

LA COLECCION DE VIAJES Y DERROTAS

M. MURIEL HERNANDEZ
Universidad Autónoma

El Instituto Histórico de la Marina inició en 1943, la publicación de una "Colección de Diarios y Relaciones para la Historia de los Viajes y Descubrimientos".

El prólogo de la colección corrió a cargo del entonces capitán de fragata y Director del Instituto Julio Guillén Tato.

Se proponía la Colección publicar, "no tan solo los inéditos, sino la totalidad de los diarios y relaciones que de los viajes realizados por españoles ilustraron la Geografía". La publicación acogería por igual tanto a los grandes viajes, como a los que Navarrete denominó menores. Cada volumen publicado debía contener el mayor número de estos viajes, no estando previsto hacer números monográficos si no lo imponía la extensión del diario; con vistas a esta economía la presentación de cada viaje sería breve, y en todos aparecería un gráfico con la derrota "para iniciación somera del curioso y base de mejores frutos del estudioso de ellos".

Cada volumen terminaría con índices onomásticos, geográficos y de nombres de buques, y en el volumen número diez y múltiplo de la Colección, aparecería un pequeño diccionario con las voces marineras.

La publicación de estos trabajos no tenía pretensiones investigadoras, solamente la de divulgar relaciones y diarios, y así llenar un hueco que había desde hacía muchos años en nuestra patria, donde nunca había obtenido éxito ningún intento. Al tiempo que se llenaba esta laguna se presentaba la oportunidad de iniciar en estos temas a un grupo de oficiales de marina, a cuyo cargo iba a correr la interpretación gráfica de cada derrota.

Termina Guillén Tato hablando del ritmo a que saldrían estas publicaciones: el calendario se ajustaría a "las disponibilidades económicas que la superioridad nos asigne". No debieron ser muchos, porque la publicación de siete tomos a los cuales vamos a hacer referencia aquí, abarca un largo periodo de más de treinta años, de 1943 a 1975.

La publicación de esta pequeña serie de Viajes y Relaciones fue una medida acertada, porque con ella, se empezó a dar a conocer viajes que permanecían olvidados excepto de los estudiosos del tema. Lamentablemente fueron poco pródigos en las entregas, y quedaron reducidos a la publicación de veintitrés viajes en siete volúmenes; número insignificante, frente a los documentados que realizaron los españoles en sus afanes descubridores y colonizadores a lo largo de tres siglos por todos los mares del Continente americano y del Océano Pacífico.

Es cierto, que el momento en que aparece la colección, en 1943, es de grandes penurias y restricciones económicas para España, que acaba de salir de la Guerra Civil, y sobre la que pesa la inseguridad política, creada por la devastadora guerra que asola Europa y el mundo entero. Esto se traduce en la modesta presentación y confección de cada volumen. Las relaciones se presentan tal cual las dejaron escritas, desnudas de toda ornamentación, sin más acotaciones o aclaraciones que no sean las de dar el nombre geográfico actual, si no conservan el bautizado por los descubridores, y esto de tarde en tarde, sobre algunos ya conocidos.

El creador de la serie, D. Julio Guillén Tato, no debía contar con excesivo número de colaboradores preparados, porque piensa que a la par que da a conocer las grandes hazañas de nuestros marinos, va a servir para iniciar en estos estudios, a algunos oficiales de marina de la nueva generación. Pero es precisamente, en ese primer momento, cuando aparecen a buen ritmo los cuatro primeros números en los años 1943 y 1944; el quinto volumen sale tres años después. No deja de causar extrañeza, que en los quince últimos años, nadie se haya ocupado de la serie, precisamente, cuando la historia de la Marina cuenta con tanto cultivadores, que han producido eminentes trabajos tutelados por ésta.

Aunque parezca simple y descarnada la presentación, entiendo que fue acertada la disposición de publicar los Diarios con una breve introducción, pues de lo contrario, los lectores aunque sean aficionados a los libros de viajes se quedarían en la explicación de una densa presentación, y no entrarían en los farragosos y monótonos textos de algunos de los viajes. En el tercer volumen, el almirante Guillén Tato, hace una apasionada presentación —bien merecida— del fabuloso Pedro Sarmiento de Gamboa, mostrándonos al hombre del mar, navegante y escritor, ante su primer viaje al Estrecho Magallanes, facilitando buena bibliografía. También en el volumen séptimo, el capitán de navío Agustín Albarracín y Roberto Barreiro hacen con alguna extensión la semblanza o bosquejo biográfico de Arteaga y Caamaño respectivamente, al presentar los viajes a la costa del NO de América los años 1779 y 1792.

Cuando el lector logra introducirse en los originales, poco a poco es captado por los relatos auténticos, y una vez aficionado a su lectura pasa a hacer su propia interpretación y valoración de los hechos; entonces viajes magníficamente documentados como son los del siglo XVIII, pierden categoría humana ante otros de los siglos XVI y XVII como los fracasados de Camargo, Diego García, Iradier, Vea, o el dramático segundo viaje de Sarmiento de Gamboa de 1581, al Estrecho de Magallanes para colonizar y fortificar éste.

Es de lamentar que el diccionario con las voces marineras —prometidas en un décimo volumen que no llegó a publicarse— no apareciera en los primeros, pues hubiera ayudado a conocer el arte o ciencia de navegar de esas épocas y la estructura o composición de los barcos, y la diferencia de porte y cualidades de cada uno de ellos. Es difícil encontrar en los modernos diccionarios los conceptos de muchas palabras marineras que quedaron hace tiempo en desuso. Me llamó la atención, una que pongo como ejemplo: “papahigo”, que un diccionario traduce como “cualquiera de las velas mayores excepto la mesana, cuando se navega con ellas solas”.

El marco en el que aparece la publicación de los Diarios y Relaciones —una revista de la Marina— es el más adecuado, porque de forma imparcial pueden tener acogida todos los viajes; aquellos que dieron gloria a sus protagonistas, y los que fracasaron; los de fácil lectura y los de difícil comprensión; los que apenas ocupan unas cuantas páginas, y los que forman por sí sólo un volumen monográfico; todos sin esperar de ellos la sanción del éxito editorial. Por otra parte nadie mejor que los marinos, podían trazar sobre los mapas las rutas que siguieron en los viajes, que tanto auxilian las lecturas de los mismos y cualquiera otra aclaración, de situaciones difíciles que necesitan explicación.

* * *

Antes de pasar a examinar el contenido de la “Colección de Diarios y Relaciones para la Historia de los Viajes y descubrimientos”, quiero hacer constar aquí, que el atractivo que ejercían, tanto los viajes de los marinos, como otros trabajos de los descubridores, conquistadores y colonizadores, movieron a D. Pascual Barberán a crear el “Tercio Viejo del Mar Océano” convertido en 1989 en “Fundación del Mar Océano”, con el objeto de rememorar grandes hechos de los españoles, muchos de ellos olvidados, que merecían el tributo de su reconocimiento.

Realizar, aunque solo sea, una parte de las rutas de nuestros marinos, supone un arduo trabajo de organización y elevados gastos, casi imposible de realizar si no se cuenta con los marinos de las naciones de nuestra Infantería de Marina nunca han faltado; por eso a lo largo de doce campañas, la “Fundación del Mar Océano” ha hecho su presencia cada 12 de octubre —o en la celebración de efemérides— allí donde hubo que honrar a los beneméritos marinos españoles.

Para centrarnos en el tema que nos atañe —los viajes reproducidos en la publicación del Instituto Histórico de la Marina ya citada, contenidos en los volúmenes primero y tercero— haré una pequeña anotación de la experiencia personal y del estudio de tres viajes al Estrecho de Magallanes sobre los lugares donde tuvieron acción los principales hechos. En 1980, año en que se cumplía el 400 aniversario del primer viaje de Pedro Sarmiento de Gamboa por el Estrecho de la Madre de Dios”, la Fundación del Mar Océano, hizo presencia en el Estrecho, para rendir tributo al gran marino; examinó el lugar que llamaron, “Río San Juan de la Posesión”, que él tomó en nombre del Rey Felipe II el 13 de febrero de 1580. Para honrar nuevamente a este legendario marinero en su segundo viaje, el de colonización y fortificación del Estrecho de Magallanes en 1582, nos trasladamos desde Punta Arenas —en lanchas neumáticas del Regimiento Cochrane de la Infantería de Marina de Chile— al lugar donde se asentó la “ciudad del Rey Felipe”, fundada el 25 de marzo de 1585 y cuyas ruinas fueron descubiertas en el año 1955. Sobre lo que fue el respaldo de la Iglesia de la Encarnación, se dijo una misa y se colocó una placa. Este lugar fue bautizado nuevamente en 1587 por el corsario Thomas Cavendish con el nombre de “Puerto del Hombre”, al conocer por el único superviviente —Tomé Hernández— el trágico fin por hambre de sus 336 pobladores.

También examinamos en aquellos inhóspitos parajes de la península de Brunswik, el lugar donde pasaron diez meses, de febrero a noviembre de 1540 la expedición de Camargo, conocida como “las naves del Obispo de Plasencia”. Desde nuestro centro de la Ciudad de Punta Arenas —lugar cercano a donde fondeó y embarrancó Camargo, y de donde le recogió la otra nave— nos desplazamos al bautizado por ellos “Puerto de las Zorras”, hoy San Miguel, San José— en la citada península de Brunswik.

En 1982, la Fundación del Mar Océano visitó San Agustín de la Florida, e hizo la ruta de Menéndez de Avilés hacia el norte. En el antiguo fuerte de Santa Elena, junto con nuestros anfitriones los “Marines”, colocamos una lápida recordando la presencia de España en ese lugar.

En la campaña de 1991, está programado para septiembre visitar de la “Serena a Valdivia”, la ruta de las ciudades fundadas por Pedro de Valdivia, y la reproducción en parte de los viajes de Vae e Iradier en 1675. Se recorrerá por el este la isla de Chiloé y hacia el sur. También se festejará con los chilenos que esa isla arrió por última vez la bandera de España después de la independencia de los países de América Continental.

Parece lógico —pues— que al estudiarse en esta reunión de Medina del Campo, “Castilla y América en las publicaciones de la Armada” me haya ocupado de la pequeña serie, que nos inició hace ya más de diez años, en un conocimiento más profundo de América. Las lecturas y los viajes nos han dado otra visión de la historia y geografía de América; nos han acotado de alguna forma los territorios, y nos parecen borrosos, los contornos de los países cuya geografía no hemos estudiado a través de relatos de este tipo. Asociaciones como los Amigos de los Castillos, que programan visitas de estudio a esas viejas construcciones militares, deberían enfocarse hacia la visita a los lugares de los “viajes” como lo viene promoviendo la “Fundación del Mar Océano”.

VIAJES QUE APARECEN EN LA “COLECCION DE DIARIOS Y RELACIONES PARA LA HISTORIA DE LOS VIAJES Y DESCUBRIMIENTOS

Volumen I

Alonso de Camargo 1539

Juan Rodríguez Cabrillo 1542

Pedro de Valdivia 1552

Antonio de Vea 1675

Pascual de Iriarte 1675

Jose de Quiroga 1745

Volumen II

Pedro de Valdivia 1540-1550

Pedro Menéndez de Avilés 1565-1566

Diego Flores Valdéz y

Alonso de Sotomayor 1581-1583
Juan Francisco Bodega y Quadra 1775

Volumen III

Sarmiento de Gamboa 1579-1580

Volumen IV

Diego García 1526-1527
Pascual de Andagoya 1534
Sancho de Arce 1586
Sebastián Vizcaíno 1602-1603
Francisco de Ortega 1631-1636
Andrés del Pez 1687

Volumen V

Esteban Rodríguez 1564-1565
Miguel López de Legazpi 1564-1565
Esteban Rodríguez y
Rodrigo de Espinosa 1565

Volumen VI

Esteban José Martínez 1742-1798

Volumen VII

Ignacio de Arteaga y Bazán 1779
Jacinto Caamaño Moraleja

1539 ALONSO DE CAMARGO

Se trata del viaje al Estrecho de Magallanes conocido como el de las “naos del Obispo de Plasencia”.

Fue un viaje patrocinado por don Gutiérrez de Vargas, Obispo de Plasencia, que alistó cuatro naos bajo el mando del citado marino para realizar el viaje al Perú pasando por el Estrecho de Magallanes; trataba de resolver el problema de la fracasada expedición de Simón de Alcazaba.

Salió la Armada de Sevilla en agosto de 1539, y llegaban las naos a la boca del Estrecho de Magallanes el 20 de enero de 1540. Aquí les sorprende un temporal y se pierden de vista unas de otras, permaneciendo de invernada hasta que aparecen vientos favorables.

Hay dos relaciones de este viaje muy confusas, A y B, que relatan determinados pasajes del viaje.

La A “Relación del viaje que hicieron las naves del Obispo de Plasencia desde la altura del Río de la Plata para el Estrecho de Magallanes”, inicia su informa-

ción el 2 de noviembre de 1539. Debía de tratarse del mes de diciembre porque cita el día 31. Durante ese mes solamente indica el grado donde toma el sol, y las brazas de profundidad.

El 20 de enero embocan en el Estrecho y dos días después se perdió la nao capitana. Recuperados Camargo y la tripulación después de serios avatares, encallaron el "Puerto de las Zorras", al oeste de la actual Península de Brunswick. Partieron del Puerto de las Zorras el 24 de noviembre en viaje de vuelta, y terminaron su relato hacia el 13 de enero de 1541 cuando se encontraban a la altura de 31 grados.

Nos cuenta Camargo que la tierra era rasa, sin arboledas muy ventosa y demasiado fría, donde nevaba ocho meses al año, pero era rica en caza y lobos marinos.

La B esta fechada en 1541. Es la "Relación del suceso de la Armada del Obispo de Plasencia que salió de España por el Estrecho de Magallanes, a donde llegaron a mediados del mes de enero de 1540. Sacada de una carta escrita a Lázaro Alemán desde Lisboa con fecha de 19 de julio de 1541 por Cristóbal Rayzan".

Una de las naos, hacia el mes de octubre de 1540 en el tornaviaje, erraron de derrota y aparecieron hacia el Cabo de Buena Esperanza, llegando a Santo Tomé. Los relatores de este viaje, dos marineros de la expedición que llegaron en un navío portugués, dan información de que una de las naves probablemente llegó al Perú.

1542 JUAN RODRIGUEZ CABRILLO

Se trata de un viaje por las costas de las Californias, encomendado por el Virrey Antonio de Mendoza. Salió del puerto de Navidad el 27 de junio de 1542 con los navíos San Salvador y la Victoria y regresan nuevamente al puerto de Navidad el 14 de abril de 1543, sin víveres ni demás bastimentos. Recorrieron toda la costa californina hasta casi, Cabo Mendocino, descubriendo puertos, islas y cabos, dando nombre a los de San Salvador y Victoria, que eran los de sus naos. En la de Posesión, llamada después Rodríguez Cabrillo y hoy San Miguel, murió el 3 de enero de 1543 Juan Rodríguez Cabrillo dejando por capitán al Piloto Mayor Bartolomé Ferrero, encargándole, que no dejase de descubrir cuanto le fuese posible por toda aquella costa. El relato es minucioso y muy documentado de lectura agradable, pudiendo seguirse perfectamente a través de la lamina III.

1552 PEDRO DE VALDIVIA

El relato de ese viaje está escrito por el escribano del Cabildo de la ciudad de Valdivia, donde al tiempo que piden mercedes para la ciudad, dan cuenta de los esfuerzos realizados por los hombres de Pedro de Valdivia para ocupar, cristianizar e instruir a los indios —a los que no roban—, dando cuenta de las ciudades fundadas desde Coquimbo al norte: Valparaíso, Santiago, Concepción, Imperial, Villa Rica y Valdivia.

1675-76 ANTONIO DE VEA

Es la relación diaria del viaje a las costas del Estrecho de Magallanes, a fin de expulsar antes de que se asentasen en estos lugares unos piratas que habían sido detectados por los indios Calbuco y Patagones.

El Diario y las Relaciones están dedicados a don Baltasar de la Cueva, Virrey del Perú que fue quien ordenó la expedición encomendada a Antonio de Vea al que confirió el título de Gobernador General de Mar y Tierra.

El diario de navegación comienza el 21 de septiembre de 1675; se dirigen al Sur, isla y puerto de Chiloé, donde le retendrá una avería del navío "Nuestra Señora del Rosario y Animas del Purgatorio". Es un relato lleno de minuciosas instrucciones a sus subordinados y de cartas a sus superiores, y a la Gobernación de Chiloé, para que en cada momento sepa donde se halla o hasta donde ha llegado explorando, por si pereciera en un naufragio. Llegó hasta la isla de Wellington.

Regresó por Chile, tocando en Valparaíso y rindiendo viaje en el Callao el 19 de abril de 1676.

De la lectura de este detallado y documentado viaje se deduce la gran densidad de tráfico que existía ya en los mares de Chile.

1675 PASCUAL DE IRIARTE

Se trata del mismo viaje, de reconocimiento y exploración de los puertos, bahías y ensenadas existentes de Chiloé al Estrecho de Magallanes.

Iriarte fue el capitán del navío "Nuestra Señora del Rosario", Partieron de el Callao y fueron hacia el oeste —isla de Juan Fernández—, debido al tiempo reinante; el 30 de octubre llegaban a la isla de Chiloé, donde se produce la rotura del navío. Ante la imposibilidad de reparar la nao, cumpliendo órdenes de Vea, tomó otro navío en Concepción, y con el "Trinidad", así llamado, continuó rumbo al Sur. Llegó hasta la isla de los Evangelistas en la boca del Estrecho, allí lanzó el chinchorro al agua con el "capitán Juan Bautista de Echevarría y Urquiza, el sargento Mayor Don Pedro de Villegas, el capitán Antonio Ruiz Piloto, y el Contramaestre Francisco de Escorza, personas todas de conocido valor y experiencia, y por Cabo de todos Don Antonio de Yriarte, mi hijo y Alferez vivo de mi Compañía de Mar y Guerra". Aquí le esperaron infructuosamente del 7 al 15 de febrero, no sabemos si llegaron a colocar la lámina de bronce con la correspondiente inscripción. Regresó el 6 de marzo al puerto de Chacao en Chiloé donde toma contacto con Vea. Emprende el viaje de regreso en marzo y llega a Callao el domingo 20 de abril de 1676.

1745 P. JOSE QUIROGA

El documento es el titulado "Relación diaria que hace al Rey nuestro Señor el P. Joseph Quiroga de la Campaña de Jesús, de el viaje que hizo de

orden de su Majestad a la costa de los Patagones en el navío San Antonio mandado por don Joaquín de Olivares, que salió del río de la Plata siendo Gobernador y Capitán General de esta Provincia don Joséph de Andonaegui el año 1745”.

Se trata de un viaje que duró cuatro meses de navegación, fue emprendido el 5 de diciembre y terminó el lunes 4 de abril de 1746. Día a día va relatando minuciosamente, las incidencias del viaje de forma amena. Es un documento que hará las delicias de geógrafos y lectores de viajes.

Hacia el 20 de enero de 1546, el navío, rebasó el río Gallegos, sin llegar a la boca del Estrecho de Magallanes. Hace una amplia descripción de Puesto Deseado, Puerto de la Cruz, Puerto de San Julián, de la Bahía de San Gregorio y Cabo de Matas, Bahía de los Camarones y de la Costa de los Patagones. Sobre estos lugares su dictamen es pesimista: “Toda la costa a mi parecer está desierta ni hay indios de parte alguna cerca del mar desde el Cabo de San Antonio al Cabo de las Virginias; porque siendo la Tierra salitrosa, e infructífera, no tienen de que poder mantenerse, o si en alguna parte los hubiera, nosotros hubiéramos visto algunos fuegos, o humaradas en las partes en donde hemos surgido, y saltando en tierra.”

1540-50 PEDRO DE VALDIVIA

Este relato es una carta al Emperador de fecha 15 de octubre de 1550, algunos días después de fundar la ciudad de Concepción. Hace primero una exposición de los servicios prestados a S. M. en Italia, Francia y Venezuela, sus contactos — después— con el Marqués Pizarro, hasta que obtiene el mandato sobre la tierra que tiene que conquistar, desde el Perú al Estrecho de Magallanes, que él llamará NUEVA EXTREMADURA. Habla de sus fundaciones y se extiende en las circunstancias y detalles de su participación en la derrota de Gonzalo Pizarro. En un momento del relato hace este resumen:

“El fruto de los trabajos que aquí significo que he pasado, servicios e gastos que he hecho, ha surtido en la pacificación e sosiego de las provincias del Perú y el haber poblado, en éstos de la NUEVAEXTREMADURA, las ciudades de Santiago, la Serena, y esta de la Concepción...”

1565-66 PEDRO MENENDEZ DE AVILES

Contiene el relato de seis cartas escritas al Rey Felipe II entre el 13 de agosto de 1565 y el 30 de enero siguiente, en los que relata “Todo lo que había sucedido en las provincias de la Florida”; campaña para expulsión de “los franceses luteranos” que habían establecido un fuerte. Contiene desde la salida de Gran Canaria, su viaje a Puerto Rico, la Habana y San Agustín de Florida, las disposiciones para la campaña, ésta sucintamente detallada, y las operaciones de avituallamiento y defensa de la Florida.

1581-83 DIEGO FLORES DE VALDES

Relata, el viaje de una flota de 23 navíos que saldrá de San Lucar de Barrameda para fortificar y poblar el Estrecho de Magallanes. Fue la desgraciada expedición de Sarmiento de Gamboa. Vuelta a Cádiz por mal tiempo, sólo pudo continuar con 12 navíos, cuya tripulación fue quedando por enfermedad en Cabo Verde e Isla Santa Catalina del Brasil. Termina el relato en Buenos Aires con el desastre final de la Flota.

1775 JUAN FRANCISCO BODEGA Y QUADRA

Se trata del viaje que efectuó Bodega y Quadra en la goleta "Sonora" al descubrimiento en los mares y costas del norte de Caledonia, actuales territorios del noroeste de Estados Unidos, Canadá y Alaska, en el año 1775.

De malas condiciones marineras que hubieran sido desechada por otro marino, y con las enfermedades en contra, logró Bodega y Quadra llegar a los 58 grados. A la vuelta pasó cerca de la isla de Vancouver y tocó en Bahía Bodega, San Francisco y Monterrey; e hizo numerosas descripciones de puertos como los de Trinidad, Bucorrelli, Los Remedos, etc. Termina con un estado de los términos de la navegación correspondiente a los meses de marzo a noviembre.

1579-80 SARMIENTO DE GAMBOA

El tercer volumen es monográfico y fue publicado en 1944. Se titula: "Relación y Derrotero del viaje y Descubrimiento del Estrecho de la Madre de Dios, antes llamado de Magallanes".

Este viaje dio comienzo en el Callao el 11 de octubre de 1579 a las órdenes del almirante Villalobos, en las naos "Nuestra Señora de la Esperanza" y "San Francisco". Navegó hacia el oeste y llegó a las islas del entorno del Estrecho de Magallanes a la altura de 49° 30' el 11 de noviembre internándose en el Golfo por él denominado de Trinidad, encontrando un lugar seguro en Puerto Bermejo de la Concepción. A partir de aquí en los bateles de las naos Almirante y Capitana reconoció los estrechos, que debían seguir los dos navíos. Partieron de Puerto Bermejo con dos naos y un bergantín el 21 de enero de 1580, realizaron la navegación en conserva, en medio de vientos furiosos y tormentas. Antes de llegar a la bocana de poniente del Estrecho de Magallanes la nao Almirante de Villalobos se separó debido a las tormentas y regresó a Chile y Callao.

El 5 de febrero de 1580 llegaron a la Isla de Santa Inés, de la que tomaron solemne posesión, ya en la boca del Estrecho, bautizaron los puertos de Candelaria y Santa Mónica. Dentro del estrecho de Magallanes reconocieron minuciosamente una y otra banda dando nombre a todo accidente de relieve que lo mereciera. El 24 de febrero salía hacia el Atlántico, no sin antes rebautizar el Cabo de las Once

Mil Vírgenes por Santa María y el Estrecho de Magallanes con el de Madre de Dios. En el viaje de regreso tocó las Islas de Ascensión, Cabo Verde y Azores, rindiendo viaje en Sevilla el 15 de Agosto de 1580.

Es ese un relato, extenso y bien escrito, que contiene las órdenes a los pilotos y el resultado de su ejecución. Está lleno de invocaciones a santos y vírgenes. Da una gran solemnidad a todas sus decisiones y actos.

IV

El cuarto volúmen contiene los diarios de seis navegantes de los siglos XVI y XVII.

1526-27 DIEGO GARCIA

Fue uno de los supervivientes de la primera vuelta al mundo regresando con la "Victoria" mandada por Juan Sebastián Elcano. Con anterioridad había estado ya en Río de la Plata, en la expedición de Juan Sebastián de Solís. En 1525 obtuvo de Carlos V las correspondientes capitulaciones para descubrir y colonizar.

En este su tercer viaje, Diego García encontró establecido en el Paraná a Sebastián Caboto que debía haber realizado un viaje a las Molucas.

En el documento hace minuciosas alusiones a Caboto, a quien tiene poca consideración: "Y esta navegación no supo tomar Sebastián Caboto con toda su estruología; tomó la contraria como hombre que no sabía nada." O bien "Estas corrientes no supo tomar Sebastián Caboto por que no era marinero ni sabía navegar". Critica y denuncia la presencia de Caboto en esas tierras.

Se trata de un relato corto y espontáneo, dictado por un hombre que no sabía leer, por lo que resulta confuso, pero a veces sencillo y conmovedor. Aun en 1536 realizó este marino, poco conocido, otro viaje al Río de la Plata acompañado a D. Pedro Mendoza.

1534 PASCUAL DE ANDAGOYA

Consta de tres documentos, dos cédulas reales expedidas al Gobernador de Tierra Firme en 1534 y la contestación el mismo año de Pascual de Andagoya a Carlos V.

- a) "Real cédula expedida a Francisco de Barrio nuevo Gobernador de Tierra Firme, en Toledo a 20 de Febrero de 1534 mandando, que proveyese como se limpiase el Río Chagre, y que tuviese navegable lo más que pudiese hasta llegar a Panamá, haciendo las cosas necesarias para la carga y descarga de los mercaderes y otras cosas que por él naveguen."

- b) "Real cédula de S. M. expedida el 20 de febrero de 1534 al Gobernador de Tierra Firme, mandándole que tomando personas expertas, fuesen a ver la tierra que hay del Río Chagre al mar del Sur, y reconociese que forma y orden se podía dar, para abrir la dicha tierra y juntar la mar del Sur con aquel río y las dificultades que tendría, así por el menguante de la mar como por la altura de la tierra."
- c) "Carta que escribió Pascual de Andagoya al Rey, con fecha en el puerto de Nombre de Dios a 22 de octubre de 1534, en contestación a las dos cédulas reales expedidas en Toledo con fecha 20 de febrero del mismo año al Gobernador de Tierra Firme, sobre si se podía abrir la tierra, del río Chagre al mar del Sur, y también sobre mudar el pueblo de Panamá a otra parte, de cuyos dos puntos trata, entre otros varios, con particularidad".

1586 SANCHO DE ARCE

Después del saqueo por Drake en en 1586, de Santo Domingo y Cartagena de Indias, donde incendió las dos galeras que tenían como misión la vigilancia de Tierra Firme, el gobierno tomó medidas pertinentes y envió a Cartagena de Indias don nuevas galeras al mando de Sancho de Arce, en sustitución de las incendiadas.

Se trata de dos breves documentos, donde relata la batalla y hundimiento de un corsario francés que llevaba apresado un navío portugués. En la carta le comunica también el problema de los sueldos, de su flotilla: "Los sueldos que V. M. hace merced a la gente de estas galeras, es tan poco, según el exceso de los precios de las cosas de esta tierra y temo, que alguna gente honrada que trage, no se ha de poder sustentar ni lo ordinario en lo que es una comida". Suplica al Rey le informen del exceso de precios, para que pusiera remedio.

1602-1603 SEBASTIAN VIZCAINO

Se trata del segundo viaje que hizo Sebastián Vizcaíno a las costas de California. El primero en 1596 fue a la costa oriental de la península donde dio nombre al puerto de la Paz.

En los navíos "San Diego", "Santo Tomás" y la fragata "Tres Reyes", realizaron uno de los viajes más importantes desde el punto de vista geográfico, por el notable reconocimiento que hicieron hasta el Cabo Mendociano, dando nombre a numerosos puertos, cabos, bahías, e islas, muchas de cuyos nombres aún perduran. La península de California conserva hoy el nombre del gran marino del Golfo, donde se encuentra, la isla de Cedros, que fue centro de reunión, descanso y aguadas de anteriores expediciones.

El relato está presentado en forma de capítulos y no en el monótono relato del diario. El título de cada uno, es el de la llegada o salida de los puertos e islas que le sirvieron de apoyo.

1631-1636 FRANCISCO ORTEGA

Son tres los viajes de Francisco Ortega realizó del orden del Marqués de Cerralvo, Virrey de Nueva España, en barco de su propiedad de 70 toneladas aparejado de fragata. Tienen como objeto el reconocimiento exhaustivo de la costa oriental de la península de California para conocer puertos, bahías, condiciones orográficas e hidrográficas, estudios de las gentes que la pueblan y su condición general, así como la riqueza que allí pudiera existir en oro, plata y perlas.

En el primer viaje le acompañaron 18 personas, en el segundo 40 y en el tercero 16, de las cuales se conocen nombres, y de buena parte de ellos procedencia; también asistieron mujeres —mozas de servicio— en los últimos viajes y dos esclavos en el primero.

Dado el pequeño porte del barco y la falta de preparación científica de los expedicionarios —los datos que tiene, son de poca importancia— los avances en cada viaje fueron limitados, pero hasta esa fecha llegaron más al norte que ninguna expedición anterior, hacia la altura de la isla Tiburón.

1687 ANDRES DEL PEZ

Con motivo de la llegada de La Salle al Golfo de México, se reorganizaron tres expediciones por mar y una por tierra, la del capitán Alonso de León, para comprobar la situación de los territorios. Las expediciones navales fueron las de Juan Enriquez Barroto; Pedro de Iriarte y Don Martín de Ribas; y la de Andrés del Pez que es la que se relata en este volumen.

Es un relato denso, lleno de datos de fácil lectura. Si desde el punto de vista político tuvieron estos viajes gran importancia, por afirmar nuestra presencia en todo el golfo; desde el punto de vista geográfico supuso volver a estudiar y levantar el derrotero de la costa.

V

El quinto volumen es también monográfico, dedicado al viaje a Filipinas para hallar la “vuelta de poniente” o derrota de regreso a la Nueva España.

Hay cuatro relaciones:

- a) La realizada por Esteban Rodríguez piloto mayor en la Armada del General López de Legazpi, que contiene el relato hasta su llegada a la isla de Cebú.
- b) Carta que escribió al Rey el general Miguel López de Legazpi en el puerto de Cebú el 27 de mayo de 1565 dándole cuenta del viaje desde el puerto de Navidad. Le informaba que con la carta le enviaba la relación y que él quedaba poblando la isla de Cebú en espera de las instrucciones de S. M.
- c) “Relación circunstanciada de los acontecimientos y sucesos del viaje y jornada que hizo la Armada de S. M. en el descubrimiento de las Islas de Poniente desde el 19 de noviembre de 1564, que partió del puerto de Zubu para Nueva España.

- d) Derrotero de Navegación de las de Poniente para la Nueva España hecho por Esteban Rodríguez y Rodrigo de Espinosa.

VI

1789 ESTEBAN JOSE MARTINEZ

Trata este sexto volumen del viaje del citado marino desde el puerto de San Blas hacia las costas al norte de Monterrey, al fin de informar de las andanzas de los rusos por las costas americanas de Alaska; el embajador de Rusia había comunicado los siguientes: "Había sabido que los rusos, desde 1784, enviaban expediciones desde Archangel y Kamtschatka a las costas del este, y que éstas no podían ser otras que las costas americanas..." Se trata de un escrito muy técnico en el que constantemente nos da los datos sobre el rumbo y las distancias navegadas y sobre longitudes y latitudes. Describe minuciosamente todos los hechos del viaje, y los contactos que en aquellas aguas toma con los barcos de otras nacionalidades, como los de la Compañía del Comercio Libre de Londres. Aporta un vocabulario de la lengua de los naturales de las Islas de Sandwich. Termina el viaje en San Blas el 6 de diciembre de 1789.

VII

1779 IGNACIO DE ARTEAGA Y BAZAN

Se trata del diario de navegación del teniente de navío D. Ignacio de Arteaga en el viaje que hizo con la fragata "La Princesa", desde el puerto de San Blas hasta las costas septentrionales de La California, hasta los 70 grados norte. Este mismo viaje fue el que realizó Juan Francisco de Bodega y Quadra al mando de "La Favorita". Este marino alcanzó en su ruta la mayor latitud, después de tocar en la isla de la Magdalena y Regla, regresó a San Blas el día 25 de diciembre, había partido de ese puerto el 11 de febrero de ese mismo año.

1792 JACINTO CAAMAÑO MORALEJA

Se trata del extracto del diario de navegación del teniente de navío Jacinto Caamaño, en el viaje de exploración realizado a las costas del norte de América, a bordo de la fragata "Nuestra Señora de Aranzazu".

Como todos estos viajes de las rutas del norte, salió del puerto de San Blas el 20 de marzo de 1792 y regresó el 6 de febrero de 1793. Hizo un detenido reconocimiento de la zona de Nutka y las islas de la Reina Carlota.