



DAVID RODRÍGUEZ COUTO

La expedición de los hermanos Nodal (1618-1619)



UNIVERSIDAD NACIONAL
DE EDUCACIÓN A DISTANCIA
TRABAJO FIN DE MÁSTER

Reputación y olvido en
los confines del Imperio



SEPTIEMBRE 2019

DAVID RODRÍGUEZ COUTO

**LA EXPEDICIÓN DE LOS HERMANOS NODAL
(1618-1619)**

Reputación y olvido en los confines del Imperio

Director: Dr. José Antonio Martínez Torres

Departamento de Historia Moderna

TRABAJO FIN DE MÁSTER

Máster en Métodos y Técnicas Avanzadas de
Investigación Histórica, Artística y Geográfica



ÍNDICE

1.	INTRODUCCIÓN.....	1
2.	ESTADO DE LA CUESTIÓN.....	2
3.	METODOLOGÍA	7
4.	ANTECEDENTES.....	9
4.1.	La carrera por el paso interoceánico	9
4.2.	La configuración de la frontera austral.....	11
4.3.	Defender lo imposible	15
5.	CONTEXTO POLÍTICO.....	18
5.1.	La expansión marítima de los holandeses	18
5.2.	El descubrimiento de un nuevo paso interoceánico en 1616.....	21
5.3.	La respuesta al desafío	26
6.	ORGANIZACIÓN DE LA EXPEDICIÓN	32
6.1.	El mando de la expedición: los hermanos Nodal	32
6.2.	El cosmógrafo de la expedición	36
6.3.	Pilotos holandeses, portugueses y castellanos.....	37
6.4.	Marinería y otros tripulantes.....	42
6.5.	Construcción de las carabelas.....	45

6.6.	Pertrechos, vituallas y provisiones	49
6.7.	Armas, munición y artillería.....	51
6.8.	Planificación e instrucciones.....	53
6.9.	Financiación	55
7.	DESARROLLO DE LA EXPEDICIÓN	59
7.1.	Rumbo a Brasil.....	59
7.2.	En la América portuguesa	61
7.3.	Rumbo a la «frontera austral».....	62
7.4.	Contacto con los indígenas de Tierra de Fuego	66
7.5.	Un nuevo hallazgo geográfico.....	69
7.6.	En el estrecho de Magallanes	70
7.7.	Regreso a la Península Ibérica	72
7.8.	Procesar la información	74
8.	EL IMPACTO DE LA EXPEDICIÓN.....	78
8.1.	Su huella en la cartografía	78
8.1.1.	En el ámbito hispánico	79
8.1.2.	En el ámbito europeo.....	83
8.2.	Las consecuencias en la política imperial	85
8.2.1.	Un nuevo camino a Filipinas	85
8.2.2.	Desastre y olvido.....	87

9. CONCLUSIONES.....	91
ANEXO	94
Mapa 1. Derrotero de la expedición de los hermanos Nodal	94
Mapa 2. La expedición de los hermanos Nodal en el estrecho de Magallanes.....	95
Cuadro 1. Pertrechos embarcados en cada carabela.....	96
Cuadro 2. Artillería, armas y municiones embarcadas.....	97
Cuadro 3. Bastimentos embarcados en las carabelas.....	98
Cuadro 4. Tripulación de las carabelas.....	99
Cuadro 5. Otros costes de la expedición	100
Gráfico 1. Porcentajes de partidas de gastos de la expedición	101
Cuadro 6. Etapas de navegación de la expedición	101
Cuadro 7. Etapas de navegación en el estrecho de Magallanes	102
RELACIÓN DE FUENTES MANUSCRITAS.....	103
BIBLIOGRAFÍA.....	108
ÍNDICE ANALÍTICO	117

AGRADECIMIENTOS

Este trabajo no hubiera sido el mismo sin el apoyo y la colaboración de distintas personas a las que quiero expresar mi gratitud. En primer lugar, quiero agradecer al doctor José Antonio Martínez Torres, con quien siempre estaré en deuda, haber guiado mis primeros pasos por la senda de la investigación histórica y llevar la dirección de este trabajo ofreciéndome su apoyo incondicional en todo momento.

Las apasionantes jornadas de búsquedas entre legajos compartidas con Alfonso Daniel Fernández Pousada y las charlas con el profesor Sergio Meis Casalderrey han sido fuente de inspiración para este trabajo.

En la ardua tarea que supuso promover y organizar las conferencias del IV Centenario de la expedición de los hermanos Nodal, agradezco al Museo de Pontevedra y a su director Carlos Valle haber acogido este evento que contó con el apoyo de José Luís Arellano, presidente del Gremio de Mareantes. Todas las personas que acudieron al encuentro demostrando su interés fueron un estímulo para llevar a término este trabajo. Al otro lado del océano, agradezco la amabilidad y colaboración de Danilo Clément, director del Museo Marítimo de Ushuaia (Argentina) y a la doctora María Ximena Urbina Carrasco de la Pontificia Universidad Católica de Valparaíso (Chile) por confiar en mi trabajo como evaluador del número especial de la revista *Magallania*.

Todo esto fue posible con el cariño de mi familia. Ellos me han acompañado durante todo este tiempo. Especialmente, mi mujer y mi hija, soportando mis ausencias.

1. INTRODUCCIÓN

El tema de investigación de este trabajo está dedicado a una de las expediciones marítimas más brillantes y a la vez más olvidadas de la Edad Moderna. La expedición de los hermanos Nodal al estrecho de Magallanes y Tierra de Fuego (1618-1619) en el reinado de Felipe III fue una empresa marítima plena de logros náuticos y cartográficos, pero injustamente tratada en las páginas de la historiografía. Esta contradicción pone por delante al historiador el desafío de desliar toda la madeja que conduce a los porqués de los acontecimientos. Este trabajo tiene el propósito de afrontar esta tarea desde un nuevo análisis histórico con el objetivo de ofrecer una aportación que suponga un avance a lo que hoy conocemos de esta expedición marítima. En 2018 pude adelantar algunos resultados de mi investigación en un artículo donde me ocupé del significado que tuvo en el contexto político e ideológico de inicios del siglo XVII¹. Posteriormente, en el X Simposio Internacional de la Asociación Española de Americanistas, celebrado en Valladolid con ocasión del V Centenario del viaje de Magallanes, pude hablar sobre la huella del viaje de los Nodal en la cartografía magallánica y presentarla como la empresa que culminó el conocimiento geográfico en aquella parte lejana del imperio en la época de los Austrias². Y ahora en este TFM además de profundizar en esos aspectos queremos tratar de responder a otras cuestiones que hemos considerado de obligado planteamiento. Una de ellas es preguntarnos cuál fue el lugar que ocupó en la política internacional emprendida por Felipe III y, de manera muy particular, en la política marítima y naval que dicho monarca amparó y potenció durante su reinado para el mantenimiento y defensa de las rutas marítimas de ultramar, especialmente, las islas Filipinas. Otra de las cuestiones fue determinar los costes de la expedición y averiguar cómo se financió y con qué recursos materiales y humanos se contaron para llevar a cabo esta empresa marítima. Un punto fundamental para medir el

¹ RODRÍGUEZ COUTO, (2018): 293-320.

² RODRÍGUEZ COUTO, (2019). [en prensa].

resultado de esta expedición fue investigar su impacto tanto en la cartografía hispana como en la europea y el impulso que inmediatamente ejerció en la política imperial de la Monarquía Hispánica.

Por otra parte, al resolver esas cuestiones esperamos contribuir de forma más general al estudio y conocimiento de la dimensión global del reinado de Felipe III y sus designios en los escenarios de ultramar.

2. ESTADO DE LA CUESTIÓN

En la Edad Moderna hay dos polos que han concentrado la atención de los estudios sobre las exploraciones españolas que son el siglo XVI de las grandes conquistas y el siglo XVIII de las expediciones científicas ilustradas. En medio se encuentra el siglo XVII tradicionalmente dominado por la crisis y la decadencia del imperio español que viene acompañada del declive de su poder marítimo. Como contrapunto a ello, en este mismo siglo se halla la época dorada de la república holandesa que conoce su fase de mayor expansión marítima. El peso de estos factores contribuyó a que el exitoso viaje de los hermanos Nodal fuera considerado poco menos resultado del azar, una *rara avis* en ese panorama general. Menos ayudó aún que aquel viaje se desarrollara en el reinado de Felipe III. Como sabemos su reinado se mantuvo eclipsado en la historiografía por el de su hijo Felipe IV, el Rey Planeta. Además, los últimos años del reinado de Felipe III, momento en el que se planea y desarrolla la expedición, se sitúan fuera de los temas donde centraron la atención los investigadores: la firma de los tratados de paz, el valimiento de Lerma y la expulsión de los moriscos. La expedición y la gestión de sus resultados quedaron así en los contornos imprecisos de dos reinados. En primer lugar, hay que decir que el viaje de los hermanos Nodal fue dado a conocer en forma de relación impresa al poco de regresar la expedición, en 1621. En ese momento y durante el resto del siglo XVII el viaje fue objeto de materia propagandística

imperial. Cronistas como Gil González Dávila (1570-1658)³ o Matías de Novoa (1576-1652) se hicieron eco de la expedición como uno de los acontecimientos memorables del reinado de Felipe III. También fue el caso del sacerdote humanista Baltasar Porreño (1569-1639) que parangonó el viaje de los Nodal con las epopeyas clásicas⁴ o el historiador agustino Felipe de la Gándara (1596-1676) que se referirá a la expedición como «una de las celebres hazañas de estos tiempos»⁵ Fuera de la épica imperial, en la Edad Moderna la expedición también fue materia de interés científico. Ya en 1690 el capitán Francisco Seixas y Lovera destacó en su Descripción Geográfica la labor náutica de la expedición de los hermanos Nodal en la región magallánica⁶, aunque será en el siglo XVIII y al calor de las ideas ilustradas cuando cobre mayor entidad este interés científico. Prueba de ello es la nueva edición realizada en España en 1766 de la relación del viaje⁷, una publicación que había deseado también el erudito fray Martín Sarmiento (1695-1772)⁸. En Europa la expedición española fue tomada en consideración por el aristócrata francés Charles de Brosses (1709-1777) en su *Histoire des navigations aux terres australes* (1756)⁹ y tiempo después, en la obra del oficial de la marina inglesa James Burney (1750-1821), *Chronological History of the Discoveries in the South Sea or Pacific Ocean* (1806)¹⁰. El avance de la tecnología naval y los resultados cartográficos de las expediciones científicas durante este siglo, lógicamente, solaparon lo alcanzado por los españoles en 1619, aunque en el caso español hubo que esperar a la expedición de Antonio de Córdoba (1740-1811) en 1785¹¹. Será precisamente en el ámbito de la Marina Española

³ GONZÁLEZ DÁVILA, 1623: 112; BN/Mss. 7259, Cap. 81, ff. 239r-241r.

⁴ PORREÑO, 1997: 295; 300. (manuscrito comenzado en 1572 y terminado a inicios del siglo XVII).

⁵ GÁNDARA, 1987: 501. (edición original 1662).

⁶ SEIXAS Y LOVERA, 1690: 19-80.

⁷ NODAL, 1766. Fue parte de la publicación que la Imprenta Real de Marina del departamento de Cádiz hizo sobre derroteros fundamentales de la navegación llevada a cabo en las aguas del Nuevo Mundo.

⁸ SARMIENTO, 2008: 328. (edición original 1772).

⁹ BROSES, 1756: 421-425.

¹⁰ BURNEY, 1806: 457.

¹¹ VARGAS PONCE, 1788: 259-263.

donde la expedición de los hermanos Nodal tenga su entrada en la historiografía naval. Debe destacarse a los marinos historiadores José Vargas Ponce (1760-1821) y Martín Fernández de Navarrete (1765-1844) que reunieron por primera vez algunas de las fuentes primarias relativas a la expedición en sus colecciones documentales destinadas a realizar una historia general de la armada¹². De esta manera la expedición aparece en 1845 en la *Biblioteca Marítima* de Navarrete¹³ y en la segunda mitad del siglo XIX en las grandes obras del período clásico de la historiografía naval española como la *Historia de la Marina Real Española* (1849)¹⁴ de José Ferrer de Couto (1820-1877) y la *Historia de la Armada Española* (1896)¹⁵ de Cesáreo Fernández Duro (1830-1908). En ese período también verá la luz uno de los manuscritos del cosmógrafo de la expedición con la publicación de la transcripción en el *Anuario de la Dirección de Hidrografía* en 1866¹⁶.

Fuera del ámbito de la marina, en el siglo XIX también se interesaron en Galicia, Claudio González de Zuñiga¹⁷, Benito Viceto¹⁸, Fernando Fulgoso¹⁹, Vesteiro Torres²⁰, Francisco Portela Pérez²¹, Luís Rodríguez Seoane²², que con mayor o menor detalle quisieron dar a conocer la hazaña náutica y las vidas de estos hermanos gallegos. En ese sentido las contribuciones más importantes para el estudio de sus biografías fueron los documentos de

¹² Museo Naval de Madrid (en adelante, MNV) Colección Vargas Ponce, Tomo 2, doc. 10 f. 31 y doc. 139, ff. 580-601. En la Colección Navarrete, Tomo XII, doc.2 y Tomo XIV, docs. 9, 10.

¹³ FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, 1845: 353-354, 213-218, 595-596.

¹⁴ FERRER DE COUTO, 1849: 559.

¹⁵ FERNÁNDEZ DURO, 1972: 333-378. (ed. original 1896).

¹⁶ DEPÓSITO HIDROGRÁFICO DE LA MARINA (1866): 206-291.

¹⁷ GONZÁLEZ ZÚÑIGA, 1846: 124-128.

¹⁸ VICETTO, 1873: 40-42.

¹⁹ FULGOSIO, 1867: 68-70.

²⁰ VESTEIRO TORRES, 1874.

²¹ PORTELA PÉREZ, 1891.

²² RODRÍGUEZ SEOANE, (1889): 251-252.

archivos locales que sacaron a la luz Casto Sampedro²³ y José Millán²⁴ a inicios del siglo XX, y más tarde, la investigación de Enrique Villamil sobre el patrimonio de la familia²⁵ y el trabajo de González García-Paz²⁶ sobre la correspondencia entre el Conde de Gondomar y los Nodal. Durante el siglo XX, el académico pontevedrés José Fernando Filgueira Valverde contribuyó con varias publicaciones a difundir muchos de los datos familiares y biográficos de los hermanos contenidos en las obras anteriores²⁷ pero no habrá mayor avance en ese terreno hasta que en 2012 el estudio de Fernández Pousada ponga a descubierto nuevas fuentes documentales²⁸.

En Hispanoamérica, el viaje de los Nodal tuvo su mayor recuerdo en Argentina y Chile²⁹ aunque en el mundo anglófono deben citarse las reseñas que hacen el geógrafo inglés Sir Clements Markham en su obra de las navegaciones españolas al estrecho de Magallanes³⁰ y el marino norteamericano Felix Riesenbergr en su libro *Cape Horn*³¹.

Un avance importante fue el artículo del almirante Julio Guillén y Tato, publicado en el primer número de la Revista de Indias (1940), en el que relacionó cierto material cartográfico con los pilotos holandeses participantes en la expedición³². En ese sentido, la siguiente aportación interesante fue la del catedrático de Filología Latina, Juan Gil, que, en el segundo volumen de su trilogía sobre los mitos y utopías del descubrimiento, inserta la expedición en el hilo argumental del contexto y las motivaciones de la exploración del

²³ SAMPEDRO Y FOLGAR, 1900: 148-192.

²⁴ MILLÁN, 1920: 148-192.

²⁵ FERNÁNDEZ VILLAMIL, (1952): 1.

²⁶ GONZÁLEZ GARCÍA-PAZ, (1961): 5-11.

²⁷ FILGUEIRA VALVERDE, 1944a; 1944b: 13-14; 1946: 176, 248; 1963: 31-33; 1965, 1967.

²⁸ FERNÁNDEZ POUSADA, 2012: 453-464.

²⁹ AMUNÁTEGUI ALDUNATE, 1885. MORLA VICUÑA, 1903: 200.

³⁰ MARKHAM, 1911: 171-270.

³¹ RIESENBERG, 1950: VIII.

³² GUILLÉN Y TATO, (1940) 35-62.

Pacífico, apoyándose en nuevas fuentes documentales³³. Por lo demás, en el siglo XX, hay que mencionar al diplomático español Javier Oyarzum³⁴ que dedicó al viaje de los Nodal un capítulo sucinto en su libro sobre las expediciones españolas a la región austral americana, al franciscano Lino Gómez Canedo³⁵, y al académico chileno Isidoro Vázquez de Acuña que la tratará más ampliamente en 1996 en un artículo publicado en el Boletín de la Academia Chilena de la Historia³⁶.

Finalmente, particular interés despertó el cosmógrafo de la expedición y su obra manuscrita, que volverá a editarse con un estudio preliminar de Emilio Soler³⁷. Ya en 1950 José Pulido Rubio le dedicó un capítulo en su libro sobre el oficio de piloto mayor³⁸, y en los últimos años, desde el campo de la Historia de la Ciencia, contamos con el trabajo de la catedrática María Isabel Vicente Maroto³⁹ y la tesis doctoral de Ignacio Díaz Fernández en 2010⁴⁰. En 2018, con motivo del cuarto centenario de la expedición, el historiador Mateo Martinic dedicó un artículo al viaje desde una visión de la historia regional⁴¹.

En suma, la historiografía de la expedición de los hermanos Nodal tuvo un primer período dorado en el siglo XIX con dos ámbitos de producción. Uno fue el ámbito militar de la historiografía naval española que fue referencia de posteriores trabajos. Otro fue el ámbito local centrado en las biografías de los hermanos que no tuvo trascendencia en otros trabajos. Y en los últimos años contamos con el estudio de la expedición desde la perspectiva de la Historia de la Ciencia. Aunque sigue siendo una visión restringida que deja fuera otros aspectos como el político, ideológico, económico, social o el de las mentalidades.

³³ GIL, 1989: 238-256.

³⁴ OYARZUM, 1976.

³⁵ LÓPEZ CANEDO, 1991: 84-85.

³⁶ VÁZQUEZ DE ACUÑA, (1996): 31-51.

³⁷ SOLER, 2012.

³⁸ PULIDO RUBIO, 1950: 713-753.

³⁹ VICENTE MAROTO, 2001: 7-28.

⁴⁰ DÍAZ HERNÁNDEZ, 2010.

⁴¹ MARTINIC BEROS, (2018): 7-23.

3. METODOLOGÍA

El presente trabajo quiere incorporar esta expedición marítima a los debates historiográficos contemporáneos. Para ello, la revisión que planteamos toma de referencia alguno de los resultados contenidos en los estudios que se han ocupado de las motivaciones de la expansión y exploración ultramarina, relacionando y comparando lo sucedido en este sentido con acontecimientos y procesos históricos a escala global⁴², como también con aquellos que han incidido en la vinculación que ha tenido el poder político con el conocimiento cartográfico⁴³, o con los que resultan del análisis del ámbito ultramarino desde la perspectiva de la Unión Ibérica. (1580-1640)⁴⁴. Del mismo modo se podrá apreciar en los capítulos del trabajo los enfoques de una nueva Historia Marítima interesada en distintos aspectos como pueden ser los económicos, sociales, culturales y de las mentalidades colectivas⁴⁵.

Las fuentes primarias principales de este trabajo son la relación del viaje⁴⁶, los manuscritos del cosmógrafo conservados en la Biblioteca Nacional de España (BNE)⁴⁷ y los documentos de la sección de Patronato del Archivo General de Indias (AGI)⁴⁸. Aunque estas fuentes fueron referidas en los trabajos conocidos hasta ahora sobre la expedición, una revisión cuidadosa reportó información de algunos detalles todavía desconocidos como su financiación o costes. En ese sentido fue provechoso el estudio en profundidad del libro segundo del registro de reales cédulas, provisiones y capitulaciones para el descubrimiento y viajes al estrecho de Magallanes del fondo de la Audiencia de Chile. No obstante, la amplitud

⁴² ELLIOTT, 2009, 2011.

⁴³ PORTUONDO, 2009. BREDECKE, 2012.

⁴⁴ VALLADARES, 2001. MARTÍNEZ SHAW Y MARTÍNEZ TORRES, 2014.

⁴⁵ ALFONSO MOLA, (2018): 543-576.

⁴⁶ NODAL, 1621.

⁴⁷ Biblioteca Nacional de España (en adelante, BNE) BNE, Mss. 3190.

⁴⁸ Archivo General de Indias (en adelante, AGI) AGI, Patronato 33, N.4, R.5; AGI, Patronato 33, N.5, R.4; AGI, Patronato 33, N.5, R.5; AGI, Patronato 33, N.5, R.7; AGI, Patronato 263, N.1, R.11.

y los objetivos del trabajo exigieron sustentarlo con otros documentos encontrados en este mismo archivo en los fondos de la Casa de la Contratación, del Indiferente General y especialmente en el fondo de la Audiencia de Filipinas. Un aporte importante fueron los documentos inéditos sobre los preparativos de la expedición y los servicios desempeñados por ambos hermanos en la base naval de Lisboa hallados en el Arquivo Nacional da Torre do Tombo.

Finalmente, el apartado que dedicamos al legado de la expedición en la cartografía exigió aportar nuevas evidencias cartográficas encontradas en la Biblioteca Nacional de España (BNE), en el Archivo del Museo Naval de Madrid (AMN), la Real Academia de la Historia (RAH) o en la Biblioteca Nacional de Perú (BNP), sumándose a las ya conocidas por la historiografía.

El trabajo se estructura en cinco apartados que tratan respectivamente de los antecedentes, el contexto, la organización, el desarrollo y el impacto de la expedición. Comenzamos en el primer apartado trazando un análisis retrospectivo de las exploraciones australes incidiendo en tres puntos clave: el descubrimiento del estrecho de Magallanes, la consolidación de la denominada frontera austral y la aventura frustrada de Sarmiento que abarca el periodo de los reinados de Carlos V y Felipe II. Continuamos con el segundo apartado ya en el reinado de Felipe III, entrando en el contexto político identificando las circunstancias políticas y las causas que motivaron la organización de la expedición. Antes de embarcarnos en el viaje, en el apartado siguiente analizamos la organización de la empresa marítima punto por punto exponiendo los problemas que tuvieron que solventarse, descifrando el modo en el que se financió y el coste que supuso ponerla en marcha. Ya en el siguiente apartado se tratarán los puntos más interesantes de la travesía marítima para luego en el último apartado disertar sobre el impacto de la expedición tanto en el terreno cartográfico como en la estrategia política internacional de la Monarquía Hispánica.

Finalmente, el trabajo se cierra con las conclusiones del estudio y con un anexo documental.

4. ANTECEDENTES

Cuando Bartolomé Leonardo de Argensola (1561-1631) escribió la historia de la conquista de las islas Malucas quiso que los lectores entendieran la dimensión de aquella gesta bélica relatando todo lo sucedido anteriormente, porque no podría entenderse como se ganaron las Malucas, sino se escribiera primero como se perdieron⁴⁹. Siguiendo el razonamiento del sacerdote aragonés, tampoco podríamos entender el verdadero significado que tuvo en la mentalidad colectiva de la época la expedición de los hermanos Nodal sino hacemos un breve repaso de los antecedentes en aquellas remotas tierras australes del imperio. Ambos territorios no eran tan distantes entre sí. Los confines australes y aquellas lejanas islas de la historia de Argensola eran parte de un todo. Un mismo legado de dominio teórico e inmaterial al que no se podía renunciar.

4.1. La carrera por el paso interoceánico

La búsqueda de un paso interoceánico que permitiera seguir la navegación hacia occidente comenzó tan pronto el Nuevo Mundo y sus imprecisos contornos fueron identificados como una barrera interpuesta en medio de la deseada ruta hacia los exóticos y prometedores mercados asiáticos. Aunque España se consideraba titular de aquellas tierras descubiertas en virtud de las Bulas Alejandrinas, ninguna potencia europea que contara con recursos y posibilidades renunció a ser la primera en descubrir aquel pasaje, y prueba de ello es la expedición que Juan Caboto propuso al rey Enrique VIII de Inglaterra ya en el año 1496. Por su parte, los españoles realizaron varias exploraciones en la costa americana alentadas por el descubrimiento del océano Pacífico en 1513 por Núñez de Balboa⁵⁰. Seis años después

⁴⁹ ARGENSOLA, 1609, *A los lectores*.

⁵⁰ En la Junta de Navegantes de Burgos (1508) se acordó el envío de la expedición de Yáñez Pinzón y Solís con el fin específico de encontrar el paso interoceánico en la costa de Tierra Firme. Otros viajes también lo intentaron como el de Dávila, Vespuccio u Ojeda.

se descubrió el paso interoceánico en buena parte gracias a la imprecisión de los mapas. El portugués Fernando de Magallanes aprovechó la confusa ubicación geográfica de las islas Molucas —dudosa desde el reparto del tratado de Tordesillas (1496)—, para justificar su viaje y convencer al emperador Carlos V de la titularidad española de las islas y tomar posesión frente a Portugal. Y de esta manera, aquella travesía de tres años (1519-1522) que culminó Juan Sebastián Elcano logró, además de la proverbial primera circunnavegación a la Tierra, el descubrimiento de un paso al sur que conectaba al fin el Atlántico con el Pacífico. El resultado de la expedición de Magallanes generó muchas expectativas entorno aquel nuevo camino hacia las riquezas de las islas Molucas. Desde España se iniciaron una serie de viajes con el fin de asegurar esta nueva ruta. En el período de 1519-1526 grandes mercaderes extranjeros intentaron participar en las empresas españolas orientadas a consolidar la ruta por el oeste hacía las islas de la Especería. Viajes tan largos como el de Magallanes requerían de una inversión que no estaba al alcance de cualquiera, pero aquello no supuso un problema frente a los beneficios que se pretendían obtener. Según Guillermo Céspedes, en algunas de las expediciones desde España que siguen a la de Magallanes, el capital aportado por parte de mercaderes flamencos y alemanes llegó a suponer el 57% del total invertido, lo cual refleja las expectativas sobre este mercado⁵¹. Por parte de la Corona aquel entusiasmo también se concretó en la fundación de la Casa de la Especería en Coruña de donde partió en 1525 la expedición de García de Loáisá rumbo a las islas del Pacífico con cuatrocientos cincuenta hombres y siete naves⁵². El contexto era favorable para este despliegue de recursos e ilusiones, pues sucede en plena expansión del imperio de Carlos V, al tiempo que se consumaba la conquista del imperio azteca y se comenzaba la exploración continental alentada por los mitos, en un mundo de horizontes móviles que alimentaba el entusiasmo y el imaginario de los hombres⁵³. Sin embargo, estos viajes no tuvieron ni la fama ni el beneficio esperado y la realidad acabó demostrando las dificultades que entrañaba aquel

⁵¹ CÉSPEDES DEL CASTILLO, 1983: 257-258.

⁵² OYARZUN, 1976: 53-67.

⁵³ GRUZINSKY, 2010: 83-86.

derrotero. Por otra parte, el Tratado de Zaragoza de 1529 reconoció la adscripción de estas islas a los portugueses certificando políticamente el final del llamado ciclo de viajes españoles a la especería. La viabilidad de una ruta comercial a través del estrecho de Magallanes declinó a la vez que se consolidaban las rentables rutas marítimas de la plata americana, controladas por el Estado rígidamente. Para España no fue un gran problema, de momento, renunciar a este nuevo camino: Portugal tenía establecida la ruta para llegar a Asia por el cabo de Buena Esperanza y el resto de los rivales no tenían más que remotas posibilidades e informaciones inciertas. Lo cierto y lo que el mundo sabía en aquel momento era que la carrera por el paso interoceánico la había ganado España; y eso será un pesado prestigio que le acompañará durante las siguientes décadas.

4.2. La configuración de la frontera austral

El descubrimiento del estrecho de Magallanes supuso un importante avance cartográfico en la representación del mundo y en las tierras australes americanas, pero faltó todavía mucho para acabar de dibujar los desconocidos contornos de aquella parte del imperio. Para hacer efectivo el dominio de aquellas tierras de las que poco o nada se sabía, la Corona se interesó de que sus súbditos se lanzaran por tierra y mar a descubrirla, conquistarla, poblarla y hacer relación de todos los aspectos geográficos, económicos y humanos⁵⁴. Así en 1534, Simón de Alcazaba —un marino portugués al servicio del emperador Carlos V— recibió una capitulación real para descubrir y colonizar las tierras comprendidas desde el sur del virreinato del Perú hasta el estrecho de Magallanes. La expedición partió de Sanlúcar de Barrameda, pero nunca alcanzó su objetivo. Cuando estaban en mitad del estrecho el mal tiempo les hizo regresar a la costa de la Patagonia. Allí desembarcaron y realizaron una

⁵⁴ Un ejemplo es la cédula real de 29 de mayo de 1555 dirigida a Gerónimo de Alderete, nombrado gobernador de Chile tras la muerte de Valdivia en 1557 «para que las pudiese descubrir, conquistar y poblar, y son desde los fines de la gobernación del dicho Valdivia hasta el Estrecho de Magallanes». Morla Vicuña: 104-108.

exploración —que sería la primera de aquella tierra— pero una conjura acabó con la vida de Alcazaba y, tras varias deserciones, tan solo setenta y cinco de los doscientos cincuenta hombres pudieron salvarse llegando a Santo Domingo. Cinco años después lo volvió a intentar sin éxito el obispo de Plasencia, Gutierre de Vargas Carvajal, promoviendo una expedición que volvió acabar en tragedia. Un temporal en el estrecho provocó el naufragio de la nave capitana muriendo todos sus tripulantes y solo una de las cuatro naves logró atravesar el estrecho y llegar a El Callao⁵⁵.

Por otra parte, la exploración terrestre había partido desde la gobernación de Chile hacía el sur, pero se encontró con la fortísima resistencia de los araucanos que frenó el avance de la conquista estableciendo una frontera durante décadas a la altura del río Bio-Bio. La situación motivó al entonces gobernador de Chile, Pedro de Valdivia, organizar dos expediciones marítimas hacia las latitudes meridionales de su gobernación: la del genovés Juan Bautista Pastene en 1544 y la de Francisco de Ulloa en 1553. La primera llegaría hasta los 40 grados de latitud sur y la segunda apenas llegó a la entrada del estrecho. Más fructífero fue el viaje del capitán Juan Fernández Ladrillero. En 1557 partió del puerto de Valdivia y pudo navegar el estrecho y describir sus costas aportando información sobre accidentes geográficos, pero a costa de soportar una larga y penosa travesía⁵⁶.

En términos económicos todas estas expediciones fueron un fracaso y tampoco cumplieron con los objetivos de conquista y colonización proyectados pese a que en ellas se invirtieron abundantes recursos humanos y materiales. Sin embargo, aunque la información geográfica y etnográfica que se pudo aprovechar fue bastante limitada, sirvió para añadir nueva información al padrón de navegación continuamente enmendado y custodiado en la Casa de Contratación de Sevilla⁵⁷ y fue material utilizado por los cosmógrafos para componer sus obras y avanzar en la cartografía de estos lugares más remotos del imperio. La evidencia más clara la encontramos en el Islario General del cosmógrafo Alonso de Santa Cruz (1505-

⁵⁵ OYARZUN, 1976: 73-86.

⁵⁶ OYARZUN, 1976: 89-110.

⁵⁷ SHÄFER, 2003: 62.

1567), cuyo mapa del estrecho de Magallanes es la síntesis visual de los relatos de estos exploradores, capitanes y pilotos durante estos veinte años de exploraciones en esta zona⁵⁸ (véase lámina 1).

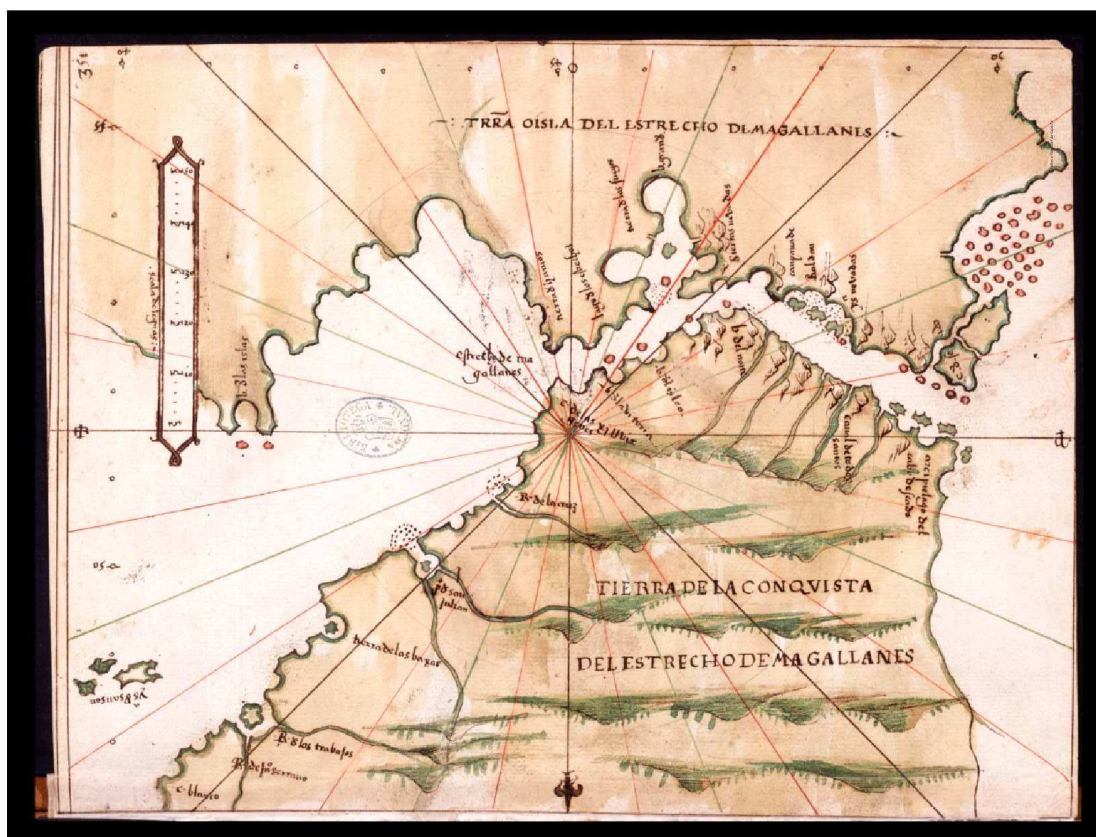


Lámina 1. Alonso de Santa Cruz. *Islario General de todas las Islas del Mundo. Estrecho de Magallanes*. BNE/Mss.709.

Aquella tierra austral demostró ser límite de las ambiciones imperiales y se pasó del entusiasmo inaugurado con el descubrimiento del paso interoceánico al escepticismo tras estas duras experiencias⁵⁹. Aquella vía de acceso a los tesoros y las riquezas deseadas de las islas Molucas se había vuelto una trampa para ilusos, pero estas circunstancias no significaron que España renunciase al control geoestratégico de la zona ni mucho menos

⁵⁸ PORTUONDO, 2013: 85-98.

⁵⁹ MASSMANN, 2014: 27.

renunciar a su titularidad sobre el papel. Felipe II decidió poner en pausa la conquista de esas lejanas tierras en los confines del imperio sabiendo que ningún enemigo contaba con los medios ni los recursos a su alcance para pretender su conquista. También se decidió con el parecer del el Consejo Real y Supremo de las Indias creado en 1524⁶⁰, poner en pausa la actividad exploratoria por el temor de no descubrir la ruta del estrecho a los enemigos u otras nuevas posibles si se demostrara la insularidad de la Tierra de Fuego⁶¹ que ya se planteaba como hipótesis peligrosa para el control estratégico de la zona⁶².

Poco a poco se configuró en la mentalidad colectiva la imagen de la frontera austral; un terreno y un mar difuso donde se diluía la monarquía más poderosa de la tierra. Teniendo en cuenta que en aquella época los mapas podían prometer tanto lo desconocido como lo conocido⁶³, no extraña la creencia de una geografía cambiante e imposible como lo relató Alonso de Ercilla en la *Araucana*:

por falta de pilotos o encubierta causa quizá importante, y no sabida, esta secreta senda descubierta, quedó para nosotros escondida, ora sea yerro de la altura cierta, ora que alguna isleta removida del tempestuoso mar y viento airado, encallando en la boca la ha cerrado⁶⁴

⁶⁰ SHÄFER, 2003: 95.

⁶¹ «podría ser que por el presente no conviniese que la navegación del estrecho se descubriese, ni entendiese, ni se navegase, porque su Magestad tiene agora muy quieta e muy pacifica toda la mar del sur, la qual no se navega sino por sus naturales, y si el dicho estrecho se navegase y se descubriese podrían entrar por el navios de franceses e de otros enemigos e inquietarían e robarían todas las naos e costas de Chile e del Perú asta llegar a la Nueva España desde la mar del sur» MORLA VICUÑA: 105.

⁶² «aunque el estrecho se pueble y se hagan fortalezas en el, de un cabo e del otro, no se podra proibir que no se navegue e pasen nabios por el sabiéndose el pilotage e navegación y demás desto la tierra que esta de la otra parte del estrecho podría ser que fuere isla e descubriéndose e boxandose la navegación estaría libre para se navegar la mar del sur e seria cosa superflua auer echo fortalezas para proibir la entrada del estrecho». MORLA VICUÑA: 105.

⁶³ GRUZINSKY, 2010: 86.

⁶⁴ ERCILLA Y ZÚÑIGA: 1574, I: 4.

4.3. Defender lo imposible

En ese clima de escepticismo sucedió lo que se creía imposible cuando en 1579 el corsario inglés Francis Drake atravesó el estrecho de Magallanes y atacó los puertos españoles del Pacífico. Ciertamente que la piratería a esas alturas no era nada nuevo en las Indias, pero este acontecimiento marcó un punto de inflexión en la historia de las colonias españolas no tanto por los daños materiales como por el impacto psicológico de esos ataques puesto que era la primera vez que se atacaba las espaldas del imperio irrumpiendo en el llamado «lago español»⁶⁵. Queda demostrado que a pesar de que Felipe II mantuvo una «política de quietud» en el estrecho de Magallanes e impuso el secreto en la información cartográfica, fue cuestión de tiempo que los enemigos encontraran aquel punto débil para llegar a la ruta de la plata del Perú. Al fracasar la intentona de 1576 en el istmo de Panamá, los ingleses buscaron una vía alternativa por el estrecho de Magallanes y demostraron ser capaces de cruzar el camino secreto perdido para los españoles. Drake también aprovechó aquella expedición para llegar a las islas Molucas y tras obtener un preciado cargamento de especias arribó con el *Golden Hind* a Plymouth el 26 de septiembre de 1580 logrando circunnavegar el mundo. Aquel importante avance de los ingleses en la navegación del estrecho generó incertidumbre en cuanto a la información que podían poseer los ahora principales enemigos de España en la nueva política exterior atlántica de Felipe II⁶⁶. Precisamente en ese momento el cosmógrafo-cronista López de Velasco (1534-1598) estaba elaborando la *Demarcación y división de las Indias* y en ella reconocía lo poco que aún se sabía de la hidrografía del estrecho de Magallanes. Esta percepción era compartida por otros expertos al servicio de Felipe II como el matemático Juan Bautista Gesio (1540-1580) y las relaciones

⁶⁵ MIRA CABALLOS, 2013: 147-151.

⁶⁶ Tras las treguas con los turcos, Felipe II comenzó a reducir sus intervenciones en el Mediterráneo, manteniendo una estrategia defensiva. A finales de los setenta las campañas de Alejandro Farnesio en los Países Bajos y la anexión de Portugal en 1580 reorientaron la política española hacia el Atlántico y el norte de Europa. LYNCH, 2010: 363-364, 376.

que habían llegado al Consejo de Indias no dejaban claro si existían más canales interoceánicos o si el territorio al sur del estrecho era una isla, planteando un rompecabezas de difícil solución para la defensa de la región⁶⁷. Aún con todos estos inconvenientes, había que demostrar al mundo el poder y la grandeza de la Monarquía Hispánica y por eso se decidió fortificar el estrecho y llevar a cabo su colonización. Esta claro que el peso del prestigio al que nos habíamos referido al principio de este capítulo tuvo mucho que decir en este proyecto. El cierre del estrecho de Magallanes al enemigo fue una poderosa imagen de la maquinaria propagandista de los Austrias⁶⁸. Para llevar a cabo semejante propósito se encargó al marino y científico pontevedrés Pedro Sarmiento de Gamboa (c.1532-1592) realizar un primer viaje desde el Virreinato de Perú para el reconocimiento del estrecho (1579-1580):

que por esta Mar del Sur se tenía quasi por imposible poderse descubrir, por las innumerables bocas y canales que hai antes de llegar á él, donde se han perdido muchos Descubridores que los Gobernadores del Pirú y Chile han embiado allá, y aunque han ido á ello personas que entraron en él por el Mar del Norte, nunca lo acertaron, y unos se perdieron, y otros se volvieron tan destrozados de las tormentas, desconfiados de lo poder descubrir, que á todos ha puesto espanto aquella navegación; para que quitado ese temor de una vez, y descubriendo el Estrecho, se arrumbase y se pusiese en cierta altura y derrota, y se tantease por todas partes para saber el modo que se tendrá en cerrar aquel paso para guardar estos Reynos ántes que los enemigos lo tomen⁶⁹

Tras la expedición, Sarmiento presentó una detallada relación a Felipe II en 1580 y el monarca le ordenó reunirse en secreto con el cosmógrafo Rodrigo Zamorano (1542-1620) para corregir y revisar el material cartográfico que usaría en el siguiente viaje⁷⁰. Una vez se ultimaron los detalles la expedición zarpó de Sanlúcar de Barrameda en 1581 con veintitrés

⁶⁷ Gesio pensaba que, debidamente defendido, aquel paso se convertiría en la principal ruta desde España al Pacífico, y para el transporte de bienes hasta España desde el Perú. PORTUONDO, 2013: 220-224.

⁶⁸ ZULETA CARRANDI, (2013): 171.

⁶⁹ SARMIENTO DE GAMBOA, 1987: 32.

⁷⁰ PORTUONDO, 2013: 121 y 222.

naves y tres mil personas de las cuales trescientos cincuenta eran futuros pobladores⁷¹. Las discrepancias entre Sarmiento y Diego Flores de Valdés complicaron la empresa hasta el punto de que Valdés acabó desertando junto al ingeniero Antonelli, encargado de las fortificaciones proyectadas en la boca del estrecho. Sarmiento continuó el viaje y fundó las poblaciones de Nombre de Jesús y Ciudad del Rey Felipe en 1584. Unos años después y sin las provisiones necesarias se produjo la tragedia de sus pobladores abandonados a su suerte en aquel inhóspito lugar y fracasó así el intento más grandioso por someter aquel *finis terrae* al control imperial. En los momentos en los que se consumaba este fracaso, Richard Hakluyt (c.1552-1616), apologista e ideólogo de la expansión inglesa en América, animó a sus compatriotas a que se adueñaran del estrecho austral porque era la principal puerta de entrada al tesoro tanto de las Indias occidentales como orientales. Thomas Cavendish (1560-1592) decidió seguir los pasos de Drake —convertido en un héroe nacional—, y cuando llegó al estrecho en 1587 encontró el último superviviente de la Ciudad del Rey Felipe que rebautizó como *Port Famine* (Puerto del Hambre). Pero los viajes que siguieron no cosecharon la misma fortuna y a fin de cuentas resultó más beneficioso para los ingleses las incursiones en el Caribe que exponerse a una arriesgada y larga travesía. Por otra parte, el período de inestabilidad política de Inglaterra que desembocó en las guerras civiles de los años cuarenta del siglo XVII hizo que los ingleses no volvieran a esas latitudes hasta 1669 con la expedición de John Narborough⁷². Por desgracia para el imperio español había una incipiente república rebelde con la firme determinación de buscar su grandeza en los mares.

⁷¹ SARMIENTO DE GAMBOA, 1987: 16.

⁷² MAESO BUENASMAÑANAS, 2005: 138-142.

5. CONTEXTO POLÍTICO

«Los hombres no son tan hijos de sus padres como de su tiempo»

Marc Bloch

5.1. La expansión marítima de los holandeses

Cuando Felipe II murió en 1598 dejó en manos de su hijo el imperio más grande del mundo y un horizonte de frentes abiertos con las principales potencias europeas. El joven Felipe III y su valido, el duque de Lerma, consiguieron cerrar estos frentes a través de habilidosos agentes diplomáticos firmando las paces con Francia (Vervins, 1598), Inglaterra (Londres, 1605) y con los rebeldes de los Países Bajos (Amberes, 1609). Pero este período dorado de la diplomacia española en la Edad Moderna cosechó una paz muy relativa, ya que la denominada Pax Hispánica no tuvo efecto en todos los territorios de aquel imperio engrandecido tras la unión en 1580 de las coronas ibéricas. En ese sentido, la Tregua de los Doce Años (1609-1621) firmada con los holandeses no supuso el fin de sus acciones hostiles en la parte más vulnerable del imperio que eran las posesiones portuguesas en el Atlántico y Asia. Estas incursiones venían produciéndose desde finales del siglo XVI a raíz del intento de Felipe II de excluir a estos «súbditos rebeldes» del comercio con las Indias mediante el cierre o el bloqueo comercial de sus puertos, circunstancia que los animó a entrar directamente en contacto con estos mercados al verse privados de sus beneficios por sus tradicionales intermediarios peninsulares⁷³. Felipe III inició su reinado manteniendo el embargo comercial sin conseguir doblegar económicamente a los insurrectos que continuaron siendo agentes imprescindibles de este comercio, ni mermar su capacidad ofensiva como quedó

⁷³ MURTEIRA, 2008, 2014. STRADLING, 1992: 78. LYNCH, 2010: 399-400.

demostrado con el ataque a las islas Canarias y a la costa de Brasil en 1599 y 1604 respectivamente (Hendrik Hartman, Paulus van Caerden).



Lámina 2. Anónimo de la escuela flamenca del siglo XVII. Combate naval entre españoles y holandeses (S.XVII). Museo Naval de Madrid.

Además, muchos portugueses y flamencos que se habían exiliado en la joven república aportaron el conocimiento, el capital y los contactos necesarios para favorecer esta expansión comercial marítima que aglutinó entorno a ella los sentimientos patrióticos de lucha contra la tiranía española⁷⁴. En el mismo plano ideológico se trató de justificar aquella actividad marítima mediante un fundamento jurídico teórico. Con esa intención, la Compañía Holandesa de las Indias Orientales (*Vereenigde Oostindische Compagnie*, VOC) encargó en 1608 al jurista Hugo Grocio (1583-1645) la redacción de una obra que se publicó

⁷⁴ BOOGAART et al., 1992: 74-75,78.

el mismo año que se firmó la Paz de Amberes (1609). La obra conocida como *Mare Liberum*⁷⁵ defendía la libre navegación por los océanos y mares del mundo legitimando a sus compatriotas e inició la disputa ideológica contra la teoría del *mare clausum* defendida por España, Portugal y Gran Bretaña⁷⁶.

Por otra parte, este contexto como bien explicó Martínez Torres⁷⁷ giró en torno a la idea del dominio de los mares, clave para dominar el comercio, obtener riqueza y ponerse a la cabeza del mundo, y se evidenció aún más el valor de la información geográfica como una poderosa arma para el dominio colonial⁷⁸. En Holanda pronto se impulsaron distintos proyectos en esa dirección, obteniendo los primeros resultados en 1605 con los conocimientos reunidos por los holandeses en ultramar gracias al estudio histórico natural que realizó Clusius (*Exoticorum libri decem*) o en el campo de la cartografía el *Itinerario* de Jan Huyghen van Linschoten editado en 1596, como resultado de la compilación de diversas fuentes de información náutica, entre las cuales se encontraba material cartográfico español y portugués, aunque a comienzos del reinado de Felipe III estos conocimientos pudieron ampliarlos con la experiencia de sus propias navegaciones y exploraciones hasta el punto de ser pioneros en este terreno⁷⁹. En ese aspecto poco pudo hacer España con su política de seguridad para evitar que las informaciones geográficas y los saberes náuticos pasaran de

⁷⁵ *Mare Liberum, sive de jure quod Batavis competit ad Indicana commercia dissertatio*, Lugduni Batavorum, Exofficina Ludovici Elzevirij, 1609.

⁷⁶ La obra de Grocio inició en el siglo XVII la confrontación de las tesis de libertad y dominio marítimo, (*mare liberum versus mare clausum*). La tesis de Grocio se basaba en las ideas de juristas españoles del siglo XVI como Vázquez de Menchaca defensor del principio de la libertad de los mares y Francisco de Vitoria. GROCIO, 1979: 19-38. En el ámbito ibérico el mayor opositor será el portugués Fray Serafín de Freitas con su "*De justo Imperio Lusitanorum Asiatico*" (1625), expresión de la tradición portuguesa de monopolio marítimo. MARTÍNEZ TORRES (2017): 71-96.

⁷⁷ MARTÍNEZ TORRES, (2017): 80-88.

⁷⁸ BRENDECKE, 2016.

⁷⁹ BOOGAART et al., 1992: 266-268, 272.

una mano a otra⁸⁰, contemplando en poco tiempo como Holanda pasaba a liderar el campo de los descubrimientos geográficos.

5.2. El descubrimiento de un nuevo paso interoceánico en 1616

La carrera por el descubrimiento de nuevos pasos interoceánicos que permitieran conectar Asia por occidente lejos de terminarse con el descubrimiento del estrecho de Magallanes motivó la búsqueda en el litoral norteamericano de un acceso similar alejado del dominio ibérico como demuestran las exploraciones de Varrezano (1524), Jacques Cartier (1534-1541), Frobisher (1576-1578), Davis (1585) y los viajes de Willem Barents a finales del siglo XVI (1594-1597). A inicios del siglo XVII (1607-1611), Henry Hudson, al servicio de los rusos primero y luego con la VOC, buscará el paso en varias exploraciones tanto en la costa del noreste como en la del noroeste del continente americano⁸¹. Del lado español no podemos olvidar que el procurador de Filipinas, Hernando de los Ríos Coronel, propuso una expedición para descubrir el paso del noroeste por el mítico estrecho de Anián, consiguiendo en 1613 que el rey apoyara la iniciativa pero sin el resultado esperado⁸². Sin embargo, fue en la joven república holandesa y al calor de su expansión comercial marítima donde se reunieron los factores necesarios para propiciar el descubrimiento de un nuevo paso interoceánico en 1616.

Con la apertura de las rutas marítimas asiáticas surge en 1602 la VOC, una institución que abanderó el poder naval del estado holandés y que intentó monopolizar el comercio y controlar las dos posibles rutas marítimas de acceso al mercado asiático que en ese momento eran el cabo de Buena Esperanza y el estrecho de Magallanes⁸³. Esta circunstancia motivó a que otros mercaderes holandeses emprendedores que no querían verse privados

⁸⁰ GRUZINSKY, 2010: 213.

⁸¹ CARRASCO, GULLÓN Y MORGADO, 2017: 67.

⁸² AGI, Filipinas 329. L. 2. ff. 170-171. v. Citado en PORTUONDO, 2013: 114.

⁸³ Israel, 1995: 71-72.

de aquel comercio, aportaran el capital necesario para financiar empresas encaminadas a sortear estas restricciones. Con esta intención, en 1610 Isaac Lemaire (1558-1624) fundó en Hoorn la Compañía Austral (*Australische of Zuid Compagnie*) y financió la expedición liderada por su hijo Jacob Lemaire junto con el experto marino Willem Corneliszoon Schouten para intentar abrir una nueva ruta que conectara con el Pacífico evitando el estrecho de Magallanes⁸⁴. Aunque en ese momento los mapas seguían representando la costa sur del estrecho como parte de la *Terra Australis Incógnita*, diversos testimonios e informaciones apuntaban la posibilidad de la insularidad y la existencia de otros pasajes. Cuando Drake cruzó el estrecho de Magallanes en 1578 alcanzó los 57 grados y 20 minutos de latitud sur situándose en la longitud del cabo de Hornos y aunque en su diario no quedó registro de aquel avistamiento, el testimonio recogido en la *Historia Natural y Moral de las Indias*, (1590) de José de Acosta de un piloto portugués a su servicio sustenta la posibilidad de un paso al sur del estrecho⁸⁵. Por su parte, el portugués Pedro Fernández de Quirós que escribió durante siete años una serie de memoriales con el objetivo de conseguir el favor de Felipe III para el patrocinio de un nuevo viaje para descubrir la *Terra Australis*⁸⁶, también informa del testimonio de un geógrafo al servicio del corsario Richard Hawkins prisionero en Perú advirtiéndole «se suele decir que el estrecho de Magallanes no es solo, y también se dice que la tierra de la otra banda del es una isla y que por fuera della hay mar abierto por donde se puede pasar del a otra mar»⁸⁷. Como lamentaba Cesáreo Duro en su historia de la Armada Española, el descubrimiento de los holandeses se había intuido anteriormente por nuestros marinos, pero no se tomó en consideración su iniciativa⁸⁸, y a ello debemos añadir que se

⁸⁴ *Ibíd*: 68.

⁸⁵ ACOSTA, 1590, Libro III, cap. XI.

⁸⁶ A partir de 1610 se comenzó la negociación de un nuevo viaje que se retrasará hasta marzo de 1615. Quirós embarcará hacia América para ponerse a las órdenes del virrey del Perú. Aquel viaje no lo pudo concluir pues falleció al llegar a América.

⁸⁷ FERNÁNDEZ DE QUIRÓS, 2002: 324.

⁸⁸ DURO, 1972: 371.

intentó sin éxito que estas informaciones se difundieran entre las potencias rivales como sucedió, por ejemplo, con los memoriales escritos por Pedro Fernández de Quirós⁸⁹. Es evidente que los holandeses tuvieron conocimiento de todo ello y siguiendo estas intuiciones Le Maire y Schouten zarparon del puerto de Texel en 1615 con dos navíos rumbo a las costas africanas de Sierra Leona donde se aprovisionaron para cruzar el Atlántico y llegar al litoral de la Patagonia. Cuando llegaron a la entrada del estrecho de Magallanes, continuaron su navegación por la costa de la Tierra de Fuego hasta encontrar con el paso que bautizaron con el nombre de *Le Maire*. Éste se abría entre la tierra que llamaron «*Mauritius van Nabau*» en honor de Mauricio de Nassau (1584-1625) futuro Príncipe de Orange, y unas islas que nombraron de los «*Staten Landt*», los estados de la república holandesa. El 31 de enero de 1616 alcanzan la latitud de 57 grados y 48 minutos sur hallando el cabo que bautizaron con el nombre de «*Caep Hoorn*» en honor a la ciudad homónima holandesa. Continuaron su travesía hasta las islas Molucas donde el gobernador de la VOC, Jan Pieterszoon Coen, los apresó acusándolos de navegar por el estrecho de Magallanes, desacreditando el descubrimiento del nuevo paso marítimo.

En el plano cartográfico y náutico este descubrimiento supuso un reajuste del mapamundi y una revolución en los tiempos de navegación ya que en comparación con la travesía por el estrecho solo tardaron dos días para llegar al Mar del Sur. En el plano político este progreso de los holandeses en el extremo sur del continente americano se sumaba a las exploraciones en el extremo norte de Henry Hudson que constituyeron el inicio de la fundación de la colonia de Nieuw Nederland⁹⁰. Y en el plano ideológico y propagandístico la relación del viaje de Le Maire, publicada en 1618, tuvo una difusión excepcional en la época, siendo la relación de viaje más editada durante el siglo XVII⁹¹. En la compilación de los viajes

⁸⁹ FERNÁNDEZ DE QUIROS, 2002: 327.

⁹⁰ BOOGAART et al., 1992: 269.

⁹¹ En 1619 se editó en latín (Guilielmun Ianfonium y Petrum Kaerium, Amnsterdam), en español (Bernardino de Guzmán, Madrid), en francés (Jan Jansson, Amnsterdam) e inglés (Nathanaell Newberry, Londres). Durante

Europeos a América de Theodor de Bry, la expedición holandesa de 1616 se presenta como una de las grandes hazañas náuticas. La idea quedó perfectamente representada visualmente en el grabado que ilustra el inicio del libro undécimo⁹², donde Schouten es coronado con laureles por un ángel de la fama frente a Fernando de Magallanes con la clara intención de parangonar su viaje con el descubrimiento del estrecho llevado a cabo por el navegante ibérico. Schouten aparece como el nuevo «dueño» del conocimiento náutico representado en la esfera armilar que sujeta con su mano derecha en un gesto aparentemente inocente (Véase lámina 3).



Lámina 3. Johann Theodorus de Bry: *Guilhelmi Schouten in australem oceanum expeditio*. Grabado (170 x 210 mm) Oppenheim, c.1619.

el siglo XVII la obra se volvió a editar en Holanda en los años 1618, 1619, 1624, 1632, 1637, 1644, 1648, 1649, 1651, 1655, 1661, 1663, 1664 y 1690. (1716, 1766...). DUVIOLS: 1985: 391.

⁹² BRY, 1992: 9, 346 y ss.

A la vista está que aquello fue un duro golpe a la reputación española hasta ese momento hegemónica en el campo de los descubrimientos y la navegación. A nivel político este descubrimiento generó más incertidumbre al desarrollo de los acontecimientos en ultramar. En el eje Filipinas-Molucas se había producido una escalada de ataques holandeses en los últimos años mientras España trabajaba en la organización de una armada de socorro al archipiélago. Pero con aquel descubrimiento se abría otro camino más rápido para que los enemigos llegaran con sus flotas al Mar del Sur complicando aún más la defensa de aquel vasto espacio marítimo. Como bien explicaron Carlos Martínez Shaw y Marina Alfonso Mola, la Monarquía Hispánica tenía que garantizar la seguridad en un laberinto de islas y en un sistema comercial que incluía además del tráfico local la ruta del Galeón de Manila, «Una seguridad amenazada por diversos enemigos, como fueron la piratería china, la piratería japonesa, el corso musulmán y las escuadras europeas»⁹³. Otro factor de inestabilidad que también provocó inquietud en la corte de Madrid fue la crisis política (1616-1618) abierta en la República en esos precisos momentos, pues se temió la caída del régimen de Oldenbarnevelt, como finalmente ocurrió en agosto de 1618, principal interlocutor de la paz firmada con el Archiduque en 1609, y con esto cualquier posibilidad de renegociar la tregua⁹⁴. Aunque, probablemente, a esas alturas del reinado de Felipe III, la decisión de entrar en guerra con los holandeses una vez expirada la tregua contaba ya con mayor número de partidarios⁹⁵. La creencia generalizada entre la gente era que la tregua de 1609-1621 había favorecido el desarrollo naval de sus rivales y perjudicado al catolicismo y cuestionado el prestigio, las proezas militares y la economía hispana⁹⁶ como se vio reflejado en memoriales críticos con la paz con ingleses y los rebeldes holandeses que pedían a Felipe

⁹³ MARTÍNEZ SHAW Y ALFONSO MOLA, 2013: 135-136.

⁹⁴ ISRAEL, 1995: 434-449; 1997: 45.

⁹⁵ STRADLING, 1992: 76-77.

⁹⁶ ALLEN, 2001: 330.

III aumentar el poder naval español y aplicasen medidas en el terreno diplomático, económico y militar⁹⁷ .

En este contexto, se recibió en la corte la noticia del descubrimiento por los holandeses de un nuevo paso interoceánico entre el Atlántico y el Pacífico. Bajo el prisma de la reputación, la Monarquía Hispánica no tuvo otra opción que responder al desafío holandés⁹⁸.

5.3. La respuesta al desafío

Las autoridades del Consejo de Indias y de la Casa de Contratación comenzaron a trabajar para resolver dos cuestiones urgentes: la expedición de socorro a las Filipinas y la expedición de reconocimiento del estrecho de Magallanes y del nuevo paso austral. La primera era un proyecto lastrado desde hacía años por diferentes problemas económicos y humanos: en 1613, la armada al mando de Ruy González de Sequeira llegó diezmada al archipiélago, proponiéndose enviar otra armada en 1615 que no llegó siquiera a levar anclas⁹⁹. Por su parte, la expedición de reconocimiento del estrecho de Magallanes y del nuevo paso austral era fundamental y complementaria a la anterior, porque, conociendo la navegación por el viejo y el nuevo estrecho, se podían abrir otros caminos para llevar ayuda a Filipinas sin doblar el cabo de Buena Esperanza o atravesar el Pacífico desde Nueva España. Además con ello podría abrirse la posibilidad de establecer una ruta comercial, que, según Vargas Ponce, ya había sido planteada unos años antes del descubrimiento holandés:

Ya antes de estos dos últimos viajes de los holandeses los Comerciantes de Cádiz pensaron en la contratación directa con los Reynos de Chile y de Perú y aún con las Filipinas, por lo que hicieron

⁹⁷ SANZ CAMAÑES, 2008: 1345-1347.

⁹⁸ GIL, 2018: 236-237.

⁹⁹ *Ibíd.*: 239-240.

representación al Rey ponderando las ventajas que resultarían, pero nada se logró, sin duda por haber sido de contrario parecer el Marqués de Montesclaros en el informe que remitió desde Lima en 1613¹⁰⁰

También esta expedición era un proyecto pendiente desde hacía tiempo en la medida que los enemigos usaban el estrecho de Magallanes para llegar al Mar del Sur. España no podía permitir —remachaba el Marqués de Esquilache, Virrey del Perú—, que esta navegación que reportaba beneficios a los enemigos fuera aparentemente tan fácil y segura para sus navíos, y tan desconocida a los españoles¹⁰¹. Es obvia la importancia que tuvieron ambos proyectos en el contexto político analizado, aunque otro factor interno de la política española ayudó a considerarlos asuntos prioritarios de Estado. Cuando se tomó la decisión de responder al desafío en 1616, el gobierno del duque de Lerma pese a que no se certificó el final de su valimiento hasta noviembre de 1618, estaba concluido pues había perdido la confianza de Felipe III en 1615¹⁰². Ya ese mismo año, el Consejo de Estado estaba dirigido por personalidades que pedían una política más agresiva y el régimen reformista y belicista de Zúñiga y Olivares que había sustituido al duque de Lerma apostó por unas fuerzas navales más potentes, con previsión a la reanudación de la guerra contra los holandeses produciéndose un incremento en el gasto naval que continuará en el reinado de Felipe IV¹⁰³.

Cuando se planeó la exploración de los estrechos no puede descartarse que desde el Virreinato del Perú se organizara paralelamente una expedición de reconocimiento durante el año de 1617. De hecho, el Virrey de Perú, en una carta fechada el 27 de marzo de 1618 defendía que desde Lima se exploraría mejor el extremo austral que desde Brasil argumentando que se había despachado desde Chile un navío que había realizado el

¹⁰⁰ VARGAS PONCE, 1788: 259.

¹⁰¹ AGI, Chile 165, Libro II, f. 158v. El Rey al Príncipe de Esquilache, 26/08/1618. ...buenos efectos que han conseguido [holandeses] y questa navegación que les a sido tan fácil y segura no lo puede ser a mis armadas y navios por no se aver executado en esta navegación.

¹⁰² ALVAR EZQUERRA, 2010: 391-397.

¹⁰³ GOODMAN, 2001: 72-73. WILLIAMS, 2013: 380.

reconocimiento del estrecho en tan sólo 38 días¹⁰⁴. La documentación que hemos podido investigar no permite conocer más detalles sobre aquel supuesto viaje que tal vez se trate de la misma expedición que no ha dejado más rastro que aquello que dijo en el siglo XVIII Dionisio de Alcedo en su obra (1740). Según este autor, la expedición al mando de Juan de Morel partió de América con dos navíos para reconocer el estrecho de Magallanes. Ahora bien, su relato debe tomarse con cautela porque dice que una vez desembarcaron en la Tierra de Fuego encontraron hombres de desmesurada altura que regalaron a los expedicionarios «una barra de oro de media vara de largo»¹⁰⁵.

De lo que no hay duda es que la expedición liderada por los hermanos Nodal en 1618 es la evolución de una empresa que venía planificándose desde 1616. Ese mismo año, tan pronto se tuvo noticia del descubrimiento holandés, se decidió responder con la organización de una expedición¹⁰⁶. En septiembre de 1616 el presidente de la Casa de Contratación de Sevilla, don Francisco de Tejada y Mendoza, ya se encontraba buscando dos carabelas y la tripulación necesaria para tal efecto, entre la cual irían dos pilotos experimentados en cada una de ellas y treinta soldados repartidos entre ambas¹⁰⁷. Para comenzar a poner en marcha el proyecto el rey ordenó al presidente de la Casa que se proveyera de 6000 ducados del dinero destinado para la armada de socorro de Filipinas y que luego despachara libranzas y órdenes conforme a las instrucciones que le llegarían desde la Junta de Guerra de Indias¹⁰⁸. Esto no impidió continuar con los preparativos de la

¹⁰⁴ AGI, Lima 38, vol. V, f. 97v. Citado por Juan Gil: Gil, 2018: 244.

¹⁰⁵ Duro, 1972: 377-378. Charles de Brosses, posiblemente basándose en Alcedo, también recoge en su obra la noticia de este viaje, refiriéndose al capitán «Moore» al que los indios le entregan «un lingot d'or long de plus d'un demi pied». Brosses, 1756: 422. Tanto Javier Oyarzum (1976: 190-191) como Juan Alfonso Maeso (2005: 128) afirman que fueron equipados dos navíos con sesenta hombres, víveres para dos años y material necesario para fortificar el estrecho y que dicha expedición zarparía de Lisboa en octubre de 1618, pero no citan la fuente de esta información.

¹⁰⁶ AGI, Filipinas 200, N. 227.

¹⁰⁷ AGI, Patronato 33, N.5, R.1. (3) f. 1r.

¹⁰⁸ AGI, Patronato 33, N.5, R.1.

armada de socorro a las islas Filipinas ya que se ordenó al Consejo de Hacienda proveer el dinero necesario para rehacer esta armada y poder despacharla en el tiempo estipulado (septiembre de 1617)¹⁰⁹.

Además de la financiación, este primer planeamiento de la «jornada al estrecho» — nombre que se dio al viaje de reconocimiento de las tierras australes—, tuvo dificultades a la hora de encontrar las carabelas¹¹⁰, los pilotos prácticos adecuados¹¹¹ y los marineros¹¹², pero el principal problema que surgió fue encontrar la persona idónea para liderar aquella expedición. El 13 de septiembre de 1616 se comunicó al presidente de la Casa de la Contratación de Sevilla la resolución de la Junta de Guerra de Indias por la que se designaba a don Diego Molina jefe de la misión exploradora. Hijo de Francisco de Molina (1526-1610), capitán general de Guipúzcoa (1563), había desempeñado el cargo de su padre en la armada y a esas alturas contaba con una buena hoja de servicios¹¹³. Al mando de la otra carabela iría Andrés de las Alas, un sargento mayor que contaba con más de veintitrés años de servicio en la carrera de las Indias y al que se le pagarían 40 ducados de sueldo al mes¹¹⁴. A Molina, como jefe de la expedición se le pagarían 150 ducados de sueldo al mes desde el día que se presentara en Sevilla y al regreso del viaje se le concedería el título de capitán general de la flota que escogiera del Perú o Nueva España. Molina también exigió el hábito de Santiago, cuestión que la Junta decidió consultar al Rey para que se sirviera de hacerle gracia de éste «para que con más gustoso ánimo vaya a lo que se le manda pues no a de esperar a que se hagan informaciones»¹¹⁵. Sin embargo, Molina no se mostró nada animado con ese proyecto. Había regresado de Nueva España y tras permanecer cautivo en Virginia durante

¹⁰⁹ AGI, México 2488. Consulta del Consejo de Indias. 06/02/1617.

¹¹⁰ AGI, Filipinas 200, N. 53, ff. 204r-205v.

¹¹¹ AGI, Filipinas 200, N. 227, ff. 806r-810v, 872r-879r.

¹¹² AGI, Filipinas 200, N.64, ff. 241r-245r.

¹¹³ SOLER PASCUAL, 2010: 163.

¹¹⁴ AGI, Patronato 33, N.5, R.3. (1), f.1r; AGI, Patronato 33, N.5, R.1. (2).

¹¹⁵ AGI, Patronato 33, N.5, R.1. (3) f. 1v; (4) Respuesta de la Junta. 15/09/1616.

seis años, padeciendo trabajos y miserias sin recibir premio alguno, lo último que deseaba era embarcarse en un viaje incierto a unas tierras ignotas. El duque de Lerma pensó que resolvería el problema comprando la voluntad de Molina con los 1000 ducados que le ofreció de costa, pero aquello tampoco fue suficiente¹¹⁶. Pronto mostró su disconformidad con las recompensas que se le ofrecieron escribiendo al rey en octubre de 1617¹¹⁷ e incluso puso en duda el descubrimiento de los holandeses, acabando, desesperando a los miembros de la Junta. El perspicaz Guillermo Semple metió el dedo en la yaga cuando en mayo de 1617 elevó un memorial al Consejo de Indias criticando la tardanza con la que se estaba respondiendo al desafío holandés, «estando aún Diego de Molina en Sevilla sin apariencia de ir a realizar aquello de tanta importancia»¹¹⁸. Un mes después, Felipe III, pidió explicaciones a la Junta sobre los motivos de la demora¹¹⁹. Para mayor desesperación del Consejo de Indias ese mismo verano ya se temía que la armada de Filipinas no pudiese salir por haber atendido ineludiblemente otras provisiones «tan grandes y preçissas» perdiéndose otro año más y todo el dinero invertido. Con este panorama se llegó al punto de presionar a Molina con órdenes directas del Consejo de Estado, pero éste escribió al rey suplicándole que le hiciera merced a sus pretensiones y que actuara con la humanidad y justicia que él esperaba: «no es justo que por medios violentos quiera V. Md servirse de quien con tanto amor y gusto lo a hecho perdiendo sus comodidades y ariscando su vida [...] no se le de ocasión a que la pasión le acabe y no pueda acudir a su real servicio como desea que en ello recibira md»¹²⁰.

Lógicamente se acabó perdiendo la confianza en Molina y en enero de 1618 su nombre estaba totalmente descartado para aquella misión. El Consejo de Indias lo apartó de este asunto promoviéndolo al cargo de corregidor en el virreinato del Perú dónde morirá siete

¹¹⁶ GIL, 1989: SOLER PASCUAL, 2010: 164, 321.

¹¹⁷ AGI, Filipinas, 200, N.244, ff. 872r-879r.

¹¹⁸ BN, Ms. 2348, f. 529r.-529v. Citado en Juan Gil: GIL: 2018: 246.

¹¹⁹ AGI, México 2488. Sesión extraordinaria del Consejo. 27/06/1617. Citado en Juan Gil. GIL, 2018: 248.

¹²⁰ AGI, Patronato 33, N.5, R.1. (5).

años después¹²¹ como corregidor de San Miguel de Piura y puerto de Paita¹²². En cuanto a Andrés de las Alas, tras aguardar más de un año en la corte para embarcarse en aquel viaje, suplicó que tomaran resolución con él¹²³ y en 1618 finalmente obtuvo licencia para ir a las Indias con su criado para desempeñar su nombramiento como capitán de infantería del presidio de La Florida¹²⁴. Entre tanto se escribió a José de Mena para ocupar el cargo de Molina ofreciéndole las mismas mercedes¹²⁵, pero su nombramiento como almirante de la armada de Filipinas lo descartó para servir en la llamada «jornada del estrecho»¹²⁶.

¹²¹ Gil, 2018: 249.

¹²² AGI, Contratación 5793, L.1, ff. 278-281. AGI, Indiferente 450, L.A5, ff. 195-195v.

¹²³ AGI, Patronato 33, N.5, R.3.

¹²⁴ AGI, Indiferente 450, L.A5, ff. 118-119. AGI Contratación 5363, N.28.

¹²⁵ Gil, Juan, 2018: 248.

¹²⁶ AGI, Filipinas 340, L.3, ff. 140r-141r.

6. ORGANIZACIÓN DE LA EXPEDICIÓN

Estas negociaciones consumieron el valioso tiempo de todo un año. Pasado el tiempo en el que aquella expedición debía haber zarpado, —finales de verano de 1617— aquel proyecto continuó adelante con la meta fijada en septiembre de 1618. Igual que sucedía con los preparativos de cualquier flota o escuadra naval, la organización y la puesta en marcha de lo planificado dependía de las fechas en las que se debían llevarse a cabo cada parte de los preparativos, y cuando una parte fallaba todo se paralizaba¹²⁷. Ahora quedaba un plazo de tiempo muy corto para poner en marcha la expedición y muchas cuestiones que solventar como la construcción de las carabelas, los pertrechos y la tripulación.

6.1. El mando de la expedición: los hermanos Nodal

La Junta intentó buscar candidatos en el reducido grupo de experimentados marinos que contaba las fuerzas navales, pero la situación era poco esperanzadora visto que el mando de la armada de Filipinas en 1616 despertó muy pocas ganas entre los candidatos¹²⁸ y menor entusiasmo despertaba entre los oficiales de la marina aquel viaje plagado de incertidumbres. En la Junta de Guerra de Indias entonces decidieron encomendar el viaje a Bartolomé García de Nodal y Gonzalo de Nodal, dos hermanos y experimentados marinos que contaban con brillantes carreras militares. Habían nacido en Pontevedra, en el seno de una humilde familia marinera¹²⁹ y sirvieron desde muy jóvenes como «aventureros sin

¹²⁷ GOODMAN, 2001: 80-81.

¹²⁸ El cargo fue rechazado sucesivamente por Juan de Salas, Luis de Silva y Antonio de Oquendo. GIL, 2018: 239-240.

¹²⁹ Desde finales del siglo XIX, documentos familiares de los Nodal fueron viendo la luz de la mano de distintos autores, destacando la publicación y transcripción del testamento de Bartolomé García de Nodal, conservado en el Archivo del Museo de Pontevedra (AMP, fondo Mareantes, G 44), por José Millán (1920: 148-192) que reveló la identidad de algunos familiares, entre ellos, los padres de estos navegantes, Amaro de Montemeán y María de Nodal, del arrabal marinero de Pontevedra. Recientemente, Fernández Pousada aportó nueva documentación sobre los ancestros de los hermanos, aclarando el error persistente en la historiografía

sueldo» en la Armada del Mar Océano, peregrinando de un escenario a otro al compás de las necesidades de un imperio global¹³⁰. Además, contaban con experiencia en la base naval de Lisboa, que puede acreditarse con la documentación que hemos encontrado en el Archivo Nacional da Torre do Tombo¹³¹, un puerto que desempeñó un papel importante en el reinado de Felipe III, albergando una fuerza naval que tenía por misión proteger la ruta atlántica de las Indias, patrullando desde el cabo de San Vicente y las Azores¹³². Fue allí donde forjaron su amistad con don Diego Brochero y Anaya, el miembro más influyente de la Junta de Guerra de Indias y un reputado experto naval en aquel momento¹³³. Brochero fue un personaje principal en la organización de los preparativos de la expedición de 1618 y uno de los que recomendó el nombre de los hermanos al Consejo¹³⁴. Otro miembro de la Junta favorable a los Nodal fue don Luis Enríquez que fue Gobernador y Capitán General de Galicia (1607-1615) y conocía de primera mano las actuaciones de ambos hermanos en aquel Reino. Por otra parte, los hermanos Nodal también contaban con la simpatía de un miembro del Consejo de Estado y principal agente diplomático de la Corona en aquel momento, don Diego Sarmiento de Acuña (1567-1626), I Conde de Gondomar, a quien en 1607 Antonio

de confundir el nombre de García que lleva Bartolomé en honor a su abuelo materno (García de Nodal) como un apellido común a ambos hermanos. FERNÁNDEZ POUSADA, (2012): 453-464.

¹³⁰ Pronto contaron con la admiración de sus jefes como Pedro de Zubiaur, Luis Fajardo o Diego Brochero entre otros que aprueban sus servicios. Sirvieron en las campañas de Irlanda e Inglaterra, en la batalla de las Salinas de Araya (1605) e islas de Barlovento, escoltando las flotas de la plata y también en el Mediterráneo con ocasión de la conquista de la Mamora (1616). Ambos hermanos obtuvieron el grado de capitán bajo las órdenes del Adelantado Mayor de Castilla, don Martín de Padilla. Nodal, 1621, *Relación sumaria*. RAH, 2011: 129-130.

¹³¹ Archivo Nacional da Torre do Tombo (en adelante, ANTT) ANTT, Corpo Cronológico, Parte II, maço 308, doc. 34, f. 1 r.; ANTT, Corpo Cronológico, Parte II, maço 334, doc. 32; ANTT, Corpo Cronológico, Parte II, maço 334, doc. 82, f. 1 r

¹³² RAHN PHILLIPS, 1991: 34.

¹³³ GOODMAN 2001:56-57.

¹³⁴ NODAL, 1621, *Al lector*.

Troncoso y Ulloa había recomendado estos hermanos como valientes y honrados soldados¹³⁵. Al margen de estas influencias, cuando Bartolomé es elegido para liderar la expedición de 1618 tenía acreditados más de 28 años de servicio en la Armada del Mar Océano y llevaba más de 20 años desempeñando el cargo de capitán de diferentes galeones y navíos¹³⁶. Por orden del Rey, don Fadrique de Toledo, capitán general de la Armada del Mar Océano dio licencia al capitán Bartolomé trasladándole la orden en Cádiz el 10 de noviembre de 1617¹³⁷. Bartolomé partió hacia la Corte con sus pertenencias y los documentos para acreditar sus méritos ante el Consejo como hizo a finales de ese mismo año. Gracias a una copia que se sacó de los mismos en el despacho de la secretaria de la guerra de mar fechada el 2 de enero de 1618, sabemos que Bartolomé presentó las órdenes de sus superiores, siete patentes de diferentes navíos y galeones, dos cédulas reales y un título que le concedió Felipe III nombrándolo por su capitán ordinario de mar¹³⁸. Le prometieron los mismos beneficios ofrecidos a Diego de Molina¹³⁹ y fue nombrado «cavo de la gente de mar y guerra» de aquella expedición, y como tal se ordenó que fuera tratado y considerado en todas partes de los reinos¹⁴⁰.

Bartolomé llegó a Lisboa con la relación de los pertrechos y provisiones necesarias para las carabelas, una cédula real para el proveedor de la armada, las cartas de pago respecto a su sueldo y las letras por valor de 6000 ducados. Comenzaría a cobrar su sueldo de 120

¹³⁵ Biblioteca de la Real Academia de la Historia (en adelante, BRAH), Colección Salazar, A80, fol. II. Transcrito y publicado por GONZÁLEZ GARCÍA-PAZ (1961): 5-6.

¹³⁶ AGI, Patronato 33, N.4, R.4 (1) f. 1r. Relación de los servicios del capitán Bartolomé García de Nodal que se hizo en el Consejo de Indias. 2/01/1618.

¹³⁷ AGI, Patronato 33, N.4, R.4 (2) f. 1r.

¹³⁸ AGI, Patronato 33, N.4, R.4 (2). Copia de 2 de enero de 1618. La relación de sus servicios junto con la de su hermano Gonzalo fueron publicadas en la edición impresa de su viaje en 1621.

¹³⁹ AGI, Patronato 33, N.4, R.4 (1) f. 1v.

¹⁴⁰ AGI, Chile 165, L.2, f. 148. «...y os guarden todas las honras, graçias y prebeminencias que razón de dicho cargo deveis haver y goçar y os deven ser guardadas».

ducados al mes, en virtud de las cartas de pago que llevaba, desde el día que se presentara en Lisboa ante don Fernando Alvia de Castro, proveedor general de la Armada, y le entregara las letras de los 6000 ducados que llevaba desde Madrid¹⁴¹. Además, se le habría de pagar por cuenta del proveedor los 15 días que se le daban para llegar a la ciudad de Lisboa a razón del sueldo que tenía sirviendo en la Armada del Mar Océano¹⁴².



Lámina 3. Julio García Condoy. *Retratos de Bartolomé (izquierda) y Gonzalo de Nodal (derecha)*. (c. 1945). Museo de Pontevedra.

Posteriormente en el Consejo se decidió que lo acompañaría por capitán de la otra carabela su hermano Gonzalo, cuyo título fue ratificado por el Rey el 8 de agosto de 1618¹⁴³.

¹⁴¹ AGI, Chile 165, L.2, f. 148v, Título de cayo de la gente de guerra y mar de las carabelas que han de ir a reconocer el estrecho de Magallanes a Bartolomé García de Nodal. El rey, Madrid, 10/04/1618.

¹⁴² AGI, Chile 165, L. 2, f. 148v, Título de cayo de la gente de guerra y mar de las carabelas que han de ir a reconocer el estrecho de Magallanes a Bartolomé García de Nodal. El rey, Madrid, 10/04/1618.

¹⁴³ AGI, Chile 165, Libro 2, ff. 152r-153r. Cédula Real por la que se concede el título de capitán de una de las dos carabelas que han de ir a reconocer el estrecho de Magallanes a Gonzalo de Nodal. San Lorenzo, 08/08/1618.: «...y conviene que en la segunda caravela se embarque y baya un capitán platico y buen marinero que la rixa y gobierne segun y conforme las ordenes que yo mandare dar para el dicho viaje y por questas y por otras buenas partes soy informado concurren en la persona de vos, Gonçalo de Nodal, e tenido y tengo por

Gonzalo desempeñaba la intendencia de los astilleros de La Coruña sirviendo al marqués de Cerralbo, capitán general del Reino de Galicia, cuando le concedió licencia para acudir a la Corte con motivo de este viaje¹⁴⁴. Se le señaló un sueldo de 60 ducados al mes durante 12 meses que se encargaría de abonar el proveedor general de la armada en Lisboa. En agosto, Gonzalo salió de Madrid con los pilotos holandeses y portugueses dirección a Lisboa. Entre los papeles que llevaba estaban las instrucciones dadas en la Junta para «la jornada al estrecho»¹⁴⁵.

6.2. El cosmógrafo de la expedición

Para lograr los objetivos científicos y náuticos que se pretendían con esta expedición fue necesario encontrar un individuo capaz de manejar todo el instrumental náutico y con los conocimientos teóricos necesarios para realizar todos los cálculos y las mediciones que se realizarían durante la travesía. En la Junta de Guerra de Indias se propusieron muchos candidatos para este cargo fundamental de la expedición. Entre ellos, el portugués Juan Manso, que disputaría por el puesto de piloto mayor. El Consejo decidió que se tomaría resolución del asunto una vez se hubieran presentado los pilotos en Madrid¹⁴⁶. Finalmente, se escogió para este cargo a Diego Ramírez de Arellano, un joven cosmógrafo que por aquellas fechas estaba en Madrid, posiblemente, en la Academia de Matemáticas fundada por Felipe II¹⁴⁷. A mediados de agosto de 1618 el secretario Pedro Ledesma trasladó al Príncipe Filiberto la decisión de la Junta de escoger a un criado suyo, Diego Ramírez de Arellano, como hombre inteligente y práctico en la materia de tomar altura y hacer las

vien de elixiros y nonbraros como por la presente os elixo e nombro por capitán de la segunda caravela» f. 152.

¹⁴⁴ NODAL, 1621, *Al lector*.

¹⁴⁵ AGI, Chile 165, L.2, f. 157v. Pedro de Ledesma a Francisco de Tejada. Madrid, 07/081618.

¹⁴⁶ AGI, Indiferente 1446. Citado por Juan Gil, 2018: 251.

¹⁴⁷ Sobre su formación y trayectoria, véase la tesis doctoral de Ignacio Díaz Hernández: DÍAZ HERNÁNDEZ, 2012.

descripciones necesarias durante el viaje. Teniendo en cuenta el poco tiempo que faltaba para que zarpasen, le suplicó que le diera licencia cuanto antes fuera posible¹⁴⁸. Se le concedió un sueldo de 70 escudos al mes desde el momento que se pusiera en camino para embarcarse con los Nodal en aquel viaje y a su regreso se le pagaría 21 escudos al mes hasta que fuera ocupado o se le hiciera merced¹⁴⁹. Por estas cuentas, el cosmógrafo cobraría prácticamente lo mismo que el resto de los pilotos participantes en la expedición¹⁵⁰. (Véase cuadro 4). Fue nombrado con el cargo de cosmógrafo de la expedición por Cédula Real firmada el 26 de agosto de 1618¹⁵¹.

Poco se sabe de su vida anterior aquel viaje que lo haría famoso, y los datos biográficos ciertos que conocemos son gracias a su testamento que otorgó en Sevilla en 1624, el mismo año de su muerte¹⁵². Por este testamento sabemos que era natural de Xátiva e hijo de Vicente Alfonso y de Ana Ramírez de Arellano. En el momento que es designado cosmógrafo de la expedición se había casado ese mismo año de 1618 en Madrid con Mariana de Aybar y no tenía ningún hijo. Como miembro de la tripulación embarcada en las carabelas tenía la obligación de acatar y obedecer las órdenes de sus dos superiores, los hermanos Nodal¹⁵³.

6.3. Pilotos holandeses, portugueses y castellanos

Uno de los problemas recurrentes en las fuerzas navales de aquel momento era la falta de pilotos en general y, en particular, de pilotos prácticos en la navegación fuera de las rutas por las que discurrían las flotas entre la metrópoli y América. Esta realidad se refleja

¹⁴⁸ AGI, Chile 165, L.2, f. 156v. Carta del secretario Pedro Ledesma al Príncipe Filiberto. Madrid, 16/08/1618.

¹⁴⁹ AGI, Chile 165, L.2, f. 157r.

¹⁵⁰ AGI, Patronato 33, N.5, R.5 (1), f. 1v. El sueldo del piloto se concertó en 60 ducados (x 10 pagas) + 6 escudos y 2 reales y medio de dietas al mes (x 10 pagas). Se tiene en cuenta que los escudos son de a 10 reales tal como se especifica en la relación de sueldos.

¹⁵¹ AGI, Chile 165, Libro II, ff. 161v-162v.

¹⁵² Soler: 237-239.

¹⁵³ AGI, Chile 165, L.2, f. 152v.

claramente en las palabras del presidente de la Casa de Contratación al Consejo de Indias durante la organización de la expedición en 1618: «...aquí se save poco fuera de las navegaciones ordinarias, y yo me contentaría con que todos los pilotos que las haçen supiesen lo que an menester en ellas, con que se escusarian gravissimos daños yrreparables»¹⁵⁴. Este problema se arrastraba desde 1616 cuando se intentó encontrar pilotos prácticos en la navegación del estrecho para enviar con Molina¹⁵⁵. Para solventar este inconveniente se recurrió a una práctica habitual durante todo el reinado de Felipe III: la contratación de pilotos extranjeros. Aunque contravenía las normas de 1527 que establecían que un piloto debía ser castellano, por la sencilla razón de que los extranjeros tenían prohibido el acceso a las cartas náuticas, con la creciente necesidad de pilotos expertos, esa norma solía eludirse frecuentemente por medio de la naturalización¹⁵⁶. No era la primera vez que el carácter exclusivo del conocimiento cartográfico al que los españoles querían tener acceso debía comprarse por los canales del espionaje contactando con pilotos holandeses que vendían sus conocimientos adquiridos y se ponían al servicio de otras expediciones como ocurrió en la flota de Thomas Cavendish en 1598¹⁵⁷. De esta manera, se encargó al Archiduque Alberto —gobernador de los Países Bajos en ese momento—, realizar las gestiones necesarias para encontrar pilotos prácticos en la navegación del estrecho de Magallanes. El 8 de marzo de 1618 llegó a Sevilla el piloto holandés Joan de Witte con sendas cartas del Archiduque y del conde de Egmont, con los términos del contrato y la relación del asiento que se había hecho con él y con Valentin Tansen, otro piloto que llegaría días más tarde con el resto de las pertenencias de ambos pilotos¹⁵⁸. Valentín Tansen o Yansen, vecino de Ámsterdam, y Joan de Veyte (Witte) —naturalizado como Juan Blanco— fueron nombrados oficialmente por el rey para desempañar sus funciones de piloto en la

¹⁵⁴ AGI, Patronato 33, N.5, R.7 (3) f. 1r.

¹⁵⁵ AGI, Filipinas 200, N. 64, ff. 241r-245r.

¹⁵⁶ PORTUONDO, 2013: 118; BRENDHECKE, 2016: 188.

¹⁵⁷ BOOGAART et al., 1992: 266, 306.

¹⁵⁸ AGI, Patronato 33, N.5, R.7 (1) f. 1r.

expedición con un sueldo de sesenta escudos al mes el 26 de agosto de 1618¹⁵⁹. Con estos pilotos se debatió en Sevilla sobre la navegación por el estrecho de Magallanes¹⁶⁰ y gracias a la información cartográfica aportada el cosmógrafo mayor de la Casa, Antonio Moreno, pudo elaborar una carta náutica del nuevo estrecho que se remitió a la Junta de expertos (véase lámina 5)¹⁶¹. Esta carta sirvió de guía a la expedición, siendo «la figura de la planta» que se menciona en las instrucciones de la Cédula Real¹⁶².



Lámina 4. Carta náutica de los estrechos de Magallanes y San Vicente atribuída a Pedro de Letre (1618). Real Academia de la Historia (RAH), Colección Departamento de Cartografía y Artes Gráficas, C-003-086.

¹⁵⁹ AGI, Chile 165, L.2, ff. 159v-160v. Son escudos de a 10 reales que equivalían a los 60 ducados al mes que fueron asignados de sueldo a los pilotos en la relación manejada por Brochero. Véase cuadro 4.

¹⁶⁰ AGI, Patronato 33 N.5 R.7, (1), f. 1 v.

¹⁶¹ AGI, Patronato 33 N.5 R.7, (2), f. 1 r.

¹⁶² Museo Naval de Madrid (en adelante MNM), 53-B-9. Carta de la región magallánica. 1618. Copia en el Archivo Histórico Nacional (en adelante AHN), Colección documentos de Indias, Car.1, N.4.

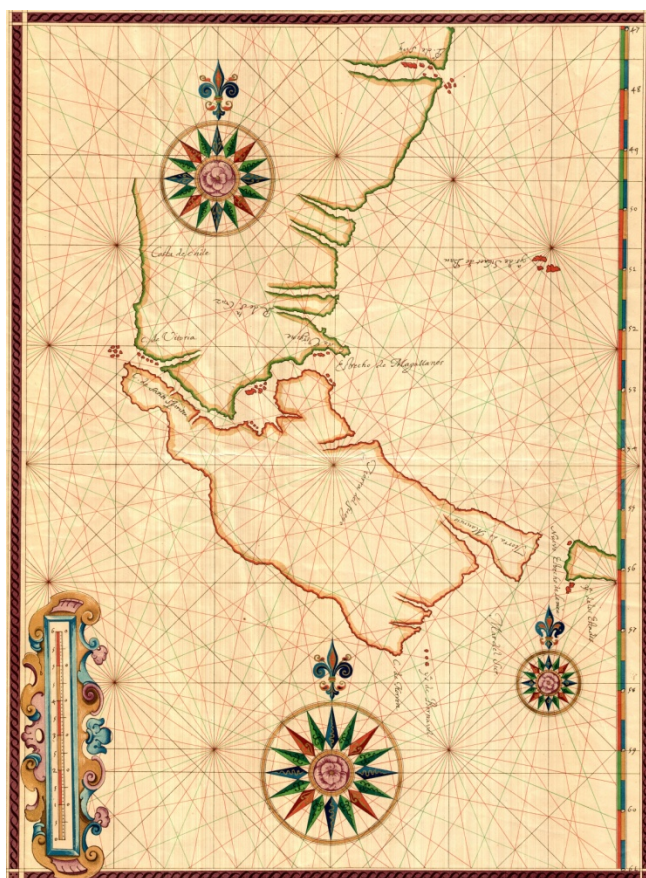


Lámina 5. Carta náutica de los estrechos de Magallanes y San Vicente elaborada por el cosmógrafo Antonio Moreno (1618). Archivo Histórico Nacional (AHN), Colección documentos de Indias, Car.1, N.4.

También estaban en la Casa de Contratación Juan Lopes y Juan Manso, dos pilotos portugueses que en aquel momento estaban trabajando tomando los puntos de la instrucción necesaria para aquel viaje¹⁶³. Estos cuatro pilotos se trasladaron a Madrid en el mes de julio¹⁶⁴, quedándose en Sevilla a la espera de acudir a Madrid si fuera necesario para la jornada al estrecho otro piloto holandés llamado Pedro de Letre que estaba entretenido allí desde 1616 bajo las órdenes de Tejada¹⁶⁵. El 24 de julio de 1618 los pilotos holandeses fueron escuchados con ayuda de un intérprete en la Junta de Guerra y ya solo faltaba darle

¹⁶³ AGI, Chile 165, L.2, f. 149v, s/f.

¹⁶⁴ AGI, Chile 165, L.2, f. 155v.

¹⁶⁵ AGI, Patronato, 33, N.5, R.7 (4) ff. 1r-1v. 28/07/1618.

las instrucciones necesarias para despacharlos a Lisboa. Pero a esas alturas todavía eran necesarios cuatro pilotos más, preferentemente castellanos, que supieran tomar la altura y una vez examinados para esta misión se debían enviar directamente a Lisboa¹⁶⁶. Con el tiempo tan escaso, en Sevilla solo se pudo encontrar dos pilotos castellanos que reunieran esas condiciones por lo que se decidió enviar junto a estos dos pilotos también a Pedro de Letre¹⁶⁷. Uno de esos dos pilotos castellanos fue Simón Saneado que se ofreció a servir en aquel viaje a cambio de que a su regreso le dieran visita a un filibote que tenía de cuatrocientas toneladas para navegar en una de las flotas de Indias¹⁶⁸. El otro fue Juan Núñez de Nodal que embarcó como piloto en la nave almiranta. Era sobrino de los capitanes encargados de la expedición y en ese momento debía estar sirviendo en la Armada del Mar Océano junto a sus tíos¹⁶⁹.

También hubo deserciones como fue el caso de Enrique Bacon, un piloto inglés que había sido capturado en el Mar Caribe y llevado a la cárcel de la Casa de Contratación de Sevilla para ser intercambiado por Diego Molina y otros dos prisioneros que se encontraban cautivos en Virginia¹⁷⁰. En 1616 fue excarcelado para servir en la armada de socorro a Filipinas¹⁷¹ y como ésta no llegó a zarpar regresó a la cárcel en noviembre de 1617; aunque por poco tiempo ya que en 1618 volvió a salir de prisión para ponerse al servicio de Antonio Moreno, cosmógrafo de la Casa de Contratación durante los preparativos de la expedición de los hermanos Nodal¹⁷². El piloto inglés aprovechó esta ocasión para fugarse a Inglaterra¹⁷³ y el presidente de la Casa intentó sin éxito localizarlo con ayuda del embajador

¹⁶⁶ AGI, Chile 165, L.2, f. 151v, Carta de Pedro de Ledesma a don Francisco de Tejada. Madrid, 24/07/1618.

¹⁶⁷ AGI, Chile 165, L.2, f. 158r. Carta de Pedro de Ledesma a Francisco de Tejada. Madrid, 21/08/1618.

¹⁶⁸ AGI, Chile 165, L.2, f. 178r. El Consejo de Indias a Francisco de Tejada. Madrid, 04/09/1618.

¹⁶⁹ BNE, Mss. 3019. El cosmógrafo Arellano se refiere a él como sobrino de ambos capitanes. f. 15v.

¹⁷⁰ AGI, Santo Domingo 869, L.6, ff. 135r-135v.

¹⁷¹ AGI, Filipinas, 200, N.94, ff. 322r-326r; AGI, Filipinas, 200, N.107, ff. 373r-378v.

¹⁷² AGI, Filipinas, 200, N.255, ff. 905r-906v; AGI, Patronato, 33, N.5, R.7 (1) f. 1r.

¹⁷³ AGI, Filipinas, 200, N.280, ff. 1002r-1003v.

español en la isla, el conde de Gondomar,¹⁷⁴y de nada sirvió la carta que escribió rogándole que volviera a España¹⁷⁵. Por si fuera poco, otro piloto natural de Sevilla llamado Francisco de Cárdenas Garay, no acudió cuando fue requerido para servir en la expedición de los hermanos Nodal¹⁷⁶. Finalmente se lograron embarcar en la expedición un total de siete pilotos de los cuales tres eran holandeses, dos portugueses y dos españoles. En la nave capitana irían tres de ellos junto al cosmógrafo, que desempeñaba también la función de piloto, y en la almiranta los otros cuatro (véase cuadro 4).

6.4. Marinería y otros tripulantes

Lo primero que llama la atención respecto a la expedición planeada en 1616 es una disminución en el número de expedicionarios, pasando de un total de 102 personas de las cuales 30 eran soldados¹⁷⁷a las 80 personas finalmente embarcadas en 1618. Esto se debió a racionalizar la empresa conforme a los objetivos que se perseguían, lo que supuso, entre otras cosas, abstenerse de los soldados porque la idea estaba meridianamente clara en la Junta: “...an de ser marineros que es lo necesario a esto que se pretende deste viaje pues en él no se va a pelear sino a reconocer”¹⁷⁸. Uno de los factores que condicionaban y determinaban el porte de los navíos y la previsión de los gastos era el tamaño de la tripulación. En este caso, para optimizar costes se fijó un tamaño de cuarenta tripulantes por ochenta toneladas de arqueo. En este cálculo, esta expedición fue precursora de las proporciones entre toneladas de arqueo y tripulación establecida posteriormente en las ordenanzas navales de Felipe IV en la que se asignaban 46 tripulantes por cada 100

¹⁷⁴ AGI, Filipinas, 200, N.283, ff. 1008r-1009v.

¹⁷⁵ AGI, Filipinas, 200, N.283, (2) f. 1013 r.

¹⁷⁶ AGI, Contratación 168, R.25, N.3.

¹⁷⁷ AGI, Filipinas, 200, N.244, (3).

¹⁷⁸ AGI, Chile 165, L.2, f. 155r.

toneladas, manteniendo como se ve una correlación muy similar¹⁷⁹. En cuanto a los marineros, hasta ahora se había entendido por la relación publicada que se embarcaron cuarenta en cada carabela. Sin embargo, un examen atento a la documentación conservada en el Archivo de Indias desvela que la tripulación total embarcada en la expedición — marineros incluidos— fue de 80 personas, pero fueron exactamente 18 marineros los que se embarcaron en cada carabela con el adelanto de 10 pagas a razón de 4 ducados al mes. A ello, si se quiere, se le puede sumar los 3 grumetes y 2 pajes embarcados en cada carabela con un sueldo de 3 y 2 ducados al mes respectivamente¹⁸⁰. El adelanto de las pagas era una forma de levantar el ánimo ante la incertidumbre que generaba un viaje a unas tierras ignotas y al miedo a la navegación por el estrecho de Magallanes que tantas penitencias imponía a los navegantes que osaban cruzarlo. Por estos motivos las autoridades sabían que la recluta no iba ser tarea fácil y encargaron al proveedor general de la armada que se ayudara del Virrey de Portugal y de los mandos de la Armada del Mar Océano para este menester. Donde había que poner más cuidado era en la condición de los marineros. Debían ser disciplinados y estar animados. En ese orden de cosas hay que destacar la gestión de don Diego de Silva y Mendoza (1564-1630), I Marqués de Alenquer, nombrado virrey y capitán general de Portugal en 1616. Se le encargó de mantener la satisfacción de los marineros, adelantándoles los sueldos y mediante cédulas reales despachadas por el Consejo de Portugal asegurándoles que a la vuelta del viaje podrían embarcarse en las naos de la India¹⁸¹. Entregar una suma tan grande de dinero a los marineros entrañaba un peligro evidente, por eso, entre las medidas coercitivas que se pensaron aplicar, eran que a medida que se fueran alistando se alojaran en las carabelas vigiladas por soldados para que no

¹⁷⁹ La proporción óptima estipulada en las ordenanzas de 1624 era que por cada 100 toneladas de arqueo correspondía 16 marinos y 26 soldados, pero los navíos menores a 200 toneladas deberían contar con una proporción superior: dieciocho marineros y veintiocho soldados de infantería por cada 100 toneladas. GOODMAN, 2001: 70-71.

¹⁸⁰ AGI, Patronato 33, N.5, R.5 (1), f. 2r.

¹⁸¹ AGI, Chile 165, L.2, ff. 155r, 157r., 165v-166r.

podieran desembarcar antes de la salida, o bien conducirlos al castillo de Lisboa y retenerlos hasta la salida de las carabelas¹⁸². El tiempo no paraba de correr y todavía en agosto no se contaba con toda la tripulación necesaria, y sin ella, todo el esfuerzo que supuso tener la fábrica y el apresto de las carabelas en el tiempo previsto podía ser en balde, pero don Fadrique de Toledo, capitán general del Mar Océano, se encargó de alistar a la gente de mar necesaria con la mayor brevedad¹⁸³.

Aparte de la marinería, en cada carabela iba un carpintero y un calafate¹⁸⁴, que eran otros oficios imprescindibles a bordo, pues se encargaban de mantener en óptimas condiciones la nave efectuando las reparaciones que fueran surgiendo durante la travesía¹⁸⁵. Otra cuestión importante era la asistencia espiritual de los tripulantes a cargo de los religiosos, pues cada día de la travesía se debían invocar a los santos y rezar varias oraciones¹⁸⁶. En el caso de esta expedición además cumplirían con la importante tarea de ser punta de lanza de la hipotética evangelización de los habitantes de una tierra desconocida. Se solicitó al arzobispo licencia para embarcar un capellán en cada carabela al que se le asignó un sueldo de 12 ducados al mes¹⁸⁷. En cuanto a la salud de la tripulación sería atendida por un barbero en cada carabela, que en aquel tiempo desempeñaba el oficio de cirujano. Aunque se omitieron sus nombres, es posible que uno de ellos fuera Juan Sánchez de la Paz, premiado al regreso de la expedición con el cargo de cirujano mayor de la armada que se quería enviar a Filipinas en 1619 con el capitán general Lorenzo de Zuazola¹⁸⁸. En cada carabela iba un contramaestre¹⁸⁹ que transmitía las órdenes del capitán y se encargaba de dirigir las maniobras de navegación

¹⁸² AGI, Chile 165, L.2, f. 169r.

¹⁸³ AGI, Chile 165, L.2, ff. 155r-165v.

¹⁸⁴ AGI, Patronato 33, N.5, R.5 (1), f. 1v.

¹⁸⁵ PÉREZ-MALLAÍNA, 1992: 88.

¹⁸⁶ *Ibid.*: 247-251.

¹⁸⁷ AGI, Patronato 33, N.5, R.5 (1), f.1v. AGI, Chile 165, L.2, f. 155r.

¹⁸⁸ AGI, Filipinas 340, L.3, ff. 236r-237v.

¹⁸⁹ AGI, Patronato 33, N.5, R.5 (1), f. 1v.

coordinando a la tripulación. Para ayudarlo en estas tareas contaba cada uno con un guardián¹⁹⁰. Para repartir las raciones entre la tripulación y gestionar los alimentos a bordo iba un despensero en cada carabela, que custodiaba las llaves de los paños de alimentos y un tonelero encargado de reparar los barriles, toneles y demás envases¹⁹¹. Finalmente, cada escribano en cada carabela se ocuparía de redactar los posibles procedimientos judiciales que podían surgir a bordo y la redacción de testamentos¹⁹².

6.5. Construcción de las carabelas

Las características técnicas de los navíos fueron un factor de gran importancia de cara a cumplir con los objetivos de la expedición. Era necesario que fueran veloces, maniobreros y apropiados para la exploración. Entre los barcos operativos disponibles había pocas opciones fuera de los buques de aviso tipo «pataches»¹⁹³ pues el resto de los barcos utilizados en la Carrera de Indias como en la escolta de las armadas tenían excesivo arqueado y su gran puntal los hacían peligrosos para esta navegación de reconocimiento próxima a la costa. Durante los preparativos del viaje de Molina en 1616 ya se comprobó lo difícil que era encontrar los navíos apropiados, y para garantizar las óptimas condiciones finalmente se decidió fabricarlas expresamente para este viaje con idéntico porte y características. De entre los lugares posibles para construirlas se eligió el Reino de Portugal, cuyo astillero y puerto principal estaba en Lisboa lugar de internada de la Armada del Mar Océano con acceso al suministro de los materiales y provisiones necesarias. Frente a otros astilleros de la Península tenía la ventajosa ubicación en el mismo puerto que era terminal de la ruta portuguesa a Brasil, derrotero que habría de seguir la expedición hasta Río de Janeiro. Antes de salir camino de Lisboa, el 18 de marzo de 1618, Bartolomé recibió en dependencias del

¹⁹⁰ PÉREZ-MALLAÍNA, 1992: 89.

¹⁹¹ AGI, Patronato 33, N.5, R.5 (1), f. 1v.

¹⁹² PÉREZ-MALLAÍNA, 1992: 88.

¹⁹³ Eran los denominados filibotes, zabras, carabelas, cuya misión era llevar y traer órdenes, avisar la llegada de las flotas o realizar tareas de reconocimiento. O'DONELL Y DUQUE DE ESTRADA, 2013: 97.

Consejo de Indias las instrucciones, la cédula real y las letras de 6000 ducados que debía entregar al proveedor de la armada en el Reino de Portugal, don Fernando Alvia de Castro, para comenzar la fábrica de las carabelas¹⁹⁴. En un principio se dudó en construirlas en el puerto de Peniche, a 100 km al norte de Lisboa, próximo a una zona forestal de abastecimiento para la construcción naval y un lugar seguro al estar ubicado en una península defendida por una fortaleza. Sin embargo, a principios de 1618 la opción de Lisboa ganaba fuerza: aunque en Peniche la madera era más barata, los costes de clavazón, la brea y demás pertrechos se incrementarían por el transporte. Además del ahorro se pensó que el trabajo se haría mejor a vista de los ministros castellanos de Lisboa¹⁹⁵. Ahora bien, es inevitable que surja la pregunta de por qué las autoridades no decidieron armar la expedición en el Virreinato del Perú que se encontraba mucho más próximo a las tierras que se querían reconocer. La respuesta la encontramos en la investigación que en su día realizó Pérez-Mallaína y Torres Ramírez sobre la Armada del Mar del Sur, en la que pudieron demostrar que tanto los sueldos de su personal como la construcción de sus barcos eran los más costosos del Imperio. Para hacernos una idea del incremento del coste de los materiales para la construcción naval y de los pertrechos que podría suponer basta comparar tres partidas, por ejemplo, la jarcia, los estoperoles y la brea en el Virreinato del Perú y en el Reino de Portugal. Para el período 1610-1620 el precio en Perú de la jarcia era de 153-270 reales de plata el quintal, el de los estoperoles de 144 reales el millar y la brea entre 96-144 reales el quintal¹⁹⁶. Mientras que en Portugal en 1618 se pagó a 90 reales el quintal la jarcia, los estoperoles a 20 reales el millar y la brea a 30 reales el quintal¹⁹⁷. Es decir, muchas de las partidas de gastos podían llegar a quintuplicarse. Esto sin olvidar el precio de la mano de obra en uno y otro lugar. A comienzos del siglo XVII un calafate o carpintero en Perú cobraba

¹⁹⁴ AGI, Chile 165, L.2, f. 147r. Nodal, 1621, *Al lector; Relación sumaria servicios*, h. 11r.

¹⁹⁵ AGI, Chile 165, L.2, f. 147r.

¹⁹⁶ PÉREZ-MALLAÍNA y TORRES RAMÍREZ, 1987: 141.

¹⁹⁷ AGI, Patronato 33, N.4, R.5 (1) ff. 1r-2v.

hasta diez veces más que en la Península Ibérica ejerciendo el mismo oficio¹⁹⁸. Queda claro por tanto que la opción más cercana geográficamente al objetivo perseguido, paradójicamente, saldría más cara que desde la Península.

Por otra parte, en el momento en el que se discutían estas cosas, estaba abierto un interesante debate sobre la construcción naval entorno a la idea de hallar el barco ideal¹⁹⁹. La construcción de las carabelas supuso una oportunidad para poner en práctica estas ideas que tendieron a crear barcos más largos y estrechos, resultado de la experiencia de competir contra los holandeses en el reinado de Felipe III, aumentando la razón entre manga y eslora para que la velocidad fuera mayor²⁰⁰. Las dimensiones y proporciones de las carabelas de la expedición de los hermanos Nodal eran conforme a las ordenanzas de ese mismo año que establecían una relación entre manga y quilla de 2,3; es decir, la quilla debería ser dos veces y un tercio la longitud de la manga²⁰¹. Gracias a la Relación publicada del viaje (1621) sabemos que cada una tenía ochenta toneladas de porte y conforme a las Ordenanzas de 1618 podemos hacer una reconstrucción bastante fidedigna de sus proporciones, resultando las siguientes medidas²⁰²:

	Codos	Metros
Manga	9	5,04
Quilla	28	15,68
Eslora	34	19,04
Puntal	4,5	2,52
Plan	4,5	2,52

Examinando el dibujo de las carabelas que aparece en la portada de la Relación (véase lámina 6), es posible saber que tenían cuatro mástiles y bauprés. El palo trinquete tenía vela

¹⁹⁸ PÉREZ-MALLAÍNA Y TORRES RAMÍREZ, 1987: 141.

¹⁹⁹ En 1605 Felipe III nombró una comisión de once expertos para debatir la mejora del diseño de los barcos. El objetivo principal era establecer una escala flexible de dimensiones y tonelajes. GOODMAN, 2001: 169.

²⁰⁰ *Ibíd*: 170-175.

²⁰¹ RANH PHILLIPS, 1991: 54-55.

²⁰² Estas medidas corresponden a un navío de 80,75 toneladas según las Ordenanzas de 1618 (1 codo = 560 milímetros). RANH PHILLIPS, 2013: 264.

cuadrada mientras, el mayor, mesana y contramesana, usaban velas latinas. Por lo demás, la distribución y función de cada espacio debió seguir la lógica de una embarcación de la época.



Lámina 6. Carabela Nuestra Señora de Atocha. Detalle de la portada de la Relación. Jean de Courbes (1621).

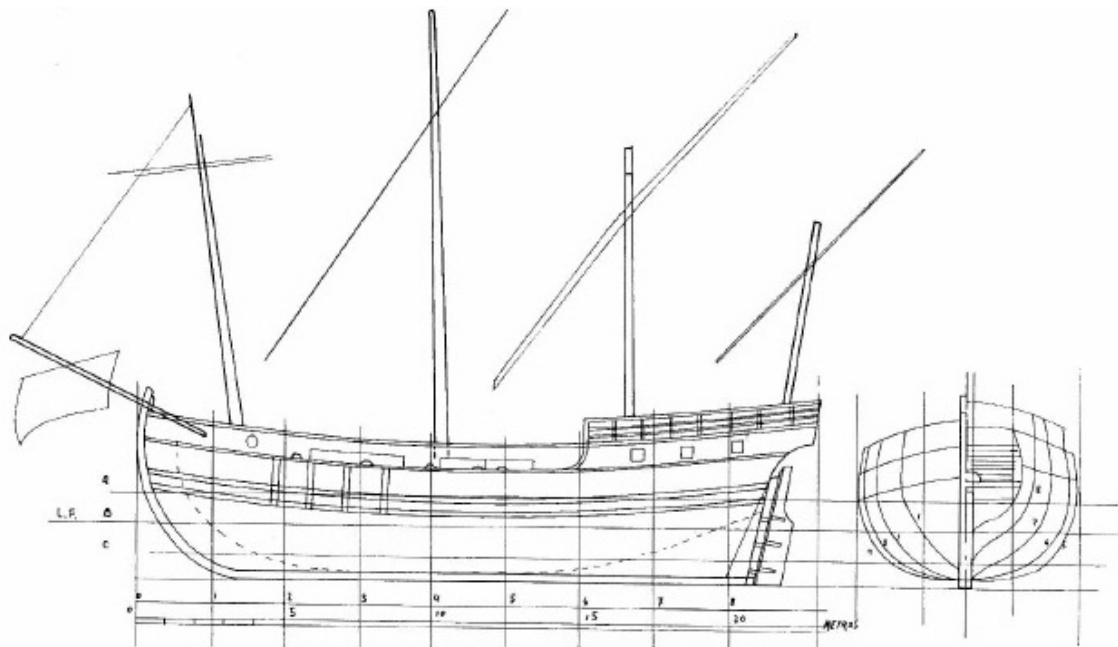


Lámina 7. Plano de la carabela Nuestra Señora del Buen Suceso. (Reconstrucción del ingeniero Mirón Gonik). Cortesía del Museo Marítimo de Ushuaia (Argentina).

Tanto al capitán gallego como al proveedor riojano se le apremió para que las carabelas estuvieran acabadas en agosto, porque el plan era que salieran a navegar en septiembre²⁰³. Cumpliendo con ello se tardó cinco meses aproximadamente, desde abril a septiembre, en fabricar y aparejar las carabelas. El coste total de la fábrica, jarciado y aparejado de las dos carabelas fue de 85.690 reales (véase cuadro 5); es decir, 7.790 ducados²⁰⁴, que supone un coste final de casi 49 ducados por tonelada (48,7), aproximadamente 10 ducados más que la media de otros barcos construidos durante el período 1618-1625²⁰⁵. Una vez acabadas, las carabelas fueron botadas bajo la advocación de la Virgen de Atocha —la capitana— y la Virgen del Buen Suceso —la almiranta—, un ritual de la época que pretendía la protección de los barcos y sus tripulantes²⁰⁶

6.6. Pertrechos, vituallas y provisiones

El encargado de suministrar los pertrechos para la expedición fue Francisco de Cieza, tenedor de bastimentos de la armada en Lisboa. El 10 de septiembre de 1618 entregó a Pedro Mexía uno de los últimos suministros antes de zarpar la expedición: una vela de proa y 16 quintales de jarcia para las carabelas²⁰⁷. Durante meses fueron llegando suministros también de distintas partes de la Península. En marzo de 1618 ya se habían embarcado en Sevilla algunos fardos y ropa necesaria para los expedicionarios, pero el mal tiempo retrasó algunos días la llegada de este cargamento a Lisboa²⁰⁸. Las dieciséis anclas, por ejemplo, fueron compradas en San Sebastián por 2716 reales al proveedor Martín Arano de

²⁰³ AGI, Chile 165, L.2, f. 147v.

²⁰⁴ AGI, Patronato 33, N.5, R.5 (1), f. 1r.

²⁰⁵ En 1625 Felipe IV pagó 37,7 ducados por tonelada a Martín de Arana por la construcción de seis galeones en Bilbao (1625-1628). RANH PHILLIPS, 1991: 348.

²⁰⁶ PÉREZ-MALLAÍNA, 1991: 247.

²⁰⁷ ANTT, Corpo Cronológico, Parte II, mazo 336, n.º 136.

²⁰⁸ AGI, Patronato 33, N.5, R.7 (1), ff. 2r-2v.

Balancegui, una suma que tuvo que adelantar don Diego Brochero de su bolsillo.²⁰⁹ Entre las partidas más onerosas estaban los 400 reales que costaban las tres banderas que llevaría cada una de las carabelas²¹⁰(véase cuadro 1). Estas banderas iban pintadas a témpera y confeccionadas en paño de Ruan, un tejido de algodón con cualidades hidr fugas²¹¹. En cuanto a los bastimentos o vituallas, la Junta de Guerra de Indias envi  al factor de la armada Manuel Gómez de Acosta —encargado de este suministro en Lisboa—una relación calculada para los ochenta tripulantes por cuyo valor se le había de pagar 1.795.288 maravedíes a razón de 60 maravedíes cada ración. Para afrontar este importante gasto (uno de los más gravosos de la expedición) se convino en el Consejo de Indias echar mano del dinero que quedaba en beneficio de la avería (unos 70.000 ducados) para así poder pagar de contado a Manuel Gómez de Acosta a final de a o²¹². El coste que había previsto Alvia de Castro conforme a los precios a los que se comprarían las vituallas y que remitió en mayo a Diego Brochero suponía una suma de 43.350 reales, con lo que esta previsión se incrementó en 9452 reales montando finalmente 52.802 reales y 20 maravedíes; es decir, casi un 22 % más de lo previsto²¹³ (véase cuadro 3). En esta diferencia pudo influir un posible incremento del coste de algún género en el transcurso de estos meses que no es posible determinar, aunque, sin duda, la razón principal del incremento de este gasto fue decantarse por cantidades más generosas para cuidar de la supervivencia de los expedicionarios. Y en ese mismo orden de cosas también se compraron medicinas por un importe de 2000 reales²¹⁴. Entre las partidas de respeto, llama la atención los 24 remos para cada carabela²¹⁵ que a 20

²⁰⁹ AGI, Chile 165, L.2, f. 180r.

²¹⁰ AGI, Patronato 33, N.4, R.5 (1) f. 2v.

²¹¹ ANTT, Corpo Cronológico, Parte II, mazo 336, n . 129.

²¹² AGI, Chile 165, L.2, f. 153r.

²¹³ AGI, Patronato 33, N.5, R.5 (1), ff. 1r-1v.

²¹⁴ AGI, Patronato 33, N.5, R.5 (1), f. 1v.

²¹⁵ AGI, Patronato 33, N.4, R.5 (1) f. 2v. En la lista se distinguen de los remos para el batel que también sumaban 24 en cada carabela. Éstos costaban a 8 reales cada uno. Véase Cuadro 1.

reales cada uno costaron 480 reales. Esto que a primera vista parece más propio de una galera del Mediterráneo, se explica por la tipología de estas carabelas muy similar al mencionado tipo patache que contaba con el apoyo de los remos cuando el viento no era favorable. Por otra parte, esta expedición se caracterizó por el instrumental náutico embarcado y el material relacionado con la tarea científica encomendada. Sabemos que cada uno de los dos pilotos holandeses que se encontraban en Sevilla en julio de 1618 solicitó 200 florines para comprar algunas cosas tocantes a su oficio²¹⁶ y que durante la travesía se usaron la ballestina, ampolletas, distintos astrolabios²¹⁷. Cesáreo Duro dedujo por el diario del cosmógrafo que llevaban instrumentos más precisos que los descritos en los viajes de Quirós y Váez de Torres, apreciando el astrolabio de cinco en cinco minutos²¹⁸. Por otra parte, además en cada carabela llevaron dos libros en blanco para registrar la derrota y la altura que fueran tomando cada día y el punto que cada veinticuatro horas debían echar los pilotos en sus cartas. Uno de los libros se usó de borrador; el otro, para escribir una versión en limpio²¹⁹. A bordo también había otros libros, usados por el cosmógrafo como la obra de Céspedes *Regimiento de Navegación* y la obra de Manuel de Figueredo *Arte de navegar* (Lisboa, 1606) que sirvió para ir comparando sus cálculos²²⁰. También por el manuscrito del cosmógrafo se puede deducir que manejó la obra *Gnomonices Libri VIII* (Roma, 1602) de Cristóbal Clavio (1538-1612), que tuvo gran difusión en la época²²¹.

6.7. Armas, munición y artillería

No debe extrañar a nadie que una de las cuestiones que ocuparon los preparativos de la expedición fuera la provisión de armas, munición y artillería para el viaje. Incluso en las

²¹⁶ AGI, Patronato, 33, N.5, R.7 (1) f. 1r.

²¹⁷ Nodal, 1621: *Relación diaria*, 14v-18r.

²¹⁸ DURO, 1972: 376.

²¹⁹ AGI, Chile 165, L.2, f. 170v.

²²⁰ VICENTE MAROTO, (2000).

²²¹ BNE, Mss. 3109. Diario: 16 de enero de 1619.

arquetípicas expediciones científicas del siglo XVIII el armamento embarcado era abundante y variado, propio de un buque de guerra²²². Está claro que esto tenía carácter preventivo y su uso era defensivo como también los tres quintales de hojas de plomo para taponar posibles vías de agua producidas por disparos enemigos²²³. Las carabelas fueron artilladas como cualquier navío pequeño de la armada, de entre 50 y 150 toneladas destinados al aviso o el reconocimiento. En la cubierta principal de cada carabela iban montadas cuatro piezas de artillería, dos por banda, de 10 y 12 quintales. En la proa, en el castillo sobre el puente irían cuatro pedreros. En un principio se había previsto montar 8 piezas de artillería de 12 quintales en cada carabela, pero luego se redujo a la mitad esa cantidad para reducir costes²²⁴. Respecto a las armas y municiones se ordenó al mayordomo de la artillería de la ciudad de Lisboa, Alonso Pérez de Santa Cruz, que entregase 20 quintales de pólvora, 7 quintales de cuerda, 36 arcabuces, 24 mosquetes, 24 picas y 24 chuzos a Don Fernando Alvia de Castro, para que fuera embarcado en las dos carabelas²²⁵. También en las armas y municiones se intentó reducir costes utilizando el material bélico sobrante de la armada de Filipinas y de las partidas presupuestadas para otras armadas. En julio el secretario Pedro de Ledesma escribió al presidente de la Casa de Contratación para que los 14.000 ducados que había librado el Consejo de Hacienda se destinaran para comprar las armas y municiones necesarias²²⁶. El problema era que ese dinero había sido ya destinado para la Armada de Barlovento y el presidente de la Casa necesitaba orden del Consejo de Hacienda para poder emplearlo en otra cosa. Como el tiempo apremiaba y la deliberación con los correos de este asunto se dilatarían durante varios días, se planteó que de las armas y municiones que se enviasen a Barlovento en una cantidad de hasta 14000 ducados fueran fiadas y pagadas en

²²² MAESO BUENASMAÑANAS, 2005: 323.

²²³ AGI, Patronato 33, N.4, R.5 (1) f. 1r.

²²⁴ AGI, Patronato 33, N.5, R.5 (1), f. 1v.

²²⁵ ANTT, Corpo Cronológico, Parte II, maço 335, doc. 182. ANTT, Corpo Cronológico, Parte II, maço 335, doc. 182 f. 2 v.-3 r.

²²⁶ AGI, Chile 165, L.2, f. 150r. Carta de Pedro de Ledesma a Francisco de Tejada. Madrid, 24/07/1618.

las Cajas de Indias, realizándose un asiento con los intereses correspondientes, y así disponer de ese dinero para invertirlo en la expedición de reconocimiento. De esta manera tanto la Armada como la expedición de reconocimiento quedaban aseguradas y podían llevarse a cabo en los tiempos previstos²²⁷. Por otra parte, Francisco de Tejada habían hallado una cantidad de arcabuces sobrantes de la armada de Filipinas que estaban en poder del mayordomo de la artillería de la ciudad de Sevilla, los cuales se usarían para la expedición y con lo cual se recortarían los gastos al no tener que comprarlos nuevos²²⁸ (véase cuadro 2).

6.8. Planificación e instrucciones

El reto que se planteaba a la Monarquía Hispánica desafió a los mayores expertos en el campo teórico y práctico de la navegación. Para planificar el viaje se emitieron los pareceres de los expertos poniéndose encima de la mesa todos los supuestos que podían darse en aquel viaje. En primer lugar, un punto fundamental en la organización de cualquier travesía marítima eran los tiempos de salida y de regreso. La expedición se planificó para que estuviera a punto y zarpara no más allá del otoño de 1618 y así poder llegar a la zona magallánica con el tiempo favorable para la navegación. No obstante, cuando llegó la noticia de que en Ámsterdam se estaba armando una flota de seis navíos para cruzar al Mar del Sur por el nuevo estrecho, se discutió la posibilidad de que los expedicionarios zarparan en mayo para adelantarse a los holandeses. A juicio de Joan Witte, —que sirvió como piloto en el viaje de Schouten y Lemaire—, también convendría adelantar la salida por esas fechas porque era difícil asegurar los tiempos de un viaje como ese y habría que tener en cuenta los

²²⁷ AGI, Chile 165, L.2, ff. 150v-151r. Carta de Pedro de Ledesma a Francisco de Tejada. Madrid, 24/07/1618.

²²⁸ AGI, Patronato, 33, N.5, R.7 (4). «..avemos hallado alguna cantidad de Arcabuzes de las sobras de Filipinas que estaban en poder del mayordomo de la artillería, con que se minorará el gasto de lo que valen de contado» (f. 1r.).

muchos imprevistos que podían surgir²²⁹. Está claro que aquel cálculo prudente estaba basado en el viaje que hizo con Lemaire y Schouten, cuyo derrotero fue seguir la idea incierta de encontrar aquel estrecho. Realmente lo que deseaban las autoridades españolas era que aquella empresa cumpliera con su objetivo lo más rápido posible, por dos razones fundamentales: una de ellas era tener el «conocimiento» de aquel descubrimiento de forma que una vez cartografiados los estrechos se pudiera mandar la armada de Filipinas cuanto antes por la nueva ruta a imitación de los enemigos holandeses. Por otra parte, cuanto más tiempo durase aquel viaje mayor sería la suma de maravedís que debían salir de la comprometida Hacienda Real, sobre todo, en sueldos. Para conseguir aquel objetivo lo más rápido posible se dotó a la expedición española de las herramientas necesarias para que el rumbo fuera lo más seguro posible: una carta náutica con la última información cartográfica de la zona y la participación de pilotos holandeses que habían navegado aquellos mares. En un principio se barajó la posibilidad de armar tres navíos para la expedición con la intención de hacer un reconocimiento más completo y en menor tiempo, pues uno de ellos se encargaría de reconocer el estrecho de Magallanes embocándolo por el oeste mientras que los otros dos continuarían su navegación hacia el sur hasta descubrir el nuevo estrecho «que dicen descubrió el general Olandés que llamó de su nombre»²³⁰. En este primer plan, los tres navíos debían encontrarse en la boca oeste del estrecho de Magallanes, al salir por allí el navío encargado de reconocerlo de este a oeste. Una vez consultados los descubrimientos y hechas las descripciones debían dirigirse a Chile para que la relación llegara al Virrey del Perú y la remitiera a España, tal como recomendaba el doctor Arias²³¹. Al regreso, los tres navíos harían la navegación del estrecho de Magallanes de Oeste a Este de forma segura y rápida guiados por las señales y balizas que habría dejado la nave encargada de su reconocimiento²³². Finalmente se decidió llevar a cabo la misión con dos navíos. En la Cédula

²²⁹ AGI, Patronato 33, N.5, R.7, (1) f. 1r-1v.

²³⁰ AGI, Patronato 33, N.5, R.4 (1) ff. 1r-1v.

²³¹ AGI, Patronato 33, N.5, R.4 (1) f. 2r.

²³² AGI, Patronato 33, N.5, R.4 (1) f. 2r.

Real en la que se detallan las instrucciones de la expedición se ordenó el reconocimiento de la costa desde Brasil hasta el cabo de las Vírgenes, un reconocimiento cartográfico preciso del estrecho de Magallanes y la Tierra de Fuego, tomando dibujos de los aspectos del terreno además de las mediciones y cálculos para mejorar la navegación. Una vez hubieran encontrado y pasado el estrecho de Maire se les indicó «reconocer la punta y cabo que está en 56 grados y medio conforme a la figura de la planta que lleváis»²³³. Especial atención debían prestar en la entrada al estrecho por el Mar del Sur pues era un tema que preocupaba por la cantidad de islas y embocaderos; en palabras de Antonio Moreno «...de aquí ha nacido la dificultad que Sarmiento y otros han tenido en hallar la boca del estrecho por la parte del Mar del Sur»²³⁴.

Por lo demás, para afrontar cualquier gasto imprevisto llevarían en la capitana un arca de tres llaves con 2000 ducados²³⁵. Si Bartolomé García de Nodal falleciera durante la travesía, ocuparía su puesto su hermano y en el hipotético caso que fallecieran los dos sería el cosmógrafo el encargado de asumir el mando. En ambos supuestos debían proseguir con el viaje en la medida que fuera posible²³⁶.

6.9. Financiación

En la época había dos métodos para llevar a cabo la construcción, aparejo y avituallamiento de los navíos: mediante asentistas o bien financiado por el Estado. Siempre que fue posible Felipe III evitó recurrir a los asentistas, pero la construcción naval y el avituallamiento por la administración real requería dinero en mano algo que el rey

²³³ AGI, Patronato 33, N.4, R.5 (3). Fechada en San Lorenzo de El Escorial el 26 de agosto de 1618.

²³⁴ AGI, Patronato 33, N.5, R.4 (1) f. 2r.

²³⁵ AGI, Chile 165, L.2, f. 155v.

²³⁶ AGI, Chile 165, L.2, ff. 162v-163r. Cédula Real otorgando poderes y facultades a Gonzalo de Nodal y Diego Ramírez de Arellano para asumir el mando de la expedición en caso de fallecer Bartolomé García de Nodal. San Lorenzo, 26/08/1618.

raramente podía proporcionar²³⁷. Naturalmente, en este caso, el Estado quiso controlar de principio a fin esta empresa y evitar depender de terceros. Si comparamos el coste total de la expedición de 1618 con otros gastos podemos tener una idea más real de la dimensión que adquirió aquel gasto en el imperio español. Veamos, por ejemplo, el caso de una flota periódica que se hacía para trasladar vía marítima el tesoro real desde Perú a Panamá. En el mismo año de 1618 se calculaba en 100.000 ducados el coste que suponía enviar cada uno de estos navíos a Panamá²³⁸. Es decir, uno de esos barcos, supuso casi cuatro veces el coste de la expedición de los hermanos Nodal, o, dicho de otra manera, el coste de cada uno de estos barcos podría haber financiado cuatro expediciones como la de los hermanos Nodal. La suma de 297.628 Reales (27.057 Ducados) que costó la expedición de los Nodal sobre el total del gasto presupuestado en 1618, —entorno a los ocho millones de ducados²³⁹— no supera el 0,5 % del total presupuestado, un porcentaje insignificante. Dentro de los gastos para la defensa, estos 27.057 ducados entrarían dentro de los 30.000 ducados presupuestados para la fábrica de navíos en 1618²⁴⁰. Respecto a la partida presupuestaria destinada ala Armada de 400.000 ducados para ese año, representaría un 6,76 % del total presupuestado²⁴¹. Aún así, por insignificante que parezca este gasto, el apretado Tesoro Real obligó a las autoridades a recurrir a distintos medios de financiación para sacar adelante la expedición de los hermanos Nodal. El gasto de la monarquía desde 1617 seguía el ritmo ascendente de los últimos años rebasando la cantidad de los 8 millones de ducados, muy por encima de la capacidad de recaudación fiscal y cualquier petición añadida de dinero incurría

²³⁷ GOODMAN 2001: 55.

²³⁸ AGI, Lima 465. Juan Arias Tarragona al Rey. Lima, 21/04/1618. Citado en PÉREZ-MALLAÍNA Y TORRES MARTÍNEZ, 1987: 152.

²³⁹ Tomamos como referencia la cifra de gasto estimada por Ildfonso Pulido Bueno para el año 1617 de 8.234.113 ducados. PULIDO BUENO, 1996: 218.

²⁴⁰ CARLOS MORALES, 2008: 847

²⁴¹ *Ibíd.*

en un exceso del gasto que causaba perjuicio al Reino²⁴². En la documentación se detecta conflictos de competencia entre el Consejo de Hacienda y el Consejo de Indias lo que dificultó la financiación de la expedición, cuando, por ejemplo, el presidente de la Casa no pudo disponer del dinero que había sobrado para otro efecto del que se le ordenó por el Consejo de Hacienda, sin autorización del presidente de ese consejo, el Conde de Salazar²⁴³. En resumidas cuentas, para el Consejo de Hacienda, —preocupado por el gradual aumento de los gastos extraordinarios—, la financiación de la expedición era considerada como cualquier otro gasto extraordinario que había que moderar porque descuadraban los cálculos del dicho Consejo²⁴⁴.

En un primer momento se quiso sufragar los gastos de esta expedición científica con parte del dinero librado para el apresto de la armada de Filipinas, pero esto suponía lastrar algo que venía retrasándose desde hacía tiempo y que tanto desesperaba a las autoridades²⁴⁵.

Uno de los gastos más grandes de la expedición fue pagar los bastimentos, que tuvo que hacerse con el dinero de la avería que estaba conforme al asiento que sobre su administración y cobranza se había tomado por tres años con diferentes personas del comercio de Sevilla²⁴⁶. Sin embargo, lo más costoso de la expedición fueron los sueldos y para poder pagarlos no hubo más remedio que recurrir al dinero privado. En este capítulo pesó mucho los gastos derivados de la contratación de los pilotos holandeses. Hubo que pagar los traslados desde el norte de Europa a la Península, y sólo su estancia en Sevilla hasta su traslado a Madrid costó 183.700 maravedíes, a parte del pago de 60 ducados por 10 pagas para embarcar en la expedición²⁴⁷. De esta manera, el Consejo de Indias acabó

²⁴² PULIDO BUENO, 1996: 237.

²⁴³ AGI, Patronato, 33, N.5, R.7 (4) f. 1v.

²⁴⁴ CARLOS MORALES, 2008: 823.

²⁴⁵ AGI, Patronato 33, N.5, R.7 (3) f. 1v.

²⁴⁶ AGI, Chile 165, L.2, f. 166v.

²⁴⁷ AGI, Patronato, 33, N.5, R.7 (4) f. 1v.

pagando a los pilotos de la expedición a cuenta del dinero recibido de los Fúcares²⁴⁸(Fugger), la conocida familia alemana que tantas veces había financiado la Monarquía Hispánica.

Incluso cuando todo parecía resuelto a finales de agosto se tuvo que remediar la necesidad de 3000 ducados. Este contratiempo inesperado ponía una última vez más en el aire el futuro de la expedición y echar por tierra todo el trabajo realizado, cosa que se quiso evitar a cualquier precio:

busque acumplimiento de los dichos tres mil ducados con quales quier interés y a quales quier plaços de modo que infaliblemente se remedie esta necesidad pues de otra manera vendría a perderse todo lo trabajado casso lastimoso y que no se puede vencer por otro camino²⁴⁹.

Y así, al fin se consiguió ultimar la organización de una empresa que venía ideándose desde 1616.

²⁴⁸ AGI, Chile 165, L.2, f. 151v. Orden del rey a Diego de Vergara Gaviria receptor del Consejo de Indias. San Lorenzo, 29/07/1618.

²⁴⁹ AGI, Chile 165, L.2, f. 168r.

7. DESARROLLO DE LA EXPEDICIÓN

Un mes antes de zarpar las carabelas, Felipe III escribió al Virrey de Perú, Príncipe de Esquilache, para prevenir al gobernador del Reino de Chile de manera que cuando las carabelas llegaran al estrecho no se confundieran con navíos enemigos. Esquilache también quedaba advertido de que en Holanda se estaba armando una flota cuyo objetivo, —según la información que se manejaba en España—, era practicar la navegación por el nuevo estrecho descubierto²⁵⁰. Después de casi un año de preparativos y con trabajosas diligencias se tenía todo a punto para la salida de la expedición en el puerto de Lisboa. A las cuatro de la tarde del jueves 27 de septiembre de 1618, las carabelas Nuestra Señora de Atocha y Nuestra Señora del Buen Suceso levaron anclas y desplegaron velas, arrumbando proas hacia los inciertos caminos de ultramar.

7.1. Rumbo a Brasil

Nada más salir del puerto lusitano, su primer objetivo era llegar a las costas de Brasil. En las instrucciones entregadas a Bartolomé, que solo podían ver su hermano y el cosmógrafo, se mandaba por obvias razones de seguridad que durante el trayecto evitaran el reconocimiento y el contacto con cualquier navío²⁵¹. Por otra parte, en el primer punto de las instrucciones entregadas al jefe de la expedición, se hablaba del importante tema de la disciplina a bordo:

Procurando se escusen ofensas de Dios en blasfemias y juramentos y las demas cosas en que suele discuidarse la gente ordinaria, refrenando los juegos por los inconvenientes que suelen traer consigo y la ocaſion de pendençias y revueltas entre ellos las quales en todo aveis de procurar atajar estorvando las ocaſiones dellas castigando los dilitos que en esto y en otras cossas cometiere la gente de vuestro cargo mas en tal manera que los procuréis llevar suxetos y obedientes²⁵².

²⁵⁰ AGI, Chile 165, L.2, ff. 158v-159v.

²⁵¹ AGI, Chile 165, L.2, f. 170r.

²⁵² AGI, Chile 165, Libro II, f. 169v. Instrucción secreta.

Castigar las faltas y delitos de la tripulación era potestad única del capitán, pero si se diera el caso extremo de que algún miembro de la tripulación cometiese un delito tan grave como para merecer la pena capital, en ese caso, Bartolomé debería comunicar el proceso que hiciera de ese delito a su hermano Gonzalo y a Diego Ramírez para contar con el voto favorable de ambos antes de ejecutar al reo²⁵³. Lo cierto es que durante la travesía no hubo que recurrir a tan severo castigo, y más allá del conato de amotinamiento en Río de Janeiro, como veremos, no hubo mayores problemas de disciplina que no pudiera resolver el contraamaestre. En este sentido, los capitanes demostraron su veteranía y liderazgo manteniendo a la tripulación ocupada en las horas de calma, por ejemplo, enseñándoles a manejar las armas y practicando el tiro con los arcabuces²⁵⁴.

En la ruta que siguieron para llegar a Brasil, navegaron primero rumbo sursuroeste pasando por las Islas Canarias hasta llegar a las islas de Cabo Verde donde tomaron el derrotero que seguían los portugueses para alcanzar las costas de la América portuguesa. Hasta aquí van anotando en el diario la altura que alcanzan cada día, siempre que las condiciones climáticas lo permiten, e indicando los rumbos que van tomando. El episodio más interesante de esta etapa ocurrió en noviembre, cuando, en mitad del océano, avistaron dos cometas. Según la Relación pudieron observar estos cometas el día seis, siete y ocho de noviembre²⁵⁵, y según el cosmógrafo el cuatro, el seis y el doce de noviembre. En cualquier caso, el testimonio del cosmógrafo es más interesante a la hora de describir este fenómeno y nos sirve para ilustrar sus conocimientos: «Entre las 8 y 9 de la noche vi un cometa no muy grande a la parte occidental serca del coraçon de escorpión, pero oriental a el, su cola haça oriente opuesta al sol»²⁵⁶. El día 5, el cielo estaba nublado e impidió su visión, pero al día siguiente pudo volver a verlo: «Esta noche con una ballestina náutica por estar el çielo desembarajado de nuves, lo mejor que pude y dio lugar el movimiento del

²⁵³ AGI, Chile 165, Libro II, f. 170r. Instrucción secreta.

²⁵⁴ NODAL, 1621, *Relación diaria*. h. 8r.

²⁵⁵ NODAL, 1621, *Relación diaria*. h. 4r.

²⁵⁶ BNE, Ms. 3190, f. 4v.

navio, con la poca sertidumbre deste instrumento, tomé la distançia del cometa a la Lira en 86 grados y 30 minutos, y allé que distava del Águila 76 grados y 30 minutos»²⁵⁷. Finalmente, el día 12 se produce el avistamiento del segundo cometa: «martes por la mañana bi en la parte oriental un grandissimo cometa serca de la Luna, con más latitud meridional que ella»²⁵⁸.

Curiosamente, estos mismos cuerpos celestes que marcaron el inicio del viaje de los hermanos Nodal, fueron interpretados por los contemporáneos tras surcar los cielos de España como señales divinas que pronosticaban diferentes sucesos como la Guerra de los Treinta Años, la caída de Lerma o el inicio del declinar del imperio español²⁵⁹.

7.2. En la América portuguesa

El jueves 15 de noviembre fondearon al anochecer en la bahía de Río de Janeiro y avisaron de su llegada al gobernador Ruiz Vaz Pinto. Al día siguiente, para evitar que los marineros embarcados forzosamente en Lisboa desertaran fueron recluidos en prisión, aunque Gonzalo pidió al Alcaide de la cárcel que los trataran bien y que no los metiera en el calabozo. La escala en aquel puerto de la América portuguesa fue crucial para la expedición pues además de realizar las tareas rutinarias de abastecimiento, pudieron reparar la arboladura de la almiranta dañada durante la travesía y mejorar el diseño de las carabelas que, aunque eran veloces y marineras, demostraron tener las cubiertas muy bajas provocando que el agua del mar entrara fácilmente incomodando a la marinería. Tanto los pilotos flamencos como los portugueses pensaban que en esas condiciones no se podía continuar la navegación, y finalmente el gobernador convenció a los capitanes para que modificaran los puentes. El problema era que realizar aquella modificación podía retrasar la reanudación de la navegación entre uno y dos meses según los cálculos. Con este reto por

²⁵⁷ BNE, Ms. 3190, f. 4v.

²⁵⁸ BNE, Ms. 3190, f. 5r.

²⁵⁹ ALVAR EZQUERRA, 2010: 401-403.

delante, los hermanos pidieron al Vicario licencia para trabajar los días festivos. Al rayar el alba del día siguiente y después de oír la misa oficiada por uno de los capellanes de las carabelas, Gonzalo de Nodal se subió a una canoa con los carpinteros, los calafates, veinte hombres y nueve negros para explorar río arriba la selva y encontrar la madera necesaria. Mientras, Bartolomé se encargó de excarcelar a los marineros cambiando su cautiverio por el trabajo en la obra y para asombro de los lugareños, en tan solo diez días realizaron los puentes a las carabelas²⁶⁰. Por otro lado, durante la estancia en Río de Janeiro los hermanos pudieron descubrir las intenciones de amotinamiento de cuatro tripulantes de la capitana, algo que para el jefe de la expedición era «peligro mayor que quantas tormentas se podían passar» tal como expresó al rey en una carta para informarle de su llegada a la colonia portuguesa²⁶¹. Se salvaron de la horca, y su condena a muerte fue conmutada por ocho años de galeras para el cabecilla, despensero de la capitana llamado Marco Antonio, cuatro años para otros dos y otro fue absuelto. Después de esto pudieron reemplazarlos con nuevos marineros, y antes de partir entregaron dos cartas al gobernador para que una la enviara al Virrey de Perú y la otra al gobernador de Buenos Aires dando cuenta de la expedición. El 1 de diciembre zarparon del puerto de San Sebastián de Río de Janeiro con agua fresca, leña, limones, limas y pan de azúcar²⁶².

7.3. Rumbo a la «frontera austral»

A medida que los expedicionarios se iban aproximando a la denominada «frontera austral», aquel horizonte del Imperio se volvía más confuso con tierras todavía por medir, explorar y dominar sobre el terreno y perfilar en los mapas, por eso, en las instrucciones se pedía que a partir del Río de la Plata los expedicionarios prestaran mucha atención a las

²⁶⁰ NODAL, 1621, *Relación diaria*, h. 4v-6v.

²⁶¹ NODAL, 1621, *Relación diaria*, h. 11v.

²⁶² NODAL, 1621, *Relación diaria*, h. 9r-10r. AGI, Chile 165, L.2, f. 171r. Los expedicionarios debían avisar de su llegada al gobernador de Río de la Plata que se encargaría de trasladar la noticia al gobernador de Chile, vía por la que finalmente llegaría al Virrey de Perú.

mediciones y al reconocimiento de la costa²⁶³. Una de las visiones sin duda más impactantes para estos hombres fue el encuentro con los leones marinos. Esto sucedió el 7 de enero de 1619 tras desembarcar en una bahía (actualmente Bahía Nodales, en Argentina) para realizar mediciones con el astrolabio. En ese lugar donde pensaban encontrar el puerto Sire de los holandeses hallaron gran cantidad de leones marinos y con el fin de coger el pellejo de alguno para poder enseñarlo en España, fueron a cazar un ejemplar quedando espantados de tan grandes bramidos y la ferocidad con la que se defendía el animal que no lograron matar hasta que le dispararon dos tiros de arcabuz en la cabeza²⁶⁴.



Lámina 8. Grabado donde se puede ver a Thomas Cavendish y sus hombres matando leones marinos. Theodor de Bry. América, Libro Octavo, Parte Segunda.

Esta conducta reprobable bajo el prisma actual fue común en los exploradores de la época. Basta recordar como el inglés Thomas Cavendish, en su viaje de circunnavegación, se

²⁶³ AGI, Chile 165, L.2, f. 170 r.

²⁶⁴ NODAL, 1621, *Relación diaria* h.18r-19v.

refería a estos leones marinos a los que solo podían matar a palos «...con que les destrozábamos la cabeza, y bastante tenían tres o cuatro de los nuestros con ocuparse de uno de ellos hasta reducirlo y matarlo»²⁶⁵o la matanza de pingüinos perpetrada en la expedición del holandés Sebald de Weert en el estrecho de Magallanes²⁶⁶.



Lámina 9. Matanza de pingüinos en el estrecho de Magallanes por la expedición de Sebald de Weert. Theodor de Bry. América, Libro Noveno, Parte Segunda.

El 15 de enero amanecieron en la boca de Río Gallegos y tras su reconocimiento, prosiguen su navegación describiendo un tramo de la costa que a ojos vista de estos capitanes era como la del Algarve y la del cabo de San Vicente en Portugal, dos lugares bien conocidos por los hombres de la Armada del Mar Océano²⁶⁷. Ese día llegaron al anochecer al

²⁶⁵ BRY, 1992: 264.

²⁶⁶ BRY, 1992: 312.

²⁶⁷ NODAL, 1621, *Relación diaria*. h. 25r-26r.

famoso cabo de las Vírgenes, accidente geográfico que anunciaba a los navegantes la entrada a la boca del estrecho. Amanecieron con lluvia y viento sursureste y comenzaron el reconocimiento del cabo bordeándolo con dificultad por los fuertes vientos. Al día siguiente con el viento en contra no pudieron entrar en el estrecho como se pedía en las instrucciones y sufrieron un pequeño accidente cuando, un marinero que asía un cabo a la vela del mástil mayor soltó antes de tiempo la escota y, como el viento era tan fuerte, se rompió a la mitad la vela tras golpearse contra el trinquete. Esto provocó, según el cosmógrafo, que el capitán Bartolomé montara en cólera soltando improperios contra las mediciones y observaciones de dicho cabo²⁶⁸. Ese mismo día por la tarde, fueron a tomar la altura en tierra y reconocer un riachuelo en la costa que habían visto desde la gavia. Al desembarcar se encontraron con los restos de un navío naufragado; según Mateo Martinic, los restos del *Trinidad* que en 1584 se había perdido en la expedición de Pedro Sarmiento de Gamboa²⁶⁹. Hallaron restos de una hoguera y al lado cáscaras de mejillones y pudieron aprovechar algunos hierros y clavos que se llevaron²⁷⁰. Viendo que en esos tres días el tiempo no mejoraba se hizo una reunión con los pilotos y se deliberó continuar el viaje rumbo al descubrimiento del nuevo estrecho, decisión que no contravenía lo ordenado en la instrucción, porque la navegación del estrecho por esta parte se haría siempre que el tiempo lo permitiera²⁷¹. Probablemente esta fue una de las decisiones más trascendentales de aquel viaje, pues la expedición seguramente se salvó de un trágico final, pero a cambio dejó en el aire la viabilidad de atravesar el estrecho de este a oeste. La comprobación empírica en el lugar llevó al cosmógrafo de la expedición a recomendar que, si se habían de enviar navíos al Mar del Sur, fueran por el estrecho de Maire que era más fácil de embocar, aconsejando que si se navegaba de España a Chile se hiciera por el estrecho de Maire y si el viaje se hiciera de Chile

²⁶⁸ BNE, Mss. 3190, f. 22v.

²⁶⁹ MARTINIC BEROS, (2018): 9.

²⁷⁰ NODAL, 1621, *Relación diaria...*h. 27r-27v., BNE, Ms. 3109, ff. 23r-23v.

²⁷¹ NODAL, 1621, *Relación diaria...*h. 28r.; AGI, Chile 165, L.2, f. 171 r.

a España por el estrecho de Magallanes²⁷². La expedición continuó su derrotero en la búsqueda del nuevo estrecho haciendo una detallada descripción de la costa de la Tierra de Fuego hasta que el día 22 de enero de 1619 hallaron al fin el pasaje descubierto por los holandeses y toman posesión del lugar de forma simbólica: «echamos nuestras banderas, disparamos piezas, dando muchas gracias a Dios por la merced tan grande que nos hizo»²⁷³. Lo bautizaron con el nombre de estrecho de San Vicente como ritual para afirmar la soberanía frente a los rivales. En ese sentido, la expedición se cuidó de renombrar todos aquellos lugares descubiertos por los holandeses, como harán más adelante por ejemplo con el cabo de *Hoorn*, que llamaron de San Ildefonso²⁷⁴.

7.4. Contacto con los indígenas de Tierra de Fuego

El encuentro de los expedicionarios con los nativos de Tierra de Fuego es uno de los aspectos más interesantes del viaje por su valor antropológico y para el conocimiento etnohistórico de estas tribus. Tal como nos cuentan en su diario, esto ocurrió el miércoles 23 de enero 1619 cuando desembarcan en la bahía que nombran del Buen Suceso, (en la actual Península de Mitre, Argentina) para abastecerse de agua y leña. Su sorpresa fue enorme cuando explorando aquel lugar avistaron un puñado de indígenas bajando por una ladera en dirección a la playa porque no podían imaginarse como ellos relatan que «en tierra tan áspera hubiese gentío». Después de comprobar que no eran peligrosos ni que tampoco iban armados empiezan a interactuar con ellos:

vinieron abriendo los brazos, y dando voces a su modo, a, a, a, y arrojando los bonetes que traían en señal de amistad (...) nos miraron muy de propósito los vestidos, y vimos que se aficionaban a los que tenían ropillas coloradas, y pedían por señas. Dimosles cuentas de vidrio, y agujetas, y otras niñerías. Eran muy apersonados sin barbas ningunas, y pintados todas las caras de almagre y blanco (...) por ningun caso an querido comer ni beber de lo que les davamos que devian de entender que les davamos alguna ponzoña

²⁷² BNE, Mss. 3019, f. 7r.

²⁷³ NODAL, 1621, *Relación diaria*. h. 30v-31r.

²⁷⁴ RODRÍGUEZ COUTO (2018): 311-312.

(...) así como ellos no se fiaban de nosotros, que se velaban como águilas, así nosotros no nos fiavamos de ellos. Jamás devieron ver gente por allí²⁷⁵.

Y van relatando cómo son sus costumbres: «Es de considerar esta gente dexaba por la playa el pan blanco que les dimos, y en nuestra presencia arrancavan las yervas del campo y comian dellas como bueyes y caballos, y lo mismo hizieron comiendo sardinas crudas»²⁷⁶.



Lámina 10. Nativos de la Tierra de Fuego (S. XVIII). Museo Naval de Madrid.

Para el investigador chileno Mateo Martinic éstos debieron ser posiblemente una comunidad de cazadores selknam orientales²⁷⁷, aunque para el antropólogo americano John M. Cooper (1881-1949) estos indígenas que entraron en contacto con la expedición de los hermanos Nodal pertenecían a la tribu de los Onas, y probablemente a la rama de los Mánekenkn²⁷⁸. Lo realmente admirable de este primer contacto en 1619 entre los europeos y los habitantes de aquellas lejanas tierras australes fue el trato ponderado con el que los

²⁷⁵ NODAL, 1621, *Relación diaria*...h. 32.

²⁷⁶ NODAL, 1621, *Relación diaria*...h. 33v.

²⁷⁷ MARTINIC BEROS, (2018): 10.

²⁷⁸ COOPER, (1917): 62

expedicionarios ibéricos se acercaron a estas personas, basado en el paternalismo y en la evangelización. Por el contrario, el modelo de contacto holandés interesado principalmente en el comercio chocó a inicios del siglo XVII con los indios algonquin e iroquois en la costa nororiental de América por el comercio peletero de Canadá provocando algunos casos de violencia al igual que sucedió en el extremo austral de América,²⁷⁹ donde ocurrieron escenas especialmente sangrientas como las vividas en la expedición de Simón de Cordes y Sebald de Weert e inmortalizadas por grabados de la época que buscaban justificarse en la inhumanidad de estos pueblos²⁸⁰.



Lámina 11. Enfrentamiento entre holandeses e indígenas del estrecho de Magallanes. Theodor de Bry. América, Libro Noveno, Parte Tercera.

²⁷⁹ BOOGAART et al., 1992: 96-98.

²⁸⁰ DUVIOLS, 1985: 131.

Y aunque la historiografía hizo diluir esta imagen de «barbarismo» en las historias de viajes relatadas por otras expediciones ilustradas como la del conde de Bougainville, en las que emerge la imagen del *buon sauvage*²⁸¹, mucho antes, Los Nodal y sus hombres, apreciaron la bondad natural de esas gentes.

7.5. Un nuevo hallazgo geográfico

Los expedicionarios estuvieron un par de días interactuando con los indígenas y aunque su deseo era poder embarcar alguno de ellos en las carabelas no quisieron hacerlo porque pensaron que se alborotarían y que acabarían peleando con ellos. Después de abastecerse de agua y leña, abandonaron aquel remoto lugar y sus habitantes quedaron olvidados hasta que en 1875 el misionero anglicano Thomas Bridge (1842-1898) realice sobre el terreno un estudio antropológico de esta tribu indígena²⁸². Continuaron la navegación reconociendo la costa meridional de la Tierra de Fuego, bautizando los accidentes geográficos como el mencionado cabo de San Ildefonso (Hoorn para los holandeses), la bahía de San Gonzalo o el cabo de Udra, con la intención de restaurar la titularidad hispánica en este *finis terrae* mediante imposición de nombres en la cartografía. Dibujaron el perfil de aquella costa todavía tan desconocida, y tras una dura navegación bajo las inclemencias meteorológicas, el 12 de febrero alcanzaron la latitud de 56° Sur en su derrota descubriendo un grupo de pequeñas islas e islotes que en honor al cosmógrafo de la expedición bautizaron con el nombre de islas de Diego Ramírez²⁸³. Este descubrimiento supuso un nuevo reajuste en los mapas de la época con la representación de unas nuevas islas que marcaban el punto más austral del mundo conocido. Con este hallazgo geográfico la expedición de los hermanos Nodal logró su contribución más destacada a la historia náutica universal, perdurando hasta día de hoy los nombres que dieron a estas islas que desde 2018 son un parque natural

²⁸¹ DUVIOLS, 1985: 133-134.

²⁸² COOPER, (1917): 63.

²⁸³ NODAL, 1621, *Relación diaria...*h. 39v-40v.

marino de Chile²⁸⁴. Después de haber reconocido estas islas soportando tormentas, fortísimos aguaceros, mucho frío y hasta nieve, fijaron rumbo suroeste alcanzando el 16 de febrero de 1619 la mayor latitud del viaje, estimada entre 58° y 59° Sur, una marca en la navegación hacia latitudes australes que no será superada hasta 1775 por el capitán James Cook (véase mapa 1).

7.6. En el estrecho de Magallanes

Otro punto fundamental fue el reconocimiento preciso del estrecho de Magallanes, una tarea pendiente desde los viajes de Pedro Sarmiento de Gamboa. Las carabelas alcanzaron el cabo Deseado el 25 de febrero de 1619 y a diferencia de lo ocurrido en la entrada oriental del estrecho de Magallanes, esta vez pudieron embocarlo por la parte occidental sin dificultad. Si no hubieran tenido esa fortuna y los tiempos obligaran a la expedición a invernar en el Reino de Chile, Bartolomé debía abrir un pliego cerrado que contenía una instrucción secreta donde se indicaban los pasos a seguir²⁸⁵.

Pese a que fue la expedición en la Edad Moderna que más rápido navegó el estrecho de Magallanes tardando solo 16 días en atravesarlo, prestaron especial atención en sondear puertos, tomar altura y describir los accidentes geográficos (Véase mapa 2 y cuadro 7). También se fijaron en los animales, las plantas y los árboles como el llamado canelo

²⁸⁴ MARTINIC BEROS, (2018): 10.

²⁸⁵ AGI, Chile 165, L.2, ff. 163r-165r, 173v-177v. Instrucción secreta. El Rey al marqués de Esquilache y al gobernador de Chile. San Lorenzo, 26/08/1618. Navegarían hasta el primer puerto seguro que encontraran en Chile y allí entregarían una carta al gobernador para que se encargase de las provisiones necesarias. Gonzalo de Nodal acompañado de algunos pilotos y marineros zarparía en un patache hasta El Callado para luego dirigirse a Lima y una vez allí se entrevistaría con el Virrey. El Virrey guardaría copia de la relación hecha del viaje y otra copia se enviaría en la siguiente flota de Tierra Firme que partiera rumbo a España.

magallánico²⁸⁶, cuya corteza olorosa cargaron en abundancia en las carabelas para llevar a España tal como relata Diego Rosales (1601-1677) en su Historia General del Reyno de Chile:

Sus islas y riveras están pobladas de grandissimas arboledas, en que ay mucha madera de quenta para el avio de los vageles; y arboles muy olorosos, y algunos de cuias cortezas sale admirable fragancia, y con sabor y efectos de pimienta, de que se hizo tanta estimacion en Sevilla; que como refieren los Nodales, que de ellas llebaron cantidad, se vendia por diez y seis reales de plata la libra²⁸⁷

Además de este hallazgo evocador del lucrativo mercado de las especias, los expedicionarios pudieron sentirse personajes activos del plan providencial de Dios en el Nuevo Mundo cumpliendo la misión evangelizadora cuando el 11 de marzo se encuentran con los indígenas en la Bahía de San Felipe:

como no los entendíamos, ni ellos a nosotros, los sacerdotes que yvan en nuestra compañía haciendo como tales su oficio, les dixeron, y propusieron los nombres dulcissimos de Iesus, Maria, y la oración que Christo enseñó a los suyos del padre nuestro, los Indios mostrando perzibian lo que dessean los nuestros, repetían las mismas palabras unos con mas blandura, otros con mas aspereza, y en los días siguientes venían saltando y brincando a su costumbre, repitiendo los nombres de Iesus Maria, duplicando algunos dellos la, r, de Maria, mostrando que nos davan gusto en ello, cosa que nos causò maravilla, oyr pronunciar tan delicadamente aquellos barbaros los nombres soberanos, y divinos deste Señor y Señora

Estos indígenas del estrecho de Magallanes se muestran menos huidizos que los de la Bahía del Buen Suceso, y puede ser que fueran patagones (aónikenk) de la misma comunidad de cazadores que habían llamado la atención de Magallanes con sus fuegos cien

²⁸⁶ Foique, Foye o voigue (*Drimys winteri*), llamado «canelo» por los primeros exploradores a causa de un parecido imaginario, es un árbol que crece desde la región de Coquimbo hasta el Cabo de Hornos. Existen dos variedades: una de flores algo solitarias (*winteri*), la otra con las flores en umbela (*chilensis*). La primera variedad es la que descubrió el cirujano naval John Winter el año 1579. Fue el principal árbol sagrado de los araucanos, símbolo de benevolencia, paz y justicia. WILHELM DE MÖSBACH, 1992: 78-79.

²⁸⁷ ROSALES, 1877: IV: 27.

años antes, como apuntó el investigador chileno Mateo Martinic²⁸⁸. Dos días después la expedición salió del estrecho de Magallanes iniciando el regreso a la Península Ibérica.

7.7. Regreso a la Península Ibérica

Después de haber cumplido con los objetivos y navegado por el tempestuoso mar austral, a los expedicionarios les esperaba aún una última prueba que superar cuando navegando a la altura de las Islas Azores se encontraron con tres velas en el horizonte, que resultaron ser navíos corsarios franceses. Éstos confundieron las carabelas con barcos mercantes de fácil presa y al aproximarse, los avezados hermanos «invitaron» al abordaje a los corsarios asegurándoles con fina ironía que venían cargados de azúcar de Brasil. Poco tardaron los corsarios en escapar de allí cuando vieron que la tripulación estaba armada y animada para luchar²⁸⁹. El domingo 7 de julio de 1619 dieron fondo en el cabo de San Vicente y allí desembarcó el capitán Gonzalo de Nodal para anunciar el feliz regreso de la expedición en Lisboa, ciudad donde se encontraba Felipe III con motivo de su «Jornada de Portugal» tantas veces aplazada²⁹⁰. El martes 9 de julio de 1619 al mediodía el capitán Bartolomé arribó con las dos carabelas a Sanlúcar de Barrameda, poniendo fin a un viaje que había durado nueve meses y doce días durante los cuales navegaron más de cinco mil leguas²⁹¹ (véase cuadro 6). Habían cumplido con la importante misión de verificar la existencia del nuevo paso interoceánico hallado por los holandeses y de realizar el reconocimiento preciso del estrecho de Magallanes, logrando además descubrir nuevas tierras, certificar la insularidad de la Tierra de Fuego y contactar con sus habitantes. Todo ello supuso valiosísima información para España, y no menos importante que eso, significó recuperar la reputación marítima

²⁸⁸ MARTINIC BEROS, 2018: 9.

²⁸⁹ NODAL, 1621, *Relación diaria*, h. 63v-64r.

²⁹⁰ Sobre la jornada de Portugal de Felipe III y las Cortes de 1619 véase CARDIM, 2017: 163-216

²⁹¹ NODAL, 1621, *Relación diaria*, h. 65.

frente a los adversarios. En suma, la expedición fue un éxito rotundo para la Monarquía Hispánica del que hicieron eco los cronistas de Felipe III y que causó gran admiración entre contemporáneos como se puede apreciar en las palabras del sacerdote humanista Baltasar Porreño:

Estos dos hermanos se encargaron de una empresa grave, ardua y dificultosa y dieron gran satisfacción y buena cuenta de ella con admiración del mundo [...] cuyo dichoso trabajo y fatigas seran descanso par los que navegaren de hoy mas aquellos mares hasta su tiempo incognitos. Cumpliose en estos dos famosos Capitanes Gallegos lo que habia dicho Séneca del traxico de estas remotas regiones en su tragedia llamada Medea²⁹²

El cronista Matías de Novoa que se encontraba en Lisboa con el séquito real presenció el testimonio oral que los Nodal hicieron de aquel viaje en la audiencia que tuvieron con Felipe III al regresar la expedición; posiblemente, en la *Sala dos Tudescos* del palacio real lisboeta (Paço da Ribeira)²⁹³. El rey expresó su agradecimiento a los capitanes por aquel particular servicio y se interesó por los detalles del viaje, contemplando junto a todos los allí presentes las maravillosas cosas que habían traído:

Concluida esta narración, dejaron allí todo lo que traían. S. M., con benignísimo semblante, les dijo, agradecía la fatiga que por servirle habían tomado con tantas veras , y que se habían dado á obrar con tanta diligencia, que según su discurso, no los esperaba en estos dos años; que tendría cuidado de gratificar sus servicios; preguntóles otras cosas; informóse por menudo de todas; discurrió por las cartas y rumbos demarcados; enteróse dellos; admiró las pieles y cortezas de árboles, maravillosos animales y aves, en colores extraordinarias; mandó que todo lo llevasen á los Consejos de Estado, Guerra y de Indias, para que los platicasen y instruyesen en ellos los pilotos y marineros y á todos los demás del arte: besáronle la mano despidiéndose con alegría de su presencia, dándose con el suceso y vista de S. M. por remunerados de sus fatigas²⁹⁴

²⁹² PORREÑO, 1997: 295; 300.

²⁹³ En esta misma sala tuvo lugar días más tarde el ceremonial juramento del príncipe heredero don Felipe. CARDIM, 2017: 201.

²⁹⁴ Colección de Documentos Inéditos para la Historia de España (en adelante, CODOIN) CODOIN, 1875, Tomo LXI: 234-235.

También Gil González Dávila pudo entrevistarse con los hermanos Nodal, aunque cuenta que omitió muchas cosas que de palabra le dijeron porque todo ello saldría publicado en una relación impresa mandada hacer por orden del Consejo de Indias²⁹⁵. Precisamente para trabajar en este asunto se ordenó que los capitanes y el cosmógrafo se trasladaran a Madrid²⁹⁶.

7.8. Procesar la información

Los hermanos Nodal y Diego Ramírez llegaron a Madrid el 26 de julio para comparecer en el Consejo de Indias. En sus dependencias entregaron los pellejos de los leones marinos, las flechas, los cuchillos de pedernal y los abalorios de los indios que habían recogido durante su viaje²⁹⁷, reuniéndose así la primera colección etnográfica de objetos fueguinos de la historia²⁹⁸. Más que esto último, lo que querían las autoridades era organizar y concentrar el conocimiento empírico aportado por la expedición, una importante tarea relacionada con el dominio colonial²⁹⁹. Con ese fin, en Sevilla se sacó copia del diario del viaje y se guardaron las anotaciones de los pilotos y los dibujos realizados. Este material quedó custodiado en la Casa de Contratación, donde se guardaba el Padrón Real y la cartografía más avanzada del momento, y una copia de toda esta información se guardaría en el archivo del Consejo de Indias³⁰⁰. Como bien explicó María Portuondo se trataba de actualizar y elaborar las cartas náuticas, derroteros para los pilotos, y mantener informado al Consejo de Indias de estos avances con la elaboración de mapas, organizando y presentando la información sobre los nuevos descubrimientos de modo que sirviese al imperio y tuviese resultados prácticos.

²⁹⁵ GONZÁLEZ DÁVILA, 1632: 116.

²⁹⁶ AGI, Chile 165, L.2, f. 184v.

²⁹⁷ NODAL, 1621, *Al lector*.

²⁹⁸ PRIETO Y CÁRDENAS (2002): 67.

²⁹⁹ BRENDENCKE, 2016:

³⁰⁰ AGI, Chile 165, L.2, f. 184v.

Hasta este punto llegaba normalmente la gestión de este tipo de información y en definitiva de toda aquella relacionada con las Indias, de la que se intentó ejercer el control mediante una praxis censora³⁰¹. Ahora bien, en este caso había una clara voluntad de hacer visibles los logros cosechados a la luz del contexto político al que nos hemos referido publicitando este adelanto de España en el terreno náutico y cartográfico, dejando clara la superioridad frente a sus rivales. La forma de hacer visible esto y difundirlo era a través de la imprenta, a semejanza de las publicaciones de viajes holandeses que circulaban por toda Europa. Por ello en el Consejo de Indias se decidió hacer una publicación del viaje y por este motivo, los hermanos y su sobrino, el piloto Juan Núñez de Nodal, permanecieron en la Corte hasta el 2 de marzo de 1620, aunque el cosmógrafo Ramírez de Arellano fue despachado de la Corte el 24 de octubre para desempeñar el puesto de piloto mayor en los preparativos del socorro de Filipinas³⁰². Durante este tiempo se sometió toda la información reunida en el viaje a un proceso de transformación en materia publicable. El resultado de esto, naturalmente, no gustó a un hombre de ciencia como Arellano, que tal vez esperaba el rigor de una obra teórica como las que había estudiado o manejado, y, por eso, bajo esa perspectiva, criticó las mediciones, los cálculos y el mapa que finalmente se publicaron en el libro³⁰³. Pero lo que se pretendía con aquella obra era construir una imagen pública del poder y el control imperiales, sacando a la luz el conocimiento geográfico de forma estratégica y propagandísticamente como se hizo en otras ocasiones durante el reinado de Felipe III, por ejemplo, con *La Conquista de las Malucas* (Madrid, 1609)³⁰⁴.

Los 1750 reales que costó la publicación de la Relación del viaje de los hermanos Nodal fueron sufragados por el Consejo de Indias, a cuyo presidente don Fernando Carrillo se dedicó la obra. Primero se ordenó librar 1400 reales para los gastos de edición y tras un

³⁰¹ PORTUONDO, 2013: 80, 87, 126-129.

³⁰² AGI, Chile 165, L.2, ff. 185v-190v.

³⁰³ BNE, Mss. 3190, ff. 167r-181v.

³⁰⁴ PORTUONDO, 2013: 289-290, 330, 334.

informe del impresor fueron necesarios 1350 reales más para poder acabarla³⁰⁵. La Relación fue impresa en 1621 en la madrileña imprenta de Fernando Correa de Montenegro, y en su portada se puede contemplar uno de los primeros trabajos que realizó en España el grabador francés Jean de Courbes (1592-1641)³⁰⁶.



Lámina 12. Portada de la Relación del viaje (1621). Biblioteca Nacional de España (Madrid).

³⁰⁵ AGI, Indiferente 1450. Citado por Juan Gil, 2018: 250.

³⁰⁶ MATILLA, 1991: 1.

La portada luce un frontispicio barroco, con una puerta de estilo jónica en la que se pueden ver a ambos lados los retratos de los capitanes Bartolomé García de Nodal y Gonzalo de Nodal. En la parte superior aparece el escudo de armas del mecenas de la obra, el presidente del Consejo de Indias don Fernando Carrillo. En el basamento se representan las carabelas de la expedición, y entre ellas, el escudo de los hermanos Nodal (véase lámina 12)³⁰⁷.

La obra termina con la relación de los servicios de los capitanes Nodal y las derrotas que infligieron a los enemigos de la Monarquía Hispánica a lo largo de su carrera militar. En suma, esta publicación desempeñó una función determinante en la difusión del mensaje que la Monarquía Hispánica pretendía con este triunfo marítimo de reputación en el campo de la navegación ante sus rivales.

³⁰⁷ BLAS, CARLOS y MATILLA, 2011: 388.

8. EL IMPACTO DE LA EXPEDICIÓN

8.1. Su huella en la cartografía

Los logros cartográficos de la expedición de los hermanos Nodal pudieron contemplarse en el magnífico mapa de aquellas tierras australes que se adjuntó a la Relación³⁰⁸. Es el primer trabajo conocido del portugués Pedro Teixeira Albernás (c.1595-1662)— hijo del cosmógrafo mayor del Reino de Portugal—, que alcanzaría el cargo de cartógrafo real y fue autor del conocido *Atlas del Rey planeta* (1634) y del famoso plano de la villa de Madrid (1656), ya durante el reinado de Felipe IV³⁰⁹. En este mapa quedó claramente dibujada —y expresada textualmente con la palabra «ISLA»— la insularidad de las tierras al sur del estrecho de Magallanes fruto de aquella travesía que conllevó la primera circunnavegación a la Tierra de Fuego. También el mapa representó por primera vez en la historia las islas de Diego Ramírez, descubiertas durante el viaje. Otro testimonio visual de aquella empresa marítima fue el mapa elaborado por el cosmógrafo Diego Ramírez de Arellano que junto a sus manuscritos no verían la luz hasta el siglo XIX³¹⁰. En el mapa de Arellano se pueden apreciar algunas diferencias respecto al de Teixeira, por ejemplo, la mayor amplitud hasta los 59° de latitud Sur y la inconclusa ensenada de San Sebastián que en el mapa del cartógrafo portugués se representa según la antigua creencia errónea de un canal que conecta con el estrecho de Magallanes. En definitiva, ambos mapas son la prueba más evidente de los avances cartográficos obtenidos por la expedición de los hermanos Nodal, que tuvieron repercusión tanto en la producción cartográfica ibérica como en la del resto de Europa (véase lámina 13).

³⁰⁸ Mapa plegado entre h. 34 y 35. Dimensiones: 395 x 344 mm. Destaca el ejemplar que se conserva en la BNE procedente de la Biblioteca Real de Palacio que contiene dicho mapa iluminado: BNE, R/4017.

³⁰⁹ RAH, 2013: 903-905.

³¹⁰ FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, 1845: 355. Hasta 1866 no se publicará su transcripción. ANUARIO DE LA DIRECCIÓN DE HIDROGRAFÍA (1866): 206 -291.



Lámina 13. Mapa de Pedro Teixeira (izquierda) y mapa de Diego Ramírez (derecha). Biblioteca Nacional de España (Madrid).

8.1.1. En el ámbito hispánico

En el caso de la Monarquía Hispánica los resultados cosechados por la expedición de los hermanos Nodal fueron reflejados en los derroteros usados por los navegantes españoles a lo largo del siglo XVII, y habrá que esperar hasta el siglo XVIII con los viajes de Antonio de Córdoba al estrecho de Magallanes (1785-1786) para encontrar una expedición en España que por su metodología científica, como por la trascendencia de sus hallazgos para la navegación mundial logre superar los avances cartográficos y náuticos de 1618-1619³¹¹.

Antonio de León Pinelo (c.1595-1660) que recoge en su *Epítome* (1629) tanto la obra de los Nodal como la de Arellano nos informa que aquel viaje ya se había «reducido a Tablas»

³¹¹ MAESO BUENASMAÑANAS, 2005: 319-320.

en 1621 por don Pedro Feigueira³¹², y es posible que unas décadas después el gobernador del Reino de Chile, don Pedro Porter Casanate (1611-1662), interesado en este tipo de material hubiera copiado en Madrid los manuscritos de la expedición según sugiere Diego Rosales³¹³. Todavía a finales del siglo XVII los logros náuticos y cartográficos de la expedición de los Nodal constituían un referente imprescindible en la región magallánica para el capitán Francisco Seixas y Lovera³¹⁴.

Pero además de estos testimonios, tenemos otras evidencias cartográficas que demuestran claramente la huella que dejó la expedición de los hermanos Nodal. Uno de los ejemplos más interesantes se encuentra en la obra del jesuita chileno Alonso de Ovalle (1603-1651), la *Histórica Relación del Reyno de Chile* publicada en 1646 en Roma, con la que el jesuita quería divulgar el conocimiento de unas tierras prácticamente desconocidas en Europa³¹⁵. Al final de esta obra se adjuntó un mapa titulado *Tavula Geographica Regni Chile*, donde se puede ver una representación gráfica del encuentro de los expedicionarios con los habitantes de la Tierra de Fuego³¹⁶. Esta escena ubicada en la parte superior derecha del mapa transcurre enfrente de la bahía del Buen Suceso donde se encuentran dos hombres interactuando con dos indígenas semidesnudos y con «bonetes de plumas de paxaros» en la cabeza tal como lo describieron los Nodal en su Relación (véase lámina 14 y 15).

³¹² LEÓN PINELO, 1629: 670.

³¹³ ROSALES, 1877: 68-69.

³¹⁴ SEIXAS Y LOVERA, 1690. h. 19r -80r.

³¹⁵ OVALLE, 1646.

³¹⁶ AGI, MP-Peru-Chile, 271. Un estudio sobre las cuatro versiones de este mapa en MARTINIC BEROS, (1997): 385-400.



Lámina 14. *Tavula Geographica Regni Chile*. Archivo General de Indias.



Lámina 15. Detalle.

Por otra parte, al revisar las cartas náuticas españolas del siglo XVII podemos encontrar algunos ejemplos que muestran la huella dejada por la expedición de los hermanos Nodal como es el mapa del *Estreito de Magalhaes e Terra do Fogo* de Juan Teixeira en 1630, o más avanzado el siglo, el mapa conservado en la Biblioteca Nacional de Perú denominado *Exploración de las costas del extremo sur del continente* de Antonio de Vea en 1676, donde se puede comprobar el influjo del mapa elaborado por Pedro Teixeira tras la expedición y la perdurabilidad de los nombres que impusieron en aquella parte del imperio³¹⁷. Otras evidencias cartográficas son el mapa realizado en el Virreinato de Perú en 1675 y conservado en el Museo Naval de Madrid con el nombre *Derrotero sacado de los diferentes quadernos que an escrito y usado los mas clasicos y experimentados pilotos desde Mar del Sur*³¹⁸ o el mapa conservado en la Biblioteca Nacional de España denominado *Mapa del Estrecho de Magallanes y del Nuevo de Mayre con los puertos, ríos y ensenadas que tienen en las costas en ambos mares del norte y sur* donde se puede apreciar los nombres de cabo de San Vicente, cabo de San Bartolomé, islas de San Gonzalo, islas de San Vicente, cabo de San Ildefonso, el cabo Udra y las islas Diego Ramírez (véase lámina 16)³¹⁹. En la misma biblioteca también se conserva otro mapa de finales del siglo XVIII en una colección de 49 mapas de las costas americanas del Pacífico cuyo nombre *Planta de los estrechos de Magallanes y San Vicente, que comunmente llaman de Mayre, sacado y reconocido por los dos hermanos llamados Bartolomé y Gonzalo de Nodal*, refleja aún de forma más evidente el influjo de la expedición de los hermanos Nodal en la cartografía hispánica del siglo XVII³²⁰.

³¹⁷ MARTINIC BEROS, 1999: 62

³¹⁸ MNM, Mss. 1202.

³¹⁹ BNE, Mss. 2957, f.149.

³²⁰ BNE, GMG 1181. f. 48.

aparece en el mapa iluminado de Teixeira de 1621 procedente de la Biblioteca Real de Madrid³²³. Otro ejemplo aún más claro es el mapa elaborado por Peter Keer (Petrus Kaerius) de los estrechos de Magallanes y Le Maire que apareció en la edición ampliada del Atlas Minor, publicado por Jansson en 1630 (véase lámina 17). En este mapa son representadas las islas Diego Ramírez con su nombre, y aunque prevalece la toponimia holandesa en el caso del estrecho de Le Maire (*Fretum Le Maire*) y el cabo de Hornos (*Kaep Hoorn*) figuran los nombres de la Bahía del Buen Suceso, cabo de Bartolomé, islas de San Gonzalo e islas de San Idefonso, que vuelven a encontrarse durante esa década en los mapas de Jean de Leat (1638) *Provinciae sitae ad Fretum Magallanis itimque Fretum Le Maire* y J. Hondius (1635), *Freti Magellanici ac novi Freti vulgo Le Maire exactissima delineatio*³²⁴.



Lámina 17. Mapa de los estrechos de Magallanes y Maire. Peter Keer (c.1630).

³²³ BNE R/4017.

³²⁴ MARTINIC BEROS, 1999: 47-51.

También a finales de esa década, en 1639, encontramos otra prueba de la influencia de la que estamos tratando en el Portulano nº 24 del cartógrafo inglés John Daniell conservado en la Biblioteca Nacional de Florencia que Simonetta Conti pudo estudiar y comparar con la toponimia del mapa de Ramírez de Arellano concluyendo, que el cartógrafo inglés debió tener presente los mapas ibéricos, conocidos a su vez por los cartógrafos holandeses³²⁵. Aún a finales del siglo XVII en el ámbito europeo, se puede comprobar como perduran algunos de los nombres impuestos por la expedición de los hermanos Nodal, como se puede apreciar en el mapa realizado por Basil Ringrose (1682)³²⁶ o el de Willian Hack (1685) elaborado gracias a los derroteros que el corsario inglés Bartolomé Sharp robó tras sus correrías por la costa americana del Mar del Sur en 1681³²⁷.

8.2. Las consecuencias en la política imperial

8.2.1. Un nuevo camino a Filipinas

La razón por la que se organizó la expedición de los hermanos Nodal queda perfectamente aclarada en las palabras que el presidente del Consejo de Indias dirigió al nuevo presidente de la Casa de la Contratación unos días después del regreso de la expedición:

La principal causa de la misión destas caravelas se acordará VMd que se halló presente que fue el asegurarnos con cierta noticia desta navegación para balernos della en los socorros del Mar del Sur, y especialmente en lo de Phelipinas, pues el enemigo nos avia abierto por tierra mar el camino y supiera como agora se ubiera executado en embiar los socorros que se an tratado para Phelipinas³²⁸

³²⁵ CONTI, (2013): 18-19.

³²⁶ National Maritime Museum, P/32, f. 105.

³²⁷ National Maritime Museum, P/33, f.147. MARTINIC BEROS, 1999: 103-104.

³²⁸ AGI, Chile 165, L.2, f. 183v. El licenciado don Fernando Carrillo a Pedro de Marmolejo, presidente de la Casa de Contratación. Madrid, 16/07/1619.

Efectivamente, del éxito de aquella expedición dependía la posibilidad de abrir un nuevo camino a la Monarquía Hispánica que fuera capaz de dar un giro a la situación internacional. Aquellas expectativas ganaron fuerza con la arribada de la expedición en tan breve tiempo y sin lamentar ninguna pérdida humana, algo totalmente extraordinario en la época que se interpretó como una señal divina y se ordenó dar mil misas en hacimiento de gracias³²⁹. Había dos problemas en ultramar que se querían solucionar: uno era hacer frente a las pretensiones holandesas en el eje Filipinas-Molucas y otro era contener los envites de los araucanos y asegurar el dominio español en el llamado «Flandes Indiano» del Reino de Chile. Con la actualización de la información cartográfica del estrecho de Magallanes y el reconocimiento del nuevo estrecho se contempló la posibilidad de consolidar la navegación por esa nueva ruta e insertar de una vez por todas ese *finis terrae* imperial en la funcionalidad, convirtiéndolo en un nuevo camino español de ultramar. Pero una cosa fueron las pretensiones y otra bien distinta fue llevarlas a cabo. En la relación del viaje, los hermanos Nodal dejaron claro que era más aconsejable la navegación por el estrecho de San Vicente que por la antigua ruta del estrecho de Magallanes; una idea en la que insistió el cosmógrafo en su manuscrito, fruto de la experiencia que habían vivido durante la travesía:

Fundome en que el estrecho de Magallanes e dificultoso de embocar por tener los vientos siempre contrarios y ha contenido a algunos Olandeses esperar más de 30 y 35 días para embocarle y perder muchas amarras y cabos esperando tiempo y luego tardar en pasalle mas de un mes que casi en la mitad de este tiempo se puede yr por el estrecho de Mayre³³⁰

Los hermanos y el cosmógrafo también defendieron la posibilidad de usar ambos estrechos australes frente a la ruta del cabo de Buena Esperanza para llegar a las islas Filipinas como se puede ver en un memorial presentado el 30 de septiembre de 1619 en el

³²⁹ AGI, Chile 165, L.2, f. 183v. Fernando Carrillo a Pedro de Marmolejo, presidente de la Casa de Contratación. Madrid, 16/07/1619.

³³⁰ BN, Mss. 3019, fol. 7r.

Consejo de Indias³³¹. Este memorial debe contextualizarse en los preparativos que en ese momento se estaban llevando a cabo en España para armar una nueva expedición de socorro a las islas Filipinas, y concretamente en el debate abierto sobre la ruta que debería seguir la flota: por el cabo de Buena Esperanza —opción defendida mayoritariamente por los portugueses— o bien por el estrecho de Magallanes y el nuevo de San Vicente. Finalmente, esta última opción fue la que prevaleció con el apoyo, entre otros, de Hernando de los Ríos Coronel que había regresado recientemente del archipiélago asiático y del respetado licenciado Juan Cedillo³³². Este contexto ayudó a encumbrar a Diego Ramírez de Arellano que en octubre de 1619 fue designado piloto mayor de la armada de Filipinas al mando del capitán general Lorenzo de Zuazola³³³, consiguiendo también el título de capitán de infantería española y el puesto de almirante de una futura expedición de reconocimiento de Nueva Guinea y otras islas aledañas. Aquel contexto también despertó las ambiciones de la Corona por establecer una carrera a las Filipinas usando el estrecho de San Vicente o, en su defecto, el estrecho de Magallanes, e incluso soñar en encontrar la parte incógnita del sur³³⁴. En el plano teórico las cosas estaban claras, ahora faltaba someter las ideas a la práctica.

8.2.2. Desastre y olvido

La armada de socorro a Filipinas fue retrasando su partida hasta el 21 de diciembre de 1619. Estos barcos que tenían como objetivo transportar al archipiélago un total de 1792 personas, entre los cuales se contaban soldados, religiosos y marinos, naufragaron cerca de la bahía de Cádiz tras una maniobra imprudente que costó la vida de cientos de personas y la del propio general Zuazola³³⁵. Arellano pudo salvarse de aquel desastre y a pesar de estar

³³¹ AGI, Patronato 263, N.1, R. 11.

³³² GIL, 2018: 253-256.

³³³ AGI, Filipinas, 5N, 201, AGI, Filipinas, 38, N.16.

³³⁴ SOLER, 2012: 209-222.

³³⁵ DURO, 1972: 363-364.

involucrado en el juicio abierto contra los pilotos supervivientes, en 1620 consiguió que lo nombraran eventualmente piloto mayor de la Carrera de Indias en la Casa de la Contratación, ocupando el lugar del fallecido Rodrigo Zamorano. Este nombramiento se entiende perfectamente teniendo en cuenta la necesidad crónica de pilotos prácticos y cosmógrafos que había en la época, una situación que se agravó con el desastre naval anteriormente referido. A fin de cuentas, Arellano era la persona más entendida en la navegación de los dos estrechos australes y las autoridades querían emplearlo nuevamente en otra armada que navegara por esas rutas hasta Filipinas; sin embargo, su muerte en 1624 antes de ultimarse esta empresa dejó en el aire aquella posibilidad³³⁶. Lo cierto es que todos los participantes en la expedición de 1618-1619 se convirtieron, de alguna manera, en los hombres más preciados de las fuerzas navales del momento. Trataron de emplearlos en nuevas flotas y especialmente en la empresa de Filipinas premiándoles con nuevos puestos y prometiéndoles beneficios, pero la realidad fue que muchos ni siquiera llegaron a ver aquellas recompensas cumplidas. Todavía en 1626 el piloto Pedro de Letre elevó un memorial a la Junta reclamando 648 escudos que se le debían, entre otras cosas, por su participación en la expedición de 1618³³⁷. En cuanto a los hermanos Nodal y su sobrino, el piloto Juan Núñez, pasaron su estancia en la corte sin recibir un solo maravedí de lo que se había acordado pagarle al regreso de la expedición³³⁸. En 1622 Bartolomé obtuvo el puesto de almirante de la Flota de Indias tal como se le había prometido en recompensa de la jornada al estrecho. Pero ese mismo año, cuando escoltaba la Flota de Indias a su regreso de Tierra Firme, una fortísima tempestad sorprendió a la flota en el canal de las Bahamas, y,

³³⁶ PULIDO RUBIO, 1950: 10, 741 y ss. Diego Ramírez de Arellano falleció en Sevilla. Fue enterrado en la Capilla del Sagrario de la Catedral de dicha ciudad el 28 de mayo de 1624. En el momento de su muerte su mujer estaba embarazada de seis meses. SOLER, 2012: 238-241.

³³⁷ AGI, Chile 165, L.2, ff. 192r-192v.

³³⁸ AGI, Chile 165, L.2, ff. 189r-190r. A Bartolomé le debían 2417 ducados y 1 real, y a su sobrino 179.673 maravedíes. Fueron despachadas las cartas de pago para que cobrasen este dinero en la Caja de Panamá con ocasión de ir a servir en la Flota de Tierra Firme.

Bartolomé, que iba al mando del galeón Nuestra Señora de Atocha morirá en aquellas aguas con otras 550 personas más. Tras el desastre se intentó recuperar parte del valioso cargamento con el testimonio de cinco supervivientes³³⁹ pero no fue hasta 1985 y tras décadas de búsqueda cuando el norteamericano Mel Fisher localizó el paradigmático pecio³⁴⁰. Por otra parte, Gonzalo de Nodal desempeñó su trabajo en otro grave asunto que preocupaba a la Monarquía Hispánica. En 1622 fue designado cabo de la gente de mar en la flota que zarpó con cuatrocientos soldados al mando del maestro de campo don Íñigo de Ayala y Mendoza para socorrer a los colonos de Chile de los envites de los araucanos³⁴¹. Con ocasión de aquella empresa militar, Gonzalo debía guiar la expedición por el nuevo estrecho de San Vicente para practicar su navegación y de paso acabar el reconocimiento de dicho estrecho y de los puertos de la costa del Mar del Sur³⁴². Sin embargo, esta misión no pudo cumplirla porque falleció junto a Íñigo de Ayala y sus hombres al naufragar la nave capitana cerca del estrecho de Magallanes³⁴³. De esta manera, las tres personas que lideraron la empresa marítima de 1618, —los hermanos Nodal y el cosmógrafo Ramírez de Arellano—, acabaron muriendo al poco tiempo de regresar la expedición y con ellos también murieron, en cierto modo, las expectativas que habían surgido de un nuevo camino a Filipinas a través de los dos estrechos australes. La situación internacional en el reinado de Felipe IV complicó aún más las cosas. Como advirtió David Goodman, paralelamente al aumento de los gastos militares como consecuencia de la reanudación de la guerra con Holanda, la intervención en la guerra de sucesión en Mantua y la declaración de guerra contra los franceses se produce

³³⁹ AMN, Colección Navarrete, Tomo XII, doc.2, AGI, Escribanía de Cámara, 1080 A.

³⁴⁰ El hallazgo del tesoro del galeón N.S. de Atocha fue tratado por la productora de la National Geographic Society que realizó un documental en 1986 y otro en el año 2000. Actualmente muchas piezas recuperadas del pecio están en el Mel Fisher Maritime Heritage Museum (Florida), pero también se conservan en el Museo de América de Madrid y un astrolabio en el Museu de Marinha de Lisboa.

³⁴¹ AGI, Patronato, 229, R.62. AGI, Contratación, 1172, reg. nº3. AGI, Contratación, 1172, N.3, R.1.

³⁴² AMN, Colección Navarrete, Tomo XIV, doc. 9. AMN, Tomo XIV, doc. 10.

³⁴³ BARROS ARANA, 2000: 138.

un descenso notable de la plata americana que llega en las flotas de Indias, provocando que a lo largo del reinado no se pudiera disponer de fondos suficientes para las armadas. Y a pesar de que se intentó mejorar la eficiencia de la financiación naval, cada aspecto de los preparativos navales sufrió retrasos y se bloqueó por falta de dinero³⁴⁴.

Los holandeses, a diferencia de los españoles, siguieron explorando la zona y sus barcos practicaron aquella nueva ruta marítima, sucediéndose expediciones como la de Jacques L'Hermite (1623) o Hendrick Brouwer (1643) que avanzaron en el conocimiento y consolidación de aquella navegación al sur de la Tierra de Fuego. Por otra parte, como contrapunto al caso español donde muchos trabajos, documentos y conocimientos permanecieron ocultos e invisibles³⁴⁵, en la república holandesa el reflejo de su actividad marítima en la historiografía se benefició del apoyo de los Estados Generales a las iniciativas surgidas en la edición y publicaciones que estimulaban la expansión de la República, que hizo que las descripciones y mapas no se quedaran en los archivos, sino que fueran publicados³⁴⁶.

En suma, todo ello hizo que la expedición de los hermanos Nodal naufragara en las páginas de la historia, quedando en el olvido una de las expediciones marítimas más brillantes de la historia moderna, que supuso la culminación del conocimiento de la región magallánica en la época de los Austrias cien años después del descubrimiento del estrecho por la expedición de Fernando de Magallanes.

³⁴⁴ GOODMAN, 2001: 66. Sobre la problemática del reclutamiento de gente de mar para las fuerzas navales en esta época, véase VÁZQUEZ LIJÓ, 2006: 57-83, 465.

³⁴⁵ PIMENTEL, 2016: 439-444.

³⁴⁶ BOOGAART et al., 1992: 268-269, 309.

9. CONCLUSIONES

Hablar de la expedición de los hermanos Nodal es hablar de una empresa marítima plena de logros náuticos y cartográficos: la primera circunnavegación a la Tierra de Fuego, el primer contacto con sus habitantes o el descubrimiento de las islas Diego Ramírez, son alguno de los logros conseguidos en aquella travesía donde se puso a prueba la capacidad de dos experimentados capitanes y un hombre de ciencia. Sin embargo, la dimensión global del reinado de Felipe III con sus escenarios de ultramar es aún un espacio poco explorado por la historiografía, y prueba de ello es el escaso conocimiento de esta expedición. Con este trabajo hemos tenido la ocasión de adentrarnos en la verdadera naturaleza de los desafíos de aquel tiempo, que podemos encontrar en la organización, desarrollo y consecuencias de esta empresa marítima. El contexto político en el que germina la expedición de los hermanos Nodal está marcado por el pujante crecimiento del poderío marítimo holandés que significó una seria amenaza al imperio ultramarino y también a la propia ideología que lo sustentaba. El descubrimiento del nuevo estrecho por los holandeses en 1616 significó un desafío a la Monarquía Hispánica en el plano del prestigio y también a su hegemonía al que no quedaba más remedio que responder con la organización de la llamada «jornada al estrecho». Se quiso dar una respuesta inmediata y la perseverancia de las autoridades en poner en marcha la expedición queda demostrada desde 1616, contra toda suerte de problemas financieros y humanos. Tal como hemos analizado punto por punto, aquello supuso resolver diferentes temas como el de la financiación, la construcción de las carabelas, el avituallamiento y la recluta de la tripulación adecuada. Y esta última cuestión fue la más difícil de resolver: encontrar una persona capaz de liderar aquel viaje a unas tierras ignotas en los confines del imperio. Pero por muy difícil que se presentara el reto, España no podía renunciar aquella misión por obvios intereses geoestratégicos y aún sólo por orgullo debía poner en el mar hombres dispuestos a ello: si los rebeldes holandeses podían, España no sólo tenía que poder también, sino que debía demostrar al mundo su reputación haciendo una empresa marítima ejemplar. Y realmente lo fue más allá de sus resultados. La construcción de las carabelas son un ejemplo donde se vieron reflejados todos los avances en materia de

construcción naval regulados por las ordenanzas de Felipe III y en donde se aplicó la tecnología naval más avanzada de la época, siendo precursora, por ejemplo, de las proporciones entre toneladas de arqueo y tripulación, establecida posteriormente en las ordenanzas navales de Felipe IV. En otro orden de cosas, la financiación de la expedición se quiso realizar directamente por el Estado y no dejarla en manos de terceros, pero la apretada Real Hacienda hizo que se tuviera que recurrir al dinero presupuestado para la Armada de socorro de Filipinas, también al dinero de la avería y finalmente al dinero privado de los asentistas y de la familia Fugger.

Al analizar detenidamente toda la información que hemos reunido para sustentar este punto del trabajo podemos ver algunos rasgos característicos de la expedición. En primer lugar, hemos comprobado que el Reino de Portugal desempeñó un papel imprescindible a la hora de aportar los recursos materiales y humanos para organizar y llevar a cabo la expedición. Por otra parte, en esta empresa marítima hay que destacar el potencial humano que se vio reflejado en el coste total de la expedición donde sobresale la partida relativa a los sueldos y la contratación de gente especializada como fue el caso del cosmógrafo Ramírez de Arellano y los pilotos holandeses (véase gráfico).

Por otro lado, a la hora de hacer un balance del desarrollo del viaje hay tres puntos que considero fundamentales:

Primero. La restauración simbólica del poder en unas tierras que se consideraban propias por legítimo derecho, realizando la toma de posesión simbólica bautizando todos los lugares que van descubriendo e imponiendo nuevos nombres a los descubiertos por los holandeses como el estrecho de San Vicente para el estrecho de Le Maire o el cabo de San Ildefonso para designar el cabo de Hoorn.

Segundo. La expedición de los hermanos Nodal culmina el conocimiento cartográfico de la zona magallánica en la época de los Austrias, demostrando la insularidad de la Tierra de Fuego, después de cien años del descubrimiento del estrecho de Magallanes. En ese sentido, contribuyó a la configuración de un nuevo espacio en el que se vuelve a crear la ilusión de un rápido y fácil camino cien años después del relato de Pigafetta aportando una imagen utópica del espacio magallánico lleno de posibilidades, tanto a nivel económico-comercial

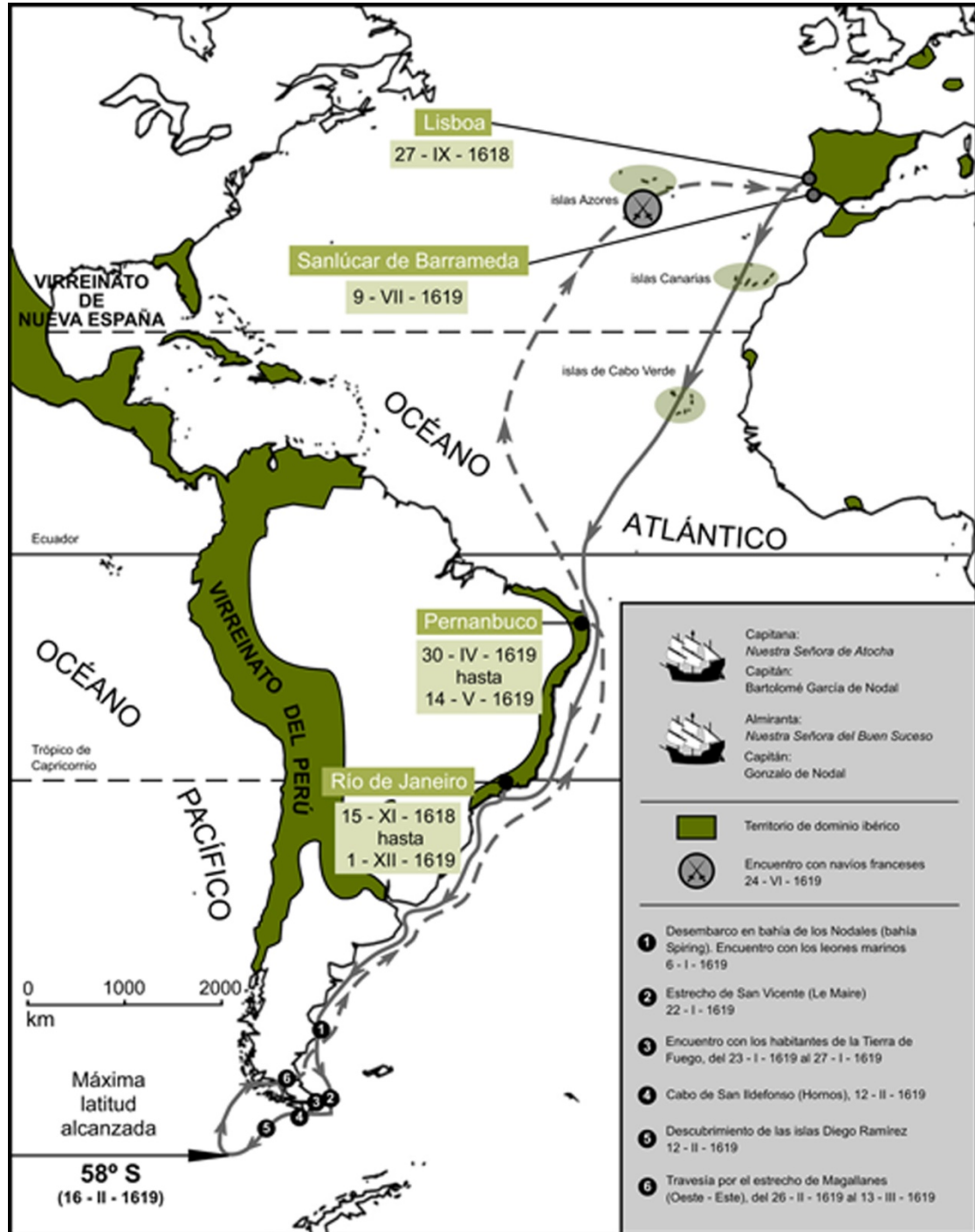
con el «descubrimiento» de la «pimienta» en el estrecho, como a nivel espiritual, con la oportunidad evangelizadora de los nuevos indígenas de la Tierra de Fuego.

Tercero. El éxito del viaje dependió del apoyo logístico que brindó la América portuguesa a la expedición, posible gracias a la unión ibérica. Con la escala en el puerto de Río de Janeiro, además de abastecerse, pudieron hacer la reparación de las carabelas y resolver el conato de amotinamiento para continuar la travesía con mayor seguridad.

Concluido el viaje comenzó otra misión igual de importante: la gestión de toda la información recabada durante la travesía y la transformación del conocimiento geográfico en materia de interés estratégico, político y propagandístico. En efecto, los logros alcanzados por la expedición fueron usados por la Monarquía Hispánica como materia propagandística para reafirmar su reputación mediante la publicación de la relación del viaje en 1621, aunque el resultado fue muy limitado. Por otra parte, tampoco fue capaz de rentabilizar sus resultados cartográficos y náuticos en el plano operativo. A pesar de que la actualización de la información cartográfica del estrecho de Magallanes y el reconocimiento del nuevo estrecho generó expectativas para consolidar un nuevo camino español de ultramar, el desastre poco tiempo después de la armada de Filipinas y la armada de socorro a Chile destinadas a navegar por la ruta de los nuevos pasos australes, significó un duro revés a estas pretensiones que quedaron finalmente olvidadas. El tiempo demostró que no bastó con tener el conocimiento teórico de la navegación y la cartografía más precisa si luego no se ponía en práctica como hicieron los holandeses. Y para eso, siempre hizo falta experimentados marinos dispuestos a arriesgar sus vidas en los inciertos caminos de ultramar.

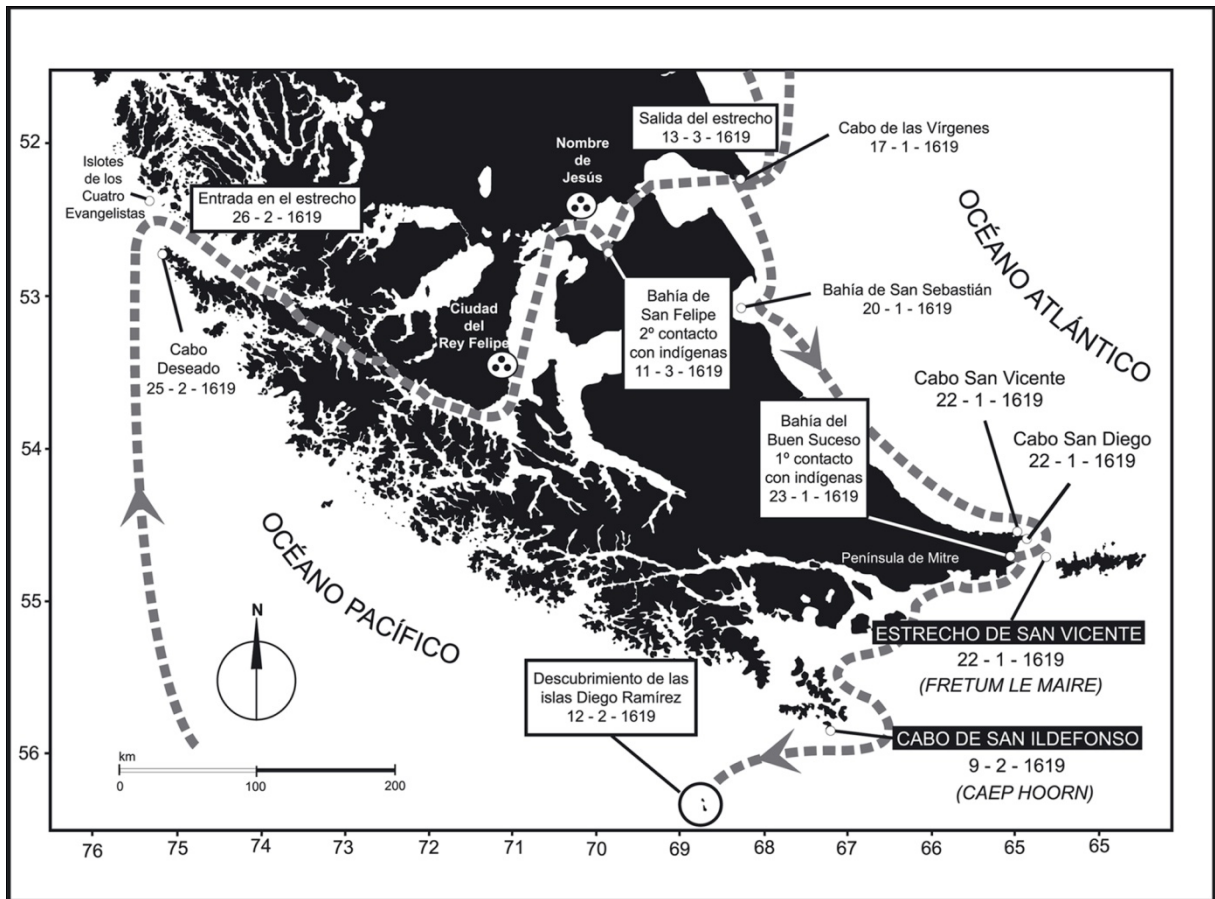
ANEXO

Mapa 1. Derrotero de la expedición de los hermanos Nodal
(27 de septiembre de 1618 – 9 de julio de 1619)



Fuente: Rodríguez Couto (2018): 297.

Mapa 2. La expedición de los hermanos Nodal en el estrecho de Magallanes



Fuente: Rodríguez Couto (2018): 313.

Cuadro 1. Pertrechos embarcados en cada carabela

Partida	Cantidad prevista	Cantidad final	Coste previsto	Coste final
Jarcia nueva alquitranada	24 quintales	14 quintales	2160 reales	1260 reales
Lienzo para lona	2 piezas	2 piezas	220 reales	220 reales
Agujas de vela	150 agujas	100 agujas	45 reales	30 reales
Hilo de vela	150 varas	70 varas	300 reales	140 reales
Tachuelas de bomba	6000	3000	24 reales	12 reales
Lomos de cuero para bombas	4	1	130 reales	32 reales
Estoperoles	6000	3000	120 reales	60 reales
Clavazón de peso	4 quintales	2 quintales	280 reales	140 reales
Clavos de sierra	2000	2000	250 reales	250 reales
Clavos de garrote	2000	1000	200 reales	100 reales
Clavos de alfaxia	4000	2000	300 reales	150 reales
Clavos de barquerol	6000	3000	300 reales	150 reales
Sebo en pan	4 quintales	4 quintales	360 reales	360 reales
Velas de sebo	4 quintales	4 quintales	400 reales	400 reales
Achotes de cera	500 (libra / ud.)	250	1750 reales	875 reales
Alquitrán	2 barriles	2 barriles	80 reales	80 reales
Brea	12 quintales	12 quintales	360 reales	360 reales
Estopa	4 quintales	4 quintales	100 reales	100 reales
Grasa	1 barrica	1 barrica	300 reales	300 reales
Baldes	24	12	48 reales	24 reales
Sillas	6	4	18 reales	12 reales
Barriles de palo con arcos de hierro	3	3	24 reales	24 reales
Hachas	12	12	72 reales	72 reales
Fanales de correr	3	3	67,5 reales	67,5 reales
Lanternas	10	8	50 reales	40 reales
Plomo en hoja	5 quintales	3 quintales	250 reales	150 reales
Barrenas	12	12	20 reales	20 reales
Taladros	6	6	24 reales	24 reales
Martillos	6	6	20 reales	20 reales
Lamprones de hierro	4	4	10 reales	10 reales
Marrenes	2	2	20 reales	20 reales
Heniles de hoja de lata	8	8	10 reales	10 reales
Tablas de pino	48	48	80 reales	80 reales
Guarniciones de bombas	6	6	24 reales	24 reales
Balanzas de cobre	4	4	60 reales	60 reales
Juegos de pesas	2	2	12 reales	12 reales
Juegos de medidas para vino de madera y agua de bombas	3	3	15 reales	15 reales
Juegos de medidas de hoja de lata	2	2	4 reales	4 reales
Esteras de esparto	18	18	135 reales	135 reales
Cuñas de hierro	6	6	36 reales	36 reales
Bombas de hoja de lata	6	6	15 reales	15 reales
Escobas de rama	24	24	8 reales	8 reales
Palas de hierro	6	3	48 reales	24 reales

Palas de madera	12	8	12 reales	8 reales
Candados	8	8	40 reales	40 reales
Cadenas de escotilla	6	6	36 reales	36 reales
Pernos de hierro para las anclas	50	50	100 reales	100 reales
Rempujas	4	4	24 reales	24 reales
Pernos de madera	24	24	12 reales	12 reales
Cuadernales	6	0	48 reales	0
Motones	12	12	24 reales	24 reales
Poleas	12	12	36 reales	36 reales
Roldanas (varios tamaños)	36	36	72 reales	72 reales
Vigotas	12	12	18 reales	18 reales
Remos (para la carabela)	24	24	480 reales	480 reales
Remos (para el batel)	24	24	192 reales	192 reales
Pasadores	4	4	10 reales	10 reales
Pies de cabra	4	2	48 reales	24 reales
Banderas	3	3	400 reales	400 reales
Lino para aderezar las velas	1500 varas	750 varas	975 reales	487,5 reales
Caldera de coser brea de salta	1	1	195 reales	195 reales
Calderos para cocinar	6	6	150 reales	150 reales
Bigas, arpones, anzuelos, cordeles y redes	--	--	500 reales	500 reales
TOTAL			12121, 5 reales	8734 reales

Fuente: AGI, Patronato 33, N.4, R.5 (1) ff. 1r-2v.

Cuadro 2. Artillería, armas y municiones embarcadas.

Partida	Cantidad prevista	Cantidad final	Coste previsto	Coste final
Artillería	8 piezas de artillería de 12 quintales y 4 pedreros	4 piezas de artillería de 12 quintales, 4 piezas de artillería de 10 quintales y 4 pedreros	13.278 reales	12.158 reales
Pólvora de arcabuz	20 quintales de pólvora de arcabuz peso de Castilla envasados en 21 barriles de madera	=	4.080 reales	4.080 reales
Cuerda de arcabuz	7 quintales de cuerda de arcabuz peso de Castilla	=	490 reales	490 reales
Arcabuces	36 arcabuces nuevos con sus moldes y sacapelotas. Munición de Vizcaya.	30 arcabuces de la Armada de Filipinas entregados por el	1.296 reales	0
	36 frascos con sus			

	frasquillos de arcabuz aforrados de cuero, con cantoneras de hierro y cordones de lana de colores de la dicha munición.	Mayordomo de la Artillería de Sevilla		
Mosquetes	24 mosquetes nuevos con sus moldes y sacapelotas de la dicha munición.	30 mosquetes nuevos con sus moldes, frascos y horquillas.	1.680 reales	2.100 reales
	24 frascos con sus frasquillos de mosquete aforrados de cuero con cantoneras de hierro y cordones de lana de colores de la dicha munición.			
	24 horquillas de fresno con sus hierros y cuentos de la dicha munición.			
Picas	24 picas de fresno con sus hierros y cuentos de la dicha munición.	20 picas.	384 reales	320 reales
Chuzos	24 chuzos con sus astas de fresno, hierros y cuentos de la dicha munición.	20 chuzos	150 reales	125 reales
TOTAL			21.358 reales	19.273 reales

Fuente: ANTT, Corpo Cronológico, Parte II, maço 335, doc. 182 ff. 2v-3r.

Cuadro 3. Bastimentos embarcados en las carabelas.

Género	Cantidad
Bizcocho	406 quintales y 56 libras
Vino	61 pipas y 16 arrobas y media
Tocino	57 quintales y 42 libras
Bacalao	29 quintales y 4 libras
Queso	14 quintales y 52 libras
Arroz	17 quintales
Garbanzos	17 quintales
Aceite	36 arrobas y 6 libras
Vinagre	60 arrobas y media
Agua	50 pipas
Leña	2000 trozos
Sal	50 fanegas
COSTE TOTAL	52.802 reales y 20 maravedíes

Fuente: AGI, Chile 165, Libro II, ff. 153v-154r.

Cuadro 4. Tripulación de las carabelas

Oficio	Sueldo/mes persona	N. S. de Atocha	N. S. del Buen Suceso	Total	Coste sueldos
Capitán	Bartolomé: 120 ducados (x 12 pagas)	Bartolomé García de Nodal	Gonzalo de Nodal	2	23.760 reales
	Gonzalo: 60 ducados (x 12 pagas)				
Piloto	60 ducados (x 10 pagas) + 6 escudos y 2 reales y medio de dietas al mes (x 10 pagas) ³⁴⁷	Diego Ramírez de Arellano (cosmógrafo: 70 ducados /mes)	Juan Núñez de Nodal Valentin Tasen Juan López Juan Manso (piloto mayor)	8	57.800 reales
		Simón Saneado Pedro de Letre (Lettes) Juan Blanco (Witte)			
Contraestre	12 ducados (x 10 pagas)	1	1	2	2640 reales
Capellán	12 ducados (x 10 pagas)	1	1	2	2640 reales
Guardián	8 ducados (x 10 pagas)	1	1	2	1760 reales
Condestable	8 ducados (x 10 pagas)	1	1	2	1760 reales
Artillero	6 ducados (x 10 pagas)	2	2	4	2640 reales
Barbero / cirujano	6 ducados (x 10 pagas)	¿Juan Sánchez de la Paz?	1	2	1320 reales
Carpintero	6 ducados (x 10 pagas)	1	1	2	1320 reales
Calafate	6 ducados (x 10 pagas)	1	1	2	1320 reales
Tonelero	6 ducados (x 10 pagas)	1	1	2	1320 reales
Escribano	6 ducados (x 10 pagas)	1	1	2	1320 reales
Dispensero	6 ducados (x 10 pagas)	Marco Antonio	1	2	1320 reales
Marineros	4 ducados (x 10 pagas)	18	18	36	15.840 reales
Grumetes	3 ducados (x 10 pagas)	3	3	6	1.980 reales
Pajes	2 ducados (x 10 pagas)	2	2	4	880 reales
TOTAL		40	40	80	119.620 reales

³⁴⁷ Los escudos son de a 10 reales.

Fuente: AGI, Patronato 33, N.5, R.5 (1), AGI, Filipinas 340, L.3, ff. 236r-237v., AGI, Chile 165, Libro II, ff. 155v, 159v-162v, 178r., BN, Ms 3019; Nodal, 1621, *Relación diaria*, h. 9v.

Cuadro 5. Otros costes de la expedición

	Cantidad prevista	Cantidad final	Coste previsto	Coste final
Fábrica, jarciado y aparejado	Para 2 carabelas + 4 equipos de velas, 24 anclas, 24 ajustes, 12 cables y 4 guindalezas	Para 2 carabelas + 4 equipos de velas, 16 anclas, 22 ajustes, 8 cables y 4 guindalezas	92.334 reales	85.690 reales
Vituallas	10 meses	=	43.350 reales	52.802 reales
Medicinas	10 meses	=	1120 reales	1120 reales
Carreteros y gastos de comisarios	2 carabelas	=	3000 reales	3000 reales
Instrumentos náuticos nuevos	¿?	¿?	1600 reales (400 florines) ³⁴⁸	1600 reales
Trasporte, dietas y sueldo de los pilotos holandeses antes de embarcar	Trayecto Flandes-Sevilla-Madrid, 6 meses de dietas y sueldos (2) ³⁴⁹ y 1 año de dietas (1) ³⁵⁰	=	6.507 reales	6.507 reales
Caudales para el viaje	2000 ducados	=	=	22.000 reales
TOTAL			169.911 reales	163.267 reales

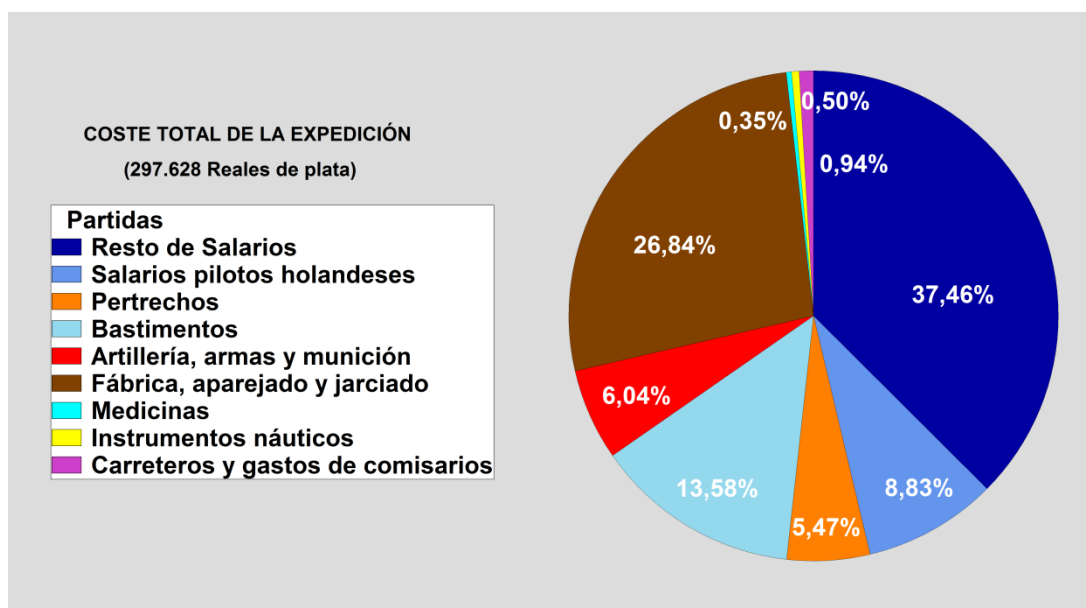
Fuente: AGI, Chile 165, Libro 2, f. AGI, Patronato 33, N.5, R.5 (1).

³⁴⁸ Cálculo estimado en base al sistema monetario vigente durante el gobierno en Flandes del Archiduque Alberto. El florín de 20 placas era una moneda de plata con un valor de 3-4 reales. Equivale a una moneda de 4 reales de plata española (1 florín = 4 reales de plata).

³⁴⁹ Valentín Tansen y Joan Witte.

³⁵⁰ Pedro de Letre: 3 reales / mes de dietas durante un año.

Gráfico 1. Porcentajes de partidas de gastos de la expedición



Fuente: Cuadros 1-5 (elaboración: Statgraphics).

Cuadro 6. Etapas de navegación de la expedición
(27/09/1618 — 09/07/1619)

Trayecto	Leguas	Días	Leguas / día
Lisboa—Río de Janeiro	1391	49	28,38
Río de Janeiro—Cabo de Sardinias	629	34	18,5
Cabo de Sardinias—Bahía del Buen Suceso	247	17	14,52
Bahía del Buen Suceso—Islas Diego Ramírez	254	16	15,87
Islas Diego Ramírez—Cabo Deseado	259	12	21,58
Estrecho de Magallanes (Oeste—Este)	86	15	5,73
Cabo de las Vírgenes—Pernambuco	1572	48	32,75
Pernambuco—Isla de Flores	1039	41	25,34
Isla de Flores—San Lúcar	401	10	40
Total	5878	242	24,3

Fuente: BNE, Ms 3190, fol. 88 y Nodal, 1621, *Relación diaria*.

Cuadro 7. Etapas de navegación en el estrecho de Magallanes

(26/02/1619 — 13/03/1619)

Trayectos en el estrecho de Magallanes (Este-Oeste)	Leguas
Cabo de las Vírgenes—1ª angostura	10
1ª angostura —1º canal al sudoeste	3
1º canal al sudoeste —2º canal	8
2º canal —Isla de los Pingüinos	6
Isla de los Pingüinos —Punta Redonda	16
Punta Redonda—Bahía de Santa Isabel	2
Bahía de Santa Isabel —Bahía de San Nicolás	8
Bahía de San Nicolás —Bahía de Filiberto	5
Bahía de Filiberto —Cabo del Príncipe	2
Cabo del Príncipe—Bahía de los Caballeros	3
Bahía de los Caballeros—3º canal	10
3º canal—Puerto Cerrado	10
Puerto Cerrado—Cabo Deseado	2
Total	86

Fuente: BNE, Ms 3190, Ms 3019; Nodal, 1621, *Relación diaria*.

RELACIÓN DE FUENTES MANUSCRITAS

Archivo General de Indias (AGI)

- Contratación 168, R.25, N.3. Autos fiscales Contra Miguel de Zumárraga fiador de cantidad, de como su yerno Francisco de Cárdenas Garay, piloto principal para el descubrimiento en el estrecho de Magallanes, que concertó hacer saliendo de Lisboa con las naves que allí estaban preparadas de orden del Rey. 1619.
- Contratación 5793, L.1, ff. 278-281. Nombramiento de Diego de Molina como Corregidor de San Miguel de Piura y puerto de Paita. Lisboa, 20/07/1619.
- Contratación 5363, N.28. Expediente de información y licencia de pasajero a indias de Andrés de las Alas, capitán de Infantería, con su criado Diego Rodríguez Samuscado. 19/06/1618.
- Contratación, 1172, N.3. Registros de ida a Nueva España, Tierra Firme y Chile. 1622.
- Contratación, 1172, N.3, R.1. Registro del navío Nuestra Señora del Juncal. 1622.
- Chile 165, L.2. Registros: descubrimiento y viajes al Estrecho de Magallanes. Libro segundo [de 1581/08/21 a 1626/09/26], ff. 1r.-205 v.
- Escribanía de Cámara, 1080 A. Gastos realizados para la búsqueda de la plata de los galeones N.S. de Atocha y La Margarita que se perdieron en el paraje de Matacumbé en 1622.
- Filipinas 329, L.2. ff. 170-171. v. Propuesta de Hernando de los Ríos Coronel de nueva ruta de Filipinas a Nueva España. 20/06/1613.
- Filipinas 5N, 201. Memorial de Lorenzo de Zuazola y Loyola, capitán general de la Armada de Filipinas pidiendo la elección de los galeones y bastimentos para su viaje, el quinto de las presas, el capitán general de la mar en las costas de Filipinas ayuda de costa y una encomienda. 1619/05/28.
- Filipinas 38, N.16. Memorial de Lorenzo de Zuazola, general de la armada que va de socorro a las Filipinas suplicando que se le despache una real cédula para que el gobernador de esas islas le dé una embarcación para su vuelta; otra para que dicho gobernador le pague un sueldo si la vuelta la ha de hacer por el cabo de Buena Esperanza, y lo mismo para el virrey de México si ha de volver por Nueva España; que se le pague un año de sueldo adelantado; que se le concedan los honores pertinentes; y que se le concedan los quintos de las presas que hiciere en el viaje. 1619/06/04.
- Filipinas 200, N.227. Carta de Francisco de Tejada y Mendoza a Juan Ruiz de Contreras informando que ha enviado carta a Diego de Molina, que encargará dos carabelas al marqués de Alenquer y le advertirá sobre los pilotos y será útil el flamenco que tiene que no es marinero de altura pero estuvo en la jornada de Jorge Espelberc (sic por van Spielbergen) al Mar del Sur; que remite copia de una carta que recibió de Holanda un flamenco de la ciudad; que no se le encargue nada porque sigue resuelto a dejar su puesto. Copia de carta Holanda con relación de la carga de la

- nao nombrada Nueva Zelanda y del pasaje descubierto por Isaac Lemaire (sic por Jacobo Lemaire) más allá del estrecho de Magallanes y que en una de las naos que se apartaron en el mar de España viene Jorge Espelberg (sic). Sevilla, 1617/08/08.
- Filipinas 200, N.94, ff. 322r-326r. Carta de Francisco de Tejada y Mendoza a Juan Ruiz de Contreras sobre preparativos de la armada de Filipinas. Sanlúcar de Barrameda, 1616/11/21.
 - Filipinas 200, N.107, ff. 373r-378v. Carta de Francisco de Tejada y Mendoza a Juan Ruiz de Contreras sobre preparativos de la Armada. Sanlúcar de Barrameda, 1616/12/05.
 - Filipinas 200, N.53, ff. 204r-205v. Carta de Francisco de Tejada a Juan Ruiz de Contreras sobre compra de carabelas. Sevilla, 1616/09/20.
 - Filipinas 200, N.255, ff. 905r-906v. Carta de Francisco de Tejada y Mendoza a Juan Ruiz de Contreras. Bonanza, 1617/11/13.
 - Filipinas 200, N.280, ff. 1002r-1003v. Carta de Francisco de Tejada a Juan Ruíz de Contreras informando que Enrique Bacon se había escapado a Inglaterra. Sevilla, 1618/06/05
 - Filipinas 200, N.283, ff. 1008r-1009v. Carta de Francisco de Tejada a Juan Ruiz de Contreras sobre que espera el suplemento de salarios; que se va continuando el apresto de los dos navíos; que hará la diligencia con el embajador de Inglaterra para que vuelva Enrique Bacon. Sevilla, 1618/07/10.
 - Filipinas 200, N.284, (2) f. 1013 r. Carta de Francisco de Tejada a Juan Ruiz de Contreras sobre que ha escrito al piloto inglés. Acompaña duplicado de carta de Francisco de Tejada a Enrique Bacon, piloto inglés, pidiéndole que vuelva a España. Sevilla, 1618/07/24.
 - Filipinas 200, N.64, ff. 241r-245r. Sevilla, 1616-09-30. Carta de la marquesa de Ayamonte a Francisco de Tejada y Mendoza diciendo no haber en esa tierra marineros por estar sirviendo en las cuatro armadas de galeones de Nueva España y Tierra Firme. Ayamonte, 1616/09/28; Carta de Francisco de Trejo y Monroy a [Francisco de Tejada y Mendoza] sobre que los marineros de la tierra han ido como lejos a Orán y Melilla y que los extranjeros son más expertos y podrían ir voluntarios con dinero. Málaga, 1616/09/28.
 - Filipinas 340, L.3, ff. 140r-141r. Real Provisión dando al capitán José de Mena título de Almirante de la armada que se envía de socorro a Filipinas. El Escorial, 10/02/1616.
 - Filipinas 200, N. 244, ff. 872r-879r. Carta de Francisco de Tejada a Pedro de Ledesma sobre llamar a Diego de Molina para que tomase resolución en la jornada del Estrecho. Sevilla, 1617/10/07. Tanteo y relación de lo que costará la provisión y sueldo de 102 personas y bastimentos para las dos carabelas de la jornada del Estrecho. Sin fecha. Carta de Diego de Molina pidiendo ayuda de costa y que no se le disminuya el sueldo. Sevilla, 1617/10/06.
 - Filipinas 340, L.3, ff. 236r-237v. Cédula Real nombrando a Juan Sánchez de la Paz cirujano mayor de la armada que se envía de socorro a Filipinas con el capitán general Lorenzo de Zuazola. Madrid, 1619/10/13.

- Indiferente 450, L. A5, ff. 195-195V. Real Cédula a los oficiales reales de México, para que paguen a D. Diego de Molina su sueldo desde que se le entregaron los despachos para ir a Virginia donde estuvo preso. Madrid, 1618/12/14.
- Indiferente 450, L.A5, ff. 118-119. Real Provisión a Andrés de las Alas, nombrándole capitán de la compañía de infantería que está sirviendo en el presidio de la Florida. Aranjuez, 24/05/1618.
- México 2488. Consulta del Consejo de Indias. 06/02/1617.
- Patronato 263, N.1, R.11. Derrotero formado por los capitanes Gonzalo Nodal y Bartolomé García de Nodal, hermanos, y por el cosmógrafo Diego Ramírez de Arellano, sobre ir desde Sanlúcar de Barrameda a Filipinas por los Estrechos de Magallanes y de San Vicente. 1619.
- Patronato 33, N.4, R.4. (1). Memorial del capitán Bartolomé García de Nodal. 1618/01/02.
- Patronato 33, N.4, R.4 (2). Relación de los servicios de Gonzalo de Nodal. (Copia) 1618/01/02.
- Patronato 33, N.4, R.5. Relación provisiones carabelas de Bartolomé García Nodal, 1618; Real Célula; Instrucciones que se dieron por S.M. al Capitán Bartolomé García de Nodal para el viaje que se estaba encargado del descubrimiento de los estrechos de Magallanes y Mayre, de los que había de observar, a una con su hermano Gonzalo de Nodal y Diego Ramírez, que iba en su compañía como cosmógrafo. 1618/08/28.
- Patronato 33, N.5, R.5. Cálculo de la construcción y aparejo de una de las carabelas de la expedición Don Diego Brochero. 1618/07/12.
- Patronato 33, N.5, R.4. Pareceres de Antonio Moreno, Tomé Cano, Alonso Bernal, Simón Saneado y Francisco de Tejada sobre la conveniencia de armar dos o tres barcos para la expedición y propuesta del derrotero que llevaría la expedición. 1618/07/24.
- Patronato 33, N.5, R.1. Real Cédula al presidente de la Casa de la Contratación de Sevilla, encomendándole que dos carabelas al cargo de don Diego de Molina, vayan a reconocer y sondear el Estrecho de Magallanes. San Lorenzo, 1616/09/17. (Acompaña documentos sobre esta materia y la gratificación que podría darse a don Diego de Molina una vez concluida su comisión, varias fechas).
- Patronato 33, N.4, R.6. Carta del virrey del Perú, Príncipe de Esquilache, al Rey. 1620/04/24.
- Patronato 229, R.62. Mercedes a Iñigo de Ayala y a Gonzalo Nodal: socorro de Chile, 1622.
- Patronato 33, N.5 R.7. Carta de Francisco de Tejada sobre detalles de la derrota, elección de cartas y otros aspectos. Contratación de pilotos flamencos. 1618/07/17.
- Patronato 33, N.5 R.2. Carta de Francisco de Tejada al Marqués de Salinas, sobre las necesidades que había de defender el paso del estrecho de Magallanes. 1616/08/02.
- Patronato 229, R.62. Se propone por la Junta de Guerra que las mercedes hechas a Iñigo de Ayala y Gonzalo de Nodal por llevar el socorro a Chile, se han de entender yendo por los estrechos de Maire y San Vicente. 1622/06/21.

- Santo Domingo 869, L.6, ff. 135r-135v. Real Cédula a Gaspar Ruiz de Pereda, gobernador y capitán general de Cuba, para que envíe a la Casa de la Contratación un piloto inglés. Madrid, 1612/01/17.

Biblioteca Nacional de España (BNE)

- Mss. 7259. González Dávila, Gil. Historia de la vida y hechos del gran Monarca amado y santo Rey Felipe III. Cap. 81, ff. 239r-241r.
- Mss. 3190. Ramírez de Arellano, Diego. Reconocimiento de los estrechos de Magallanes y San Vicente, con algunas cosas curiosas de navegación por el capitán Diego Ramírez de Arellano, cosmógrafo y piloto mayor del Rey en la Contratación de Sevilla...1621.
- Mss. 3019. Ramírez de Arellano, Diego. Discurso y derrotero del viaje a los estrechos de Magallanes y Mayre y arrumbamiento de todas las costas...y las longitudes, y latitudes de todos los lugares. 1619.

Archivo Museo Naval (AMN)

- Colección Vargas Ponce, Tomo 2, doc. 139, ff. 580-601. Extractos ó más bien argumentos de los viajes al estrecho de Magallanes de Pedro Sarmiento, los hermanos Nodales y viajes de Bougainville. 1768.
- Colección Navarrete, Tomo XIV, doc. 9. Instrucción al capitán Gonzalo de Nodal para el viaje con dos navíos y un patache llevando infantería al Reino de Chile, debiendo de paso acabar el reconocimiento del Estrecho de Maire y hacerlo de los puertos de la costa del Mar del Sur. 1622/08/30.
- Colección Navarrete, Tomo XIV, doc. 10. Carta de Gonzalo de Nodal notificando salida conduciendo 400 hombres de infantería para el Reino de Chile, a cargo de D. Iñigo de Ayala. Cádiz, 1622/10/13.
- Colección Navarrete, Tomo XII, doc. 2. Relación del suceso de la Real Armada de la guardia de la carrera de Indias y flota de Tierra Firme del cargo del Marqués de Cadereyta (Lope Díaz de Armendáriz) que tuvo en la gran tormenta que sobrevino en 5 de septiembre de 1622 en el paraje de la carrera de los Mártires a treinta leguas de La Habana. 1622/08/30.

Arquivo Nacional da Torre do Tombo (ANTT)

- Corpo Cronológico, Parte II, maço 308, doc. 34, f.1r. Conocimiento que hace el capitán Gonzalo de Nodal, al servicio de la Armada del Mar Océano en Lisboa, de como recibió 220 reales a cuenta de su sueldo de Jerónimo de Vitoria, pagador real de la Armada. Lisboa, 1605/08/03.
- Conocimiento del pago de dos libranzas de 10 escudos cada una al capitán Bartolomé García de Nodal. Primera, por reformar y embargar diferentes navíos en Setúbal para el servicio de la

- Armada. La segunda, por embargar dos carabelas en Setúbal para que sirvan en la Armada. Lisboa, 1617/08/04.
- Corpo Cronológico, Parte II, maço 334, doc. 82. f.1r. conocimiento del pago que recibió el Alguacil Real de la Armada, Pedro Martínez de Linar, del capitán Bartolomé García de Nodal encargado del aprovisionamiento de la aguada para la Armada del Mar Océano que se llevó a cabo en la portuguesa localidad de Lagos. Lisboa, 1617/10/06.
 - Corpo Cronológico, Parte II, maço 335, doc. 182. f. 1. Orden de Felipe III trasladada por el Marqués de la Hinojosa para que el Mayordomo de artillería Alonso Pérez Santa Cruz entregue a Don Fernando Alvia de Castro, proveedor de la armada en el Reino de Portugal, munición y armas para embarcar en las dos carabelas para la expedición de los hermanos Nodal. Madrid, 1618/08/10.
 - Corpo Cronológico, Parte II, maço 335, doc 182. ff.2v- 3r. Don Fernando Alvia de Castro, proveedor de la armada en el Reino de Portugal, declara la munición y armas para embarcar en las dos carabelas para la expedición de los hermanos Nodal que recibió de Alonso Pérez de Santa Cruz, mayordomo de la artillería. 17 de septiembre de 1618.
 - Corpo Cronológico, Parte II, maço 336, n.º 136. Orden del proveedor Fernando Alvia de Castro para llevar en cuenta lo que entregó el tenedor de bastimentos a Pedro Mexía. Lisboa, 1618/09/10.
 - Corpo Cronológico, Parte II, mazo 336, nº. 129. Orden del proveedor Alvia de Castro de hacer la cuenta con el tenedor de bastimentos de las 1154 varas de paño de Ruan que se gastaron en la confección de 22 banderas y 14 flámulas pintadas a ténpera para los navíos de Lisboa. Lisboa, 1618/09/09.

Biblioteca de la Real Academia de la Historia (BRAH)

- Colección Salazar, A80, fol. II. Don Antonio Troncoso y Ulloa presenta y recomienda al Conde de Gondomar a los hermanos Nodal. Lisboa, 1607/04/27.

BIBLIOGRAFÍA

- ACOSTA, José de, *Historia Natural y Moral de las Indias... dirigida a la serenissima Infanta Doña Isabella Clara Eugenia de Austria*, Impreso en Sevilla en casa de Iuan de Leon, 1590.
- ALFONSO MOLA, «El Anuario de Estudios Americanos y el despertar de la Historia Marítima en España» en *Anuario de Estudios Americanos*, 75, 2 (2018): 543-576.
<https://doi.org/10.3989/aeamer.2018.2.06>
- ALFONSO MOLA, Marina y MARTÍNEZ SHAW, Carlos, «La defensa naval de los reinos de Indias», en Hugo O'Donnell (Coord.), *Historia Militar de España. Edad Moderna. Ultramar y la Marina*, Tomo III, Vol. I, Madrid, Ministerio de Defensa, 2013: 123-142.
- ALLEN, Paul. C, *Felipe III y la Pax Hispánica. 1598-1621*, Madrid, Alianza Editorial, 2001.
- ALVAR EZQUERRA, Alfredo, *El duque de Lerma: corrupción y desmoralización en la España del siglo XVII*, Madrid, Esfera de los libros, 2010.
- AMUNÁTEGUI ALDUNATE, Miguel Luis, *La cuestión de límites entre Chile i la República Argentina*, Tomo II, Santiago de Chile, Imprenta Nacional, 1879.
- ARGENSOLA, Bartolomé Leonardo de, *Conquista de las Islas Malucas... En Madrid*. Por Alonso Martín, 1609.
- BARROS ARANA, Diego, *Historia General de Chile*, Santiago de Chile, Editorial Universitaria-Centro de Investigaciones Diego Barros Arana, Tomo II, 2000.
- BOOGAART, E. van den, et al., *La Expansión Holandesa En El Atlántico, 1580-1800*, Madrid, MAPFRE, 1992.
- BLAS, Javier; de CARLOS M.C.; MATILLA José Manuel., *Grabadores extranjeros en la Corte española del Barroco*, Madrid, Centro de Estudios Europa Hispánica, 2011.
- BRENDECKE, Arndt, *Imperio e información. Funciones del saber en el dominio colonial español*, Madrid-Frankfort, Iberoamericana Vervuert, 2012.
- BROSSES, Charles, *Histoire des navigations aux terres australes*, Vol. 1, París, impr. Durand, 1756.
- BRY, Theodor, *América de Bry, 1590-1634*, Gereon Sievernich (Ed.), Madrid, Siruela, 1992.

- BURNEY, James. *A Chronological History of the Discoveries in the South Sea or Pacific Ocean*, Londres, Vol. II, printed by L. Hansard, 1806.
- CARDIM, Pedro, *Portugal y la Monarquía Hispánica (ca. 1550-ca. 1715)*, Madrid, Marcial Pons, 2017.
- CARLOS MORALES, Carlos Javier, «Política y finanzas», en José Martínez Millán (Coord.), *Felipe III. La Corte*, Madrid, Fundación Mapfre, Vol. III, 2008: 847
- CARRASCO GONZÁLEZ, Guadalupe, GULLÓN ABAO, Alberto y MORGADO GARCÍA, Arturo, *Las expediciones científicas en los siglos XVII y XVIII*, Madrid, Editorial Síntesis, 2016.
- CÉSPEDES DEL CASTILLO, Gonzalo, «América Hispánica (1492 – 1898)» en Manuel Tuñón de Lara, (Dir.) *Historia de España*. Tomo VI, Barcelona, Editorial Labor, 1983.
- COOPER, John M., «Analytical and critical bibliography of tribes of Tierra del Fuego adjacent Territory» en Smithsonian Institution Bureau of American Ethnology Bulletin, 63, (1917)
- CONTI, Simonetta, «El Mar del Sur en algunos mapas náuticos en la Biblioteca Nacional de Florencia» en *Revista de Estudios Colombinos*, 9, (2013): 7-20.
- DEPÓSITO HIDROGRÁFICO DE LA MARINA, «Discurso y derrotero del viaje que se hizo a los estrechos de Magallanes y de San Vicente, por Diego Ramírez de Arellano» en *Anuario de la Dirección de Hidrografía*, Año IV, Madrid, Depósito Hidrográfico, Imprenta de T. Fortanet, (1866): 206-291.
- DÍAZ HERNÁNDEZ, Ignacio, *Estudio preliminar y transcripción del manuscrito de Diego Ramírez de Arellano "reconocimiento de los estrechos de Magallanes y San Vicente, con algunas cosas curiosas de navegación"(1621)*, (Tesis doctoral inédita), Valencia, Universitat de València, 2010.
- DUVIOLS, Jean-Paul, *L'Amérique espagnole vue et rêvée. Les livres de voyages de Christophe Colomb à Bougainville*, París, Editions Promodis, 1985.
- ELLIOTT, John H., *España, Europa y el mundo de ultramar (1500 - 1800)*, Madrid, Taurus, 2009.
- ELLIOTT, John H., *Imperios del mundo atlántico. España y Gran Bretaña en América, 1492-1830*, Madrid, Taurus, 2011.

- ERCILLA Y ZÚÑIGA, Alonso de, *La Araucana... dirigida a la Sacra Catholica Real Magestad del Rey don Philippe nuestro Señor*. En Salamanca. En casa de Domingo de Portonarijs, Impresor de Su Catholica Magestad, 1574.
- FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, Martín, *Biblioteca Marítima*, Vol. I, Madrid, Imprenta Viuda de Jordán e hijos, 1842-1852.
- FERNÁNDEZ DE QUIRÓS, Pedro, *Memoriales de las Indias Australes*, Óscar Pinochet de la Barra (Ed.), Madrid, Colección Crónicas de América, Dastin, 2002.
- FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo, *Historia de la Armada Española desde la unión de los reinos de Castilla y Aragón*, Vol. III, Madrid, Museo Naval, 1972 (reedición de la obra original de 1895-1903).
- FERNÁNDEZ VILLAMIL, Enrique, «Una noticia sobre la familia y bienes de Gonzalo de Nodal y Bartolomé García de Nodal» en *Faro de Vigo*, (1952) 28 –XI.
- FERRER DE COUTO, José, *Historia de la Marina Real Española, desde el descubrimiento de las Américas hasta el combate de Trafalgar*, Vol. 2, Madrid, Ducazcal, 1849.
- FILGUEIRA VALVERDE, José, *Salas Navales*, Pontevedra, El Museo de Pontevedra, 1944a.
- FILGUEIRA VALVERDE, José, *Sobre la Historia Marítima de Galicia*, Madrid, Real Sociedad Geográfica, 1944b.
- FILGUEIRA VALVERDE, José, *Archivo de Mareantes*, Pontevedra, Museo de Pontevedra e Instituto Social de la Marina, 1946.
- FILGUEIRA VALVERDE, José, *Pontevedra y el mar. Textos para la antología de una tradición*, Pontevedra, Imprenta Hogar Provincial, 1963.
- FILGUEIRA VALVERDE, José, *Noticias de Indias en la Relación del viaje de los capitanes Bartolomé y Gonzalo de Nodal*, Pontevedra, Imprenta Hogar Provincial, 1965.
- FILGUEIRA VALVERDE, José, *Los Nodales: Capitanes de mar y descubridores, en el IV centenario del nacimiento de Gonzalo Nodal*, Pontevedra, Diputación Provincial de Pontevedra, 1979.
- FULGOSIO, Fernando, *Crónica de la Provincia de Pontevedra*, Madrid, Editores Rubio y Compañía, 1867.

- GÁNDARA, Felipe de la, *Armas y triunfos. Hechos heroicos de los hijos de Galicia*, Vigo, Nova Galicia, 1987 (Reproducción facsímil de la edición original de 1662, Madrid).
- GONZÁLEZ DÁVILA, Gil, *Teatro de las Grandezas de la villa de Madrid, Corte de los Reyes Católicos de España*, En Madrid. Por Thomas Iunti, 1623.
- GÓMEZ CANEDO, Lino, *Los gallegos en los descubrimientos y las exploraciones*, Coruña, Xunta de Galicia, 1991.
- GONZÁLEZ GARCÍA-PAZ, Sebastián, «El conde de Gondomar y los Nodales» en *El Museo de Pontevedra*, Separata Tomo XV, (1961): 5-11.
- GONZÁLEZ ZÚÑIGA, Claudio, *Historia de Pontevedra*, Pontevedra, Imprenta Viuda de Pintos, 1846.
- GOODMAN, David, *El poderío naval español. Historia de la armada española en el siglo XVII*, Barcelona, Ediciones Península, 2001.
- GROCIO, Hugo, *De la libertad de los mares*, Madrid, Centro de Estudios Constitucionales, 1979. (Reedición obra original de 1609).
- GRUZINSKI, Serge, *Las cuatro partes del mundo: historia de una mundialización*, México, Fondo de Cultura Económica, 2010.
- GUILLÉN Y TATO, Julio, «Una carta inédita del estrecho de Le Maire, e identificación de otras dos anónimas del siglo XVII», *Revista de Indias*, 1, (1940): 35-62.
- ISRAEL, Jonathan, *The Dutch Republic: Its Rise, Greatness and Fall (1477-1806)*. Oxford Clarendon Press, 1995.
- ISRAEL, Jonathan, *La República holandesa y el mundo Hispánico (1606-1661)*, Madrid: Nerea, 1997.
- LANDÍN CARRASCO, Amancio, *Galicia e os descubrimentos oceánicos*, Coruña, Xunta de Galicia, 1991.
- LEÓN PINELO, Antonio, *Epitome de la biblioteca Oriental i Occidental, Nautica i Geografica...* En Madrid. Por Iuan González, Tomo II, 1629.
- MAESO BUENASMAÑANAS, José Antonio, *Expediciones navales españolas a la Patagonia Argentina durante el siglo XVIII*, (Tesis doctoral), Madrid, Ministerio de Defensa, 2005.

- MARKHAM, Clements, *Early Spanish voyages to the Strait of Magellan*, The Hakluyt Society, London 1911.
- MARTÍNEZ SHAW, Carlos y MARTÍNEZ TORRES, José Antonio (Dirs.), *España y Portugal en el mundo (1581-1668)*, Madrid, Ediciones Polifemo, 2014.
- MARTÍNEZ TORRES, José Antonio, «Gobernar el Mundo. La polémica *Mare Liberum versus Mare Clausum* en las Indias Orientales (1603-1625)» en *Anuario de Estudios Americanos*, 74, (2017): 71-96. <https://doi.org/10.3989/aeamer.2017.1.03>
- MARTINIC BEROS, Mateo, «Rarezas Cartográficas: I. Las cuatro versiones del mapa de Chile del Padre Alonso de Ovalle. II. El curioso mapa de la región magallánica de Francisco de Seixas y Lovera (1690)» en *Boletín de la Academia Chilena de la Historia*, 64, (1997): 385-400.
- MARTINIC BEROS, Mateo, *Cartografía magallánica: 1523-1945*, Punta Arenas, Ed. de la Universidad de Magallanes, 1999.
- MARTINIC BEROS, Mateo, «Cuatro siglos del viaje de los hermanos Nodal a la Tierra del Fuego (1618-1619)» en *Magallania*, 46.2 (2018): 7-23.
- MASSMANN, Stefanie, «Geografías del Imperio: Utopía y desencanto en las representaciones del Estrella De Magallanes» en *Hispanófila*, 172: (2014): 25-40. Doi:10.1353/hsf.2014.0052
- MATILLA, José Manuel, *La estampa en el libro barroco. Juan de Courbes*, Navarra, Instituto de Estudios Iconográficos Ephialte, 1991.
- MILLÁN, José, *Notas históricas sobre Varones ilustres de Pontevedra. Tomo I*, Pontevedra, imp. de La Correspondencia Gallega, 1920.
- MIRA CABALLOS, Esteban, «Defensa terrestre de los reinos de Indias», en Hugo O'Donnell (Coord.), *Historia Militar de España. Edad Moderna. Ultramar y la Marina*, Tomo III, Vol. I, Madrid, Ministerio de Defensa, 2013.
- MORLA VICUÑA, Carlos, *Estudio histórico sobre el descubrimiento y conquista de la Patagonia y de la Tierra del Fuego*, Leipzig, F.A. Brockhaus, 1903.
- MURTEIRA André, «La Carreira da Índia y las incursiones neerlandesas en el Índico occidental, 1604-1608», en Carlos Martínez Shaw y José Antonio Martínez Torres

(Dirs.), *España y Portugal en el mundo (1581-1668)*, Madrid, Ediciones Polifemo, 2014: 299-314.

MURTEIRA, André, *O curso neerlandés contra a Carreira da India no primeiro quartel do século XVII*, Anais de historia de Além-Mar, IX, Lisboa, CHAM, 2008.

NODAL, Bartolomé García y Gonzalo de, *Relación del viaje que por orden de Su Magestad y acuerdo del Real Consejo de Indias. Hizieron los capitanes Bartolomé García de Nodal, y Gonçalo de Nodal hermanos, naturales de Ponte Vedra, al descubrimiento del Estrecho nuevo de S. Vicente y reconocimiento del de Magallanes. A Don Fernando Carrillo. Cauallero del abito de Santiago. Presidente en el mismo Consejo. Con Privilegio*. Madrid, Imprenta de Fernando Correa de Montenegro, 1621.

NODAL, Bartolomé García y Gonzalo de, *Relación del viage ...al descubrimiento del estrecho nuevo de San Vicente, que hoy es nombrado de Maire, y Reconocimiento del de Magallanes. [Lleva añadido Las derrotas de la América Occidental de unos puertos á otros, que diò á luz el Theniente de Navío de la Real Armada D. Manuel de Echevalar]*, Cádiz. Por D. Manuel Espinosa de los Monteros, Imprenta Real de la Marina, 1766, (Reedición de la obra original de 1621).

O'DONELL Y DUQUE DE ESTRADA, Hugo, «Función militar en las flotas de Indias», en Hugo O'Donell (Coord.), *Historia Militar de España. Edad Moderna. Ultramar y la Marina*, Tomo III, Vol. I, Madrid, Ministerio de Defensa, 2013: 81-119.

OVALLE, Alonso de, *Histórica Relación del Reyno de Chile...*, en Roma, por Francisco Cavallo 1646.

OYARZUN, Javier, *Expediciones españolas al estrecho de Magallanes y Tierra de Fuego*, Madrid, Ediciones de Cultura Hispánica, 1976.

PÉREZ-MALLAÍNA BUENO, Pablo Emilio y TORRES RAMÍREZ, Bibiano, *La Armada del Mar del Sur*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1987.

PÉREZ-MALLAÍNA BUENO, Pablo Emilio, *Los hombres del Océano: Vida Cotidiana de los tripulantes de las flotas de Indias, Siglo XVI*, Sevilla, Servicio de Publicaciones de la Diputación de Sevilla, 1992.

- PIMENTEL, Juan, «El peso del aire y las disciplinas invisibles. La polémica de la ciencia española como narrativa de una modernidad elusiva» en María José Villaverde Rico y Francisco Castilla Urbano, (Eds.), *La sombra de la leyenda negra*, Madrid, Tecnos, 2016: 425-447.
- PORREÑO, Baltasar, *Nobiliario del Reyno de Galicia*, Manuel Mariño Currás (Ed.), Coruña, Ediciones Boreal, 1997. (obra original manuscrita del siglo XVII)
- PORTELA PÉREZ, Francisco, *Apuntes biográficos acerca de los marinos Nodales, hijos de Pontevedra*, Pontevedra, imp. Landín, 1891 (2ª edición).
- PORTUONDO, María M, *Ciencia secreta: La cosmografía española y el Nuevo Mundo*, Madrid-Frankfurt, Iberoamericana-Vervuert, 2013 (The University of Chicago Press, 2009).
- PULIDO BUENO, Ildefonso (Ed.), *La real hacienda de Felipe III*, Huelva, 1996.
- PULIDO RUBIO, José, *El piloto mayor de la Casa de Contratación de Sevilla: pilotos mayores, catedráticos de cosmografía y cosmógrafos de la Casa de Contratación de Sevilla*, Madrid, CSIC- EEHA, 1950.
- PRIETO, Alfredo y CÁRDENAS, Rodrigo, «Las colecciones etnográficas Fuego-Patagónicas en los museos europeos» en *Anales Instituto Patagonia (Chile)*, 30, (2002): 65-77.
- RAHN PHILLIPS, Carla, *Seis Galeones para el Rey de España. La Defensa Imperial a Principios Del Siglo XVII*, Madrid, Alianza Editorial, 1991 (The Johns Hopkins University Press, 1986).
- RAHN PHILLIPS, Carla, «Tecnología y armamento en el mundo atlántico», en Hugo O'Donell (Coord.), *Historia Militar de España. Edad Moderna. Ultramar y la Marina*, Tomo III, Vol. I, Madrid, Ministerio de Defensa, 2013: 254-280.
- REAL ACADEMIA DE LA HISTORIA, *Diccionario Biográfico Español*, Madrid, RAH, Vol. XXII, 2011: 129-130.
- REAL ACADEMIA DE LA HISTORIA, *Diccionario Biográfico Español*, Madrid, RAH, Vol. XLVII, 2013: 903-905.
- RIESENBERG, Félix, *Cape Horn*, Londres, Readers Union Robert Hale, 1950.

- RODRÍGUEZ COUTO, David, «El poder está en el mar”. la expedición de los hermanos nodal (1618-1619)» en *Obradoiro De Historia Moderna*, 27, (2018): 293-320.
<http://dx.doi.org/10.15304/ohm.27.5048>
- RODRÍGUEZ COUTO, David, «La expedición de los hermanos Nodal al estrecho de Magallanes y Tierra de Fuego (1618-1619)» en *Actas del X Simposio de la Asociación Española de Americanistas: Magallanes y Valladolid. Apertura y consolidación de la idea del mundo, Valladolid 24, 25 y 26 de junio de 2019* [en prensa].
- RODRÍGUEZ SEOANE, Luís, «El viaje de los Nodales», en *Galicia Diplomática*, IV, nº23, (1889): 251-252.
- ROSALLES, Diego de, *Historia General del Reyno de Chile. Flandes indiano*, Benjamín Vicuña Mackenna (Ed.), Valparaíso, Imprenta del Mercurio, 1877. (original 1674).
- SHÄFER, Ernesto, *El Consejo Real y Supremo de las Indias. Su historia, organización y labor administrativa hasta la terminación de la Casa de Austria*, Tomo I, Valladolid, Consejería de Educación y Cultura-Marcial Pons, 2003.
- SAMPEDRO Y FOLGAR, Casto, *Documentos, inscripciones y monumentos para la Historia de Pontevedra*, Tomo I, Pontevedra, Sociedad Arqueológica de Pontevedra, 1900.
- SANZ CAMAÑES, Porfirio, «Las paces con Inglaterra» en José Martínez Millán (Coord.), *Felipe III. Los Reinos*, Madrid, Fundación Mapfre, Vol. IV, 2008: 1345-1347.
- SARMIENTO, Martín, *De historia natural y de todo género de erudición. Obra de 660 pliegos*, Vol. II, Henrique Monteagudo (Ed.), Coruña, Consello da Cultura Galega-CSIC, 2008. (Reedición de la obra original de 1772).
- SARMIENTO DE GAMBOA, Pedro, *Derrotero al Estrecho de Magallanes*, Juan Batista (Ed.), Madrid, Dastin, 1987.
- SEIXAS Y LOVERA, Francisco, *Descripción Geográfica y Derrotero de la Región Austral Magallánica que se dirige al Rey nuestro Señor, gran Monarca de Españas y sus dominios en Europa, Emperador del Nuevo Mundo Americano y Rey de los Reynos de las Filipinas y Molucas*. En Madrid: Por Antonio de Zafra, criado de su Magestad, 1690.

- SOLER PASCUAL, Emilio (Ed.), *Reconocimiento de los Estrechos de Magallanes y de San Vicente*, Valencia, Institució Alfons el Magnànim, 2010.
- STRADLING, Robert A., *Europa y el declive de la estructura imperial española 1580-1720*, Madrid, Cátedra, 1992 (edición original, 1981).
- VALLADARES, Rafael, *Castilla y Portugal en Asia (1580-1680). Declive imperial y adaptación*, Lovaina, Leuven University Press, 2001.
- VARGAS PONCE, José de (atribuido a), *Relación del último viaje al estrecho de Magallanes de la fragata S.M. Santa María de la Cabeza en los años 1785 y 1786*, Ibarra, Madrid 1788.
- VÁZQUEZ DE ACUÑA, Isidoro, «La expedición de los hermanos Nodal (1618-1619)», en *Boletín de la Academia Chilena de la Historia*, 106, (1996): 31-51.
- VÁZQUEZ LIJÓ, José Manuel, *La matrícula de mar en la España del siglo XVIII. Registro, inspección y evolución de las clases de marinería y maestranza*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2006.
- VESTEIRO TORRES, Teodosio, *Galería de gallegos ilustres. Marinos*. Tomo III, Madrid, imp. Heliodoro Pérez, 1874.
- VICENTE MAROTO, María Isabel, «La expedición de los hermanos Nodal y el cosmógrafo Diego Ramírez de Arellano» en *Revista de Historia Naval*, 73, (2001): 7-28.
- VICETTO, Benito, *Historia de Galicia*. Tomo VII, Montevideo, imp. de la Colonia Española, 1873.
- WILLIAMS, Patrick, «Desarrollo del poder naval», en Hugo O'Donell (Coord.), *Historia Militar de España. Edad Moderna. Ultramar y la Marina*, Tomo III, Vol. I, Madrid, Ministerio de Defensa, 2013: 366-386.
- WILHELM DE MÖSBACH, Ernesto, *Botánica indígena de Chile*, Carlos Aldunate y Carolina Villagran (Eds.), Santiago de Chile, Editorial Andrés Bello, 1992.
- ZULETA CARRANDI, Joaquín, «La fortificación del estrecho de Magallanes: un proyecto al servicio de la imagen de la monarquía» en *Revista Complutense de Historia de América*, 39, (2013): 153-176 http://dx.doi.org/10.5209/rev_RCHA.2013.v39.42682

ÍNDICE ANALÍTICO

- Alonso de Ovalle, 81, 113
- Alonso de Santa Cruz, 13, 14
- Alvia de Castro, Fernando, 36, 47, 51, 53, 108
- Antonio de Córdoba, 4, 80
- Archiduque Alberto, 39, 101
- Arellano, Diego Ramírez de, 37, 38, 42, 56, 76, 79, 80, 86, 88, 89, 93, 100, 107, 110, 111, 117
- Argentina, 1, 6, 49, 64, 67, 109, 113
- Armada del Mar del Sur, 47
- Armada del Mar Océano, 34, 36, 42, 46, 65, 107
- Asia, 12, 19, 22, 117
- Atlántico, 11, 16, 19, 24, 26, 110
- Baltasar Porreño, 4, 73
- Bartolomé García de Nodal, 10, 33, 35, 36, 46, 56, 60, 61, 63, 66, 71, 73, 83, 85, 86, 89, 100, 106, 109, 111, 112, 114
- bastimentos, 50, 58, 104, 105, 108
- Brasil, 4, 19, 28, 46, 55, 60, 61, 73
- Brochero, Diego, 34, 40, 51, 106
- cabo de Buena Esperanza, 12, 27, 87
- Cádiz, 4, 27, 35, 88, 107, 114
- Cárdenas Garay, 43, 104
- Carlos V, 9, 11, 12
- Casa de Contratación, 13, 27, 29, 38, 41, 42, 53, 75, 86, 87, 115
- Casa de la Especería, 11
- Chile, 1, 6, 8, 12, 13, 15, 17, 27, 28, 35, 36, 37, 38, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 47, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 58, 59, 60, 61, 63, 64, 66, 71, 72, 75, 76, 81, 82, 86, 87, 89, 90, 94, 100, 101, 102, 104, 106, 107, 109, 113, 115, 116, 118
- Consejo de Indias, 16, 31, 47, 51, 75
- Coruña, 11, 37, 112, 113, 115, 116
- cosmógrafo, 3, 5, 7, 8, 13, 16, 17, 37, 38, 40, 41, 42, 52, 56, 60, 61, 66, 70, 75, 76, 79, 87, 90, 93, 100, 106, 107, 117
- Diego Sarmiento de Acuña, véase Gondomar, conde de,
- duque de Lerma, 19, 28, 30, 109
- Enrique VIII, 10
- estrecho de Anián, 22
- estrecho de Magallanes, 4, 5, 2, 6, 8, 9, 12, 14, 16, 22, 25, 27, 28, 36, 39, 44, 55, 65, 66, 69, 71, 72, 73, 79, 80, 87, 88, 90, 93, 94, 96, 103, 104, 105, 106, 107, 115, 116, 117, 118
- estrecho de San Vicente, 67, 87, 88, 93
- exploración, 6, 8, 11, 13, 28, 46
- Felipe II, 9, 15, 16, 17, 19, 37
- Felipe III, 2, 3, 9, 19, 21, 23, 26, 28, 31, 34, 39, 48, 56, 60, 73, 74, 76, 92, 107, 108, 109, 110, 115, 116
- Felipe IV, 3, 28, 43, 50, 79, 90, 93
- Fernando Carrillo, 76, 78, 86, 87, 114
- Fernando de Magallanes, 11, 91
- Filipinas, 2, 9, 22, 25, 27, 29, 30, 31, 32, 33, 39, 42, 43, 45, 53, 54, 55, 58, 76, 86, 87, 88, 93, 94, 98, 101, 104, 105, 106, 117
- flota, 30, 33, 39, 54, 57, 60, 71, 88, 89, 107
- Francia, 19, 84
- Galeón de Manila, 26
- Galicia, 5, 34, 37, 111, 112, 113, 115, 116, 117
- Gándara, Felipe de la, 4
- García de Loaísa, 11
- Gil González Dávila, 3, 74
- Gondomar, conde de, 6, 34, 43, 105, 108, 112
- González Dávila, Gil, 3

Gonzalo de Nodal, 33, 35, 36, 56, 61, 62, 70, 71, 73,
 83, 85, 90, 100, 106, 107, 110, 111, 112, 114
 Hernando de los Ríos Coronel, 22, 88, 104
 Hugo Grocio, 20
 Indias, 6, 8, 15, 16, 18, 19, 20, 23, 27, 29, 30, 31,
 33, 35, 37, 38, 40, 41, 42, 44, 46, 51, 54, 57, 58,
 74, 75, 76, 78, 82, 86, 88, 89, 104, 106, 107, 109,
 111, 112, 113, 114, 115, 116
 Inglaterra, 10, 18, 19, 34, 42, 105, 116
 islas Canarias, 19
 islas Diego Ramírez, 83, 85, 92
 Juan de Morel, 28
 Juan Lopes, 41
 Juan Manso, 37, 41, 100
 Juan Sebastián Elcano, 11
 Junta, 10, 29, 30, 33, 37, 40, 41, 43, 51, 89, 106
Le Maire, 24, 84, 90, 112
 Lemaire, Jacob, 22, 54, 105
 Leonardo de Argensola, 10
 Mar del Sur, 17, 24, 26, 27, 47, 54, 66, 83, 86, 90,
 107, 110, 115
 Marqués de Alenquer, 44
 Matías de Novoa, 3, 74
 Molina, 30, 31, 35, 39, 42, 46, 104, 105, 106
 Molucas, 11, 14, 16, 24, 25, 87, 117
 Monarquía Hispánica, 3, 9, 17, 26, 54, 58, 73, 78,
 80, 87, 90, 92, 94, 110
 Nodal, 3, 5, 1, 2, 3, 4, 6, 7, 8, 10, 29, 33, 34, 35, 36,
 37, 38, 42, 47, 48, 52, 56, 57, 61, 62, 63, 64, 65,
 66, 67, 68, 70, 71, 73, 74, 75, 76, 78, 79, 80, 81,
 83, 84, 86, 87, 89, 91, 92, 93, 95, 96, 100, 101,
 103, 106, 107, 108, 111, 112, 113, 114, 116, 117
 Novoa, Matías de, 3
 Nueva España, 15, 27, 30, 104, 105
 Núñez de Balboa, 10
 Pacífico, 6, 10, 16, 17, 23, 27, 83, 84
 Panamá, 16, 57, 89
 Pax Hispánica, 19, 109
 Pedro de Letre, 40, 41, 89, 100, 101
 Pedro Fernández de Quirós, 23
 Pedro Sarmiento de Gamboa, 17, 66, 71
 Peniche, 47
 Península de Mitre, 67
 pilotos, 6, 14, 15, 29, 30, 37, 38, 40, 41, 43, 52, 55,
 58, 62, 66, 71, 74, 75, 83, 89, 93, 101, 106, 115
 Porreño, Baltasar, 4, 74
 Portugal, 11, 16, 21, 44, 46, 65, 73, 79, 93, 108,
 110, 113, 114, 117
 Príncipe de Esquilache, 28, 60, 106
 Rodrigo Zamorano, 17, 89
 Ruiz Vaz Pinto, 62
 Santo Domingo, 13, 42, 106
 Sarmiento, Fray Martín, 4
 Schouten, Willem C, 23, 25, 54, 84
 Seixas y Lovera, 4, 81, 113, 117
 Sevilla, 13, 29, 30, 38, 39, 41, 42, 50, 54, 58, 75, 89,
 98, 101, 105, 107, 109, 115
 Teixeira, 79, 80, 83, 85
 Tejada y Mendoza, Francisco de, 29, 37, 41, 42, 53,
 54, 105, 106
 Thomas Cavendish, 18, 39, 64
 Tierra de Fuego, 4, 2, 15, 24, 29, 56, 67, 68, 70, 73,
 79, 81, 84, 91, 92, 93, 115, 116
 Tratado de Zaragoza, 12
 Tregua de los Doce Años, 19
 Valentin Tansen, 39
 Virreinato del Perú, 28, 47
 VOC, 20, 22