ALGUNAS NOTAS SOBRE LA NOMENCLATURA MARINERA EN LA *CONQUISTA DE LAS ISLAS MALUCAS (1609)*, DE BARTOLOMÉ LEONARDO DE ARGENSOLA (1)

Fernando CID LUCAS
Asociación Española de Orientalistas (UAM)

Volvió la voz del Evangelio a sonar en los últimos fines de la tierra.

Bartolomé Leonardo de Argensola,
Conquista de las islas Malucas (Libro X).

Introducción: coordenadas históricas

LIBRO entretenido como pocos de su época, con una profusión de datos apabullante, leído y traducido al francés e italiano al poco de publicarse en castellano, *Conquista de las islas Malucas*, del barbastrense Bartolomé Juan Leonardo de Argensola (1562-1631), es —aunque bebe de varias fuentes historiográficas anteriores— un prontuario inmejorable acerca de cómo fueron las progresiones políticas y militares de España y Portugal en el Extremo Oriente durante el siglo XVII. Además de referirse a los grandes movimientos estratégicos de la geopolítica, también nos detalla la vida diaria de europeos y asiáticos, sus pormenores, como la indumentaria, mitos fundacionales, sistemas de gobierno, comidas, folclore, etc. Su autor, hombre conservador en las formas y meticuloso a la hora de redactar, se

(1) Agradezco al catedrático Ramón López Ortega, de la Universidad de Extremadura, que me facilitase parte de la bibliografía que aquí se cita; y sus conversaciones y comentarios, siempre enriquecedores, sobre la expansión y la presencia española en América y Asia durante los siglos XVI y XVII.

Grabado de Bartolomé Leonardo de Argensola.

encargó de que todo este caudal antropológico quedase conservado por escrito, con una bibliografía pulida y unificada y una perfecta cronología de los hechos acaecidos en un lugar geográfico lejano y de difícil comprensión para la inmensa mayoría de lectores castellanos.

En cuanto a la gestación de la crónica, fue una obra de encargo, nada menos que del poderoso conde de Lemos, Pedro Fernández de Castro (1576-1622), hombre de letras, poeta, dramaturgo e historiador, quien además había protegido a Lope de Vega (2), Góngora, Quevedo o al mismísimo Miguel de Cervantes, que le dedicó, entre otras, la que algunos especialistas dicen que es su mejor obra, la póstuma *Los trabajos de Persiles y Sigismunda* (1617).

Fue Bartolomé Leonardo de Argensola un hombre estudioso, responsable del trabajo que se le había encomendado. Como cronista de Aragón que fue, tuvo acceso a archivos y legajos reservados a unos pocos, de donde pudo sacar la información que se recoge en su crónica, puesto que no fue un trabajo de campo, sino de escribanía, en el que aprovechó los aciertos de sus antecesores y desechó los excesos de fantasía que hablaban de seres mitológicos guardando los límites de lo conocido.

(2) Que le sirvió de secretario y que, refiriéndose al noble, escribió en una carta la famosa frase que describiría su relación con el conde: «Yo, que tantas veces a sus pies, cual perro fiel, he dormido». Tras Lope, será el hermano de Bartolomé, Lupercio Leonardo de Argensola, su secretario personal y hombre de confianza.

Análisis de una obra hecha a mayor gloria de España

Como decía en la introducción, *Conquista de las islas Malucas* es una obra que toma pasajes de otros textos históricos, cartas de relación y escritos de quienes sí estuvieron allí, amén de otros documentos hispanos relativos a esa parte de Asia. Y es que, ciertamente, España dejó huella en estas ricas islas (3).

Portada de *Conquista de las islas Malucas,* con grabados del artista flamenco Pedro Perret. Madrid, Imprenta de Alonso Martín, 1609. (Fuente: Biblioteca Nacional de España).

Para la redacción de esta magna obra sabemos que Argensola hubo de trabajar a conciencia, ya que antes incluso de que saliera de imprenta se cuestionó su valor, hecho por el que su hermano realiza una defensa en el prólogo que rubrica. Polémicas aparte y percibida desde el siglo XXI, nos parece que es un interesantísimo documento histórico, en donde se narran los pormenores de la presencia ibérica en las Malucas y en otras regiones próximas hasta la llegada de los holandeses.

En el interior del libro, el léxico militar, el botánico o la lista de topónimos de la zona son amplísimos, pero lo que nos interesa en este artículo es la casi inabarcable enumeración de términos de marinería, los relativos a los instrumentos de navegación, nomenclatura náutica o usos en el cabotaje.

De entre todos ellos, vamos a quedarnos con solo algunos tipos de embarcaciones indígenas que Argensola nos describe a la perfección en el «Libro Primero» de la *Conquista de las islas Malucas*, en el que pone en situación al

(3) Para ahondar más en este período de su historia, léase lo recogido en la *web: https://www.colonialvoyage.com/* (última consulta: 3 de octubre de 2017).

lector sobre la realidad histórica del momento y confiesa, con una rotunda frase al inicio, que su cometido es regio: «Yo escribo la reducción de las Islas Malucas a la obediencia de Felipe III, Rey de España, y la de los Reyes de ellas al vasallaje antiguo...» (4).

Después de una introducción en la que describe los orígenes mitológicos, según narra la tradición de esas tierras, y las proezas de algunos reyes (líderes locales o caciques, sería mejor decir), la preocupación por describir las fuerzas navales de la zona es patentes en nuestro autor. Por estas se obran los descubrimientos, el comercio o los contactos, las más de las veces, entre indígenas y forasteros, visitándose unos a otros sobre las mismas cubiertas.

La primera palabra en la que vamos a fijarnos será «carcoa», sobre la que Argensola escribe:

«... Carcoas llaman en Filipinas a ciertos navíos de remos, rasos y descubiertos, mayores que nuestras barcas: gobiérnanse por dos timones, uno por popa y otro por proa...» (5).

Mayores y muy ingeniosas, ya que por medio de los dos timones se podían dirigir adelante o atrás, según lo requiriese la necesidad. Y eran dichas embarcaciones lugar para soldados y también para nobles, no siendo su uso solo el bélico. Bastante más adelante, en el «Libro VII» de la misma obra Argensola dice sobre esta embarcación:

«Llegose a ellos [*los holandeses*] (6) la carcoa del Rey sola, y hablaron los que en ella venían con el Almirante Holandés, por la lengua del Naguatato, sin descubrirse.» (7).

Como digo, vamos a tratar solo un pequeño grupo de términos sobre el que, dicho sea de paso, apenas se ha hecho bibliografía en español y los especialistas se han parado poco a dilucidar. De justicia es señalar que la idiosincrasia de las Malucas ha permanecido lejana y que sus huellas están algo borrosas en nuestra cultura, tan ajena en usos y gustos.

Pero algún dato aún podremos espigar; por ejemplo, «carcoa» es un término que aparece en el docto *Diccionario de la lengua castellana*, *en que se explica el verdadero sentido de las voces, su naturaleza y calidad, con las*

(4) ARGENSOLA, Bartolomé Leonardo de: *Conquista de las islas Malucas*. Madrid, Miraguano, 1992, p. 13.

(5) Ibídem, p. 33.

(6) La cursiva es mía.

(7) ARGENSOLA, Bartolomé Leonardo de: *op. cit*., p. 233.

phrases o modos de hablar, los proverbios o refranes y otras cosas convenientes al uso de la lengua..., publicado en 1729, en donde para definir dicho vocablo se echa mano del libro de Argensola como máxima autoridad al respecto. Y es que, rastreando en los archivos lexicográficos, *Conquista de las islas Malucas* hace una descripción bastante detallada de estas embarcaciones, aunque los datos fueran extraídos de otras fuentes historiográficas que han tenido menos difusión bibliográfica. En cuanto a este término, el *Diccionario de la lengua castellana* dice así:

«*Carcoa***.** f. f. Embarcación con remos que usan los indios, la cual parece ser como una canoa grande. Lat. *Lembus*, *i*. Argens. Maluc. Lib. I. fol. 6. Havian mirado el naufragio y remando en una *carcóa* llegaron con la presa cierta sobre los que apenas estaban libres de él» (8).

Pero la palabra más curiosa acaso sea «jangua», admitida todavía en el *Diccionario de la Real Academia de la Lengua Española*, donde hace su aparición en 1803, fecha muy tardía si atendemos al año en que fue publicada la crónica, 1609, y con un origen en el término chino *chuán* (船), que se empleaba para referirse a cualquier navío, fuera cual fuese su uso.

Verso de bronce. (Fuente: *http://www.armada15001900.net/artillerianaval.htm)*.

(8) VV. AA.: *Diccionario de la lengua castellana en que se explica el verdadero sentido de las voces, su naturaleza y calidad, con las phrases o modos de hablar, los proverbios o refranes, y otras cosas convenientes al uso de la lengua* (Tomo II). Real Academia Española, 1729, p. 166.

Al parecer, tal y como nos dice Argensola, a las «carcoas»: «Los Ternates (9) las llamaron janguas: solo se diferenciaban de las carcoas en dos medias lunas de madera doradas o pintadas, que se levantan sobre la quilla en popa y proa; bogan en cada una hasta cien hombres, al son del tamboril y de campana; llevan veinte soldados y seis arcabuceros; los demás se ocupan en los tiros de cuatro o cinco versos (10) de bronce (11)». Era, en esencia, la misma embarcación con ligeras alteraciones, y vemos cómo su fin era militar, con una buena disposición y acomodo para albergar tropas y armamento.

Apenas unas palabras dedica a una embarcación que nombra al hilo de cómo las tropas de los indígenas habían tomado como referente a las españolas, la «champana». Aunque Argensola afirma que no hay mucha diferencia con la «carcoa» y, por ende, con la «jangua», sí que las había; si nos acercamos al docto *Diccionario Marítimo Español*, de José de Lorenzo, Gonzalo de Murga y Martín Ferreiro, comprobaremos que hay distancia entre Juan y Juan. Vuelve a aparecer su origen chino, aunque se usara también en Japón, pero inicialmente era un barco destinado a la pesca y no a la guerra. Su nombre viene del dialecto hokkien (12) (sur de la provincia de Fujian): *sam pan* (lit. «tres tablones»). Es una embarcación alargada, de tres velas, y se requiere de ingenio y práctica para construirla. Los citados autores afirman que con ellas se faenaba en los ríos y en las costas, pero que con el tiempo y con la perfección en la construcción desde China o Japón podían llegar hasta las Filipinas.

Para el final del artículo hemos dejado el bajel insignia de la armada asiática, el famoso «junco», que aparece citado en varias páginas de la crónica de Argensola, y no solo en su texto, sino en cartas de relación de religiosos y militares destinados en China, Filipinas o Japón durante el «siglo ibérico de Japón», como lo denominó el profesor Antonio Cabezas (13). Su origen en nuestro vocabulario es interesante: vuelve a ser el término chino para barco, *chuán*, y las derivaciones de este en malayo (*jong*) y javanés (*djong*), aunque

---

(9) Serían estos los habitantes de la isla de Ternate, con su ciudad principal, Nuestra Señora del Rosario de Terrenate, situada en las Malucas septentrionales. Desde 1257 existía allí un sultanato musulmán, donde no faltó hasta un regente convertido al cristianismo. Tuvo mucha importancia por su producción de clavos de olor y nuez moscada, ambos productos de muy buena calidad.

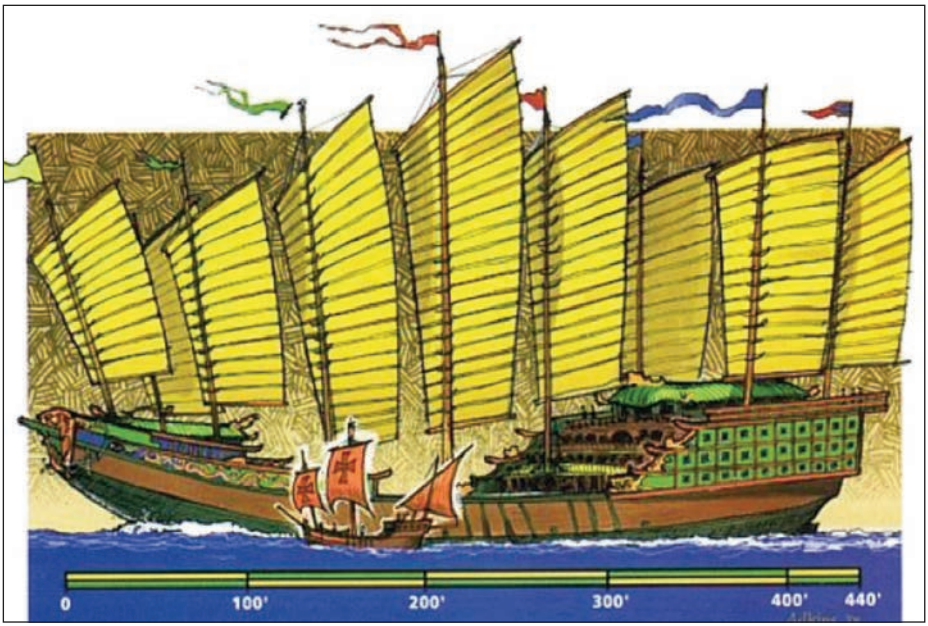
(10) Cañón ligero, un tipo de culebrina; de hecho, otro de sus nombres era el de «media culebrina», de cuatro a cinco centímetros de calibre. Fue muy usado en las embarcaciones de los siglos XVI y XVII.

(11) ARGENSOLA, Bartolomé Leonardo de: *op. cit.*, p. 33.

(12) Hablado a día de hoy por unos cincuenta millones de personas.

(13) CABEZAS GARCÍA, Antonio: *El siglo ibérico de Japón. La presencia Hispano-Portuguesa en Japón (1543-1643)*. Servicio de Publicaciones de la Universidad de Valladolid. Valladolid, 1995.

las teorías sobre qué palabra fue la primera son diversas y movedizas. Desde aquí pasó al portugués, lengua que le dio la forma que adoptaron luego los españoles y otros europeos: «junco». Por ejemplo, el mercader italiano Niccolò d'Conti (c. 1395-1469), dice de ellos que son más grandes en comparación con los barcos que ha visto en Europa, que están formados por compartimentos estancos que consiguen que el navío no se hunda, y también que resisten mejor las tormentas (14). En el texto de Argensola aparece el primero de todos, tras referirse a los marinos Hernando de Magallanes y Francisco Serrano y a una terrible tempestad que arruinó el junco en el que viajaban, pero del que pudieron salvarse las personas y los pertrechos: «... son juncos ciertos navíos ligeros (15)...», nos dice Argensola, pero no era exactamente así; parecerían frágiles, pero estaban bien preparados y diseñados con cabeza. Más adelante hará otra descripción sobre su no poca capacidad: «No lejos de Borney (16) toparon ciento cincuenta velas, de las cuales prendieron dos



Comparación entre un junco chino y una embarcación veneciana de la misma época. (Fuente: *Wikipedia*).

(14) D'Conti, Nicolò: *Le voyage aux Indes: de Nicolò d´Conti (1414-1439)*. París, Chandeigne, 2004.

(15) Argensola, Bartolomé Leonardo de: *op. cit.*, p. 17.

(16) Borneo. Su historia siempre estuvo muy ligada a la de las Filipinas.

juncos, en que hallaron más de cien hombres, cinco mujeres, y un hijo del Rey de Luzón y un niño de dos meses (17)».

Muchos especialistas están de acuerdo en que el junco tal vez sea la embarcación más antigua de todas las que fondearon en los puertos asiáticos (18), ya que se han hallado textos que hablan de ellas en el 600 a. de C. Su uso se extendió no solo por China, también por Indonesia, como nos cuenta el autor, e incluso a la India. Era una obra de ingeniería naviera portentosa; tan solo tenemos que fijarnos en sus dimensiones para darnos cuenta de ello.

Tal vez el empeño por definir la potencia naval sirva para reseñar la preocupación por conocer las capacidades europeas y las asiáticas; sea como fuere, estas descripciones se enmarcan en una obra monumental, en la que el contacto entre Europa y Asia está en cada una de sus páginas, haciendo una comparación entre ambos mundos, sus descubrimientos y, ante todo, donde se dejan patentes los esfuerzos de España por buscar ventaja en la sustanciosa Ruta de las Especias.

BIBLIOGRAFÍA

BAÑAS LLANO, María Belén: *Las islas de las especias: fuentes etnográficas sobre las islas Molucas, siglos XIV-XX*. Cáceres, Universidad de Extremadura, 2001.

JOHNSON, Donald S.: *Historia de la navegación a través de los mares y océanos*. Barcelona, Editorial Planeta, 2008.

LORENZO, José de; MURGA, Gonzalo de, y FERREIRO, Martín*: Diccionario marítimo español*. Madrid, T. Fortanet, 1864.

NEEDHAM, Joseph: *Science and Civilization in China (Volumen 4): Physics and Physical Technology, Part 3, Civil Engineering and Nautics*. Taipei, Caves Books Ltd., 1986.

WITTON, Patrick: *Indonesia* (7.ª edición). Melbourne, Lonely Planet, 2003.

(17) ARGENSOLA, Bartolomé Leonardo de: *op. cit.*, p. 29.

(18) TEY, Jose María: *Hong Kong to Barcelona in the Junk «Rubia»*. London, George G. Harrap & Co. Ltd., 1962.