entre civilizaciones*. Traducción: Emilio Muñiz Castro. Barcelona, El Ático de los Libros, 2018.
- NORWICH, John Julius. *Historia de Venecia*. Traducción: Gian Castelli. Barcelona, El Ático de los Libros, 2018.
- ONETTO, Mauricio. *Historia de un pasaje-mundo: El estrecho de Magallanes en el siglo de su descubrimiento*. Santiago, Centro de Investigaciones Diego Barros Arana, 2019.
- ORTIZ-SOTELO, Jorge. "Nuevos detalles sobre la expedición de Spilbergen en la Mar del Sur". *En Derroteros de la Mar del Sur*, N° 18-19, Lima, 2010-2011.
- PIGAFETTA, Antonio. *Primer viaje alrededor del mundo*. Traducción: Carlos Amoretti; notas: Manuel Walls y Merino. Buenos Aires, El Elefante Blanco, 2004.
- RUNCIMAN, Steven. *Historia de las Cruzadas*. Traducción: Germán Bleiberg. Madrid, Alianza Editorial, 2008.
- SAGREDO, Rafael y Rodrigo Moreno (coords.). *El Mar del Sur en la historia, ciencia, expansión, representación y poder en el Pacífico*. Santiago: Centro de Investigaciones Diego Barros Arana, Universidad Adolfo Ibáñez, 2015.
- TANDETER, Enrique. *Coacción y mercado. La minería de la plata en el Potosí colonial, 1692-1826*. Cuzco, Centro de Estudios Regionales Andinos Bartolomé de las Casas, 1992.
- WALLERSTEIN, Immanuel. *El moderno sistema mundial*. Vol. I. Traducción: Manuel Resines. México D.F., Siglo XXI, 2006.
- ZWEIG, Stefan. *Hernando de Magallanes: historia de la primera vuelta al mundo*. Traducción: Pablo Huneus. Santiago, Nueva Generación, 1996.



