

AMERICA ANTE LOS PILOTOS DE AYAMONTE.
EL DERROTERO DE LAS INDIAS
DE BENITO ALONSO BARROZO

por

MANUEL MORENO ALONSO

“En fin, llegado el tiempo en que una flota se partía para Tierra Firme, acomodándose con el almirante della, aderezó su matalotaje y su mortaja de esparto y embarcándose en Cádiz, echando la bendición a España, zarpó la flota, y con general alegría dieron las velas al viento, que blando y próspero soplaba, el cual en pocas horas les encubrió la tierra y les descubrió las anchas y espaciosas llanuras del gran padre de las aguas, el mar Océano”.

CERVANTES, *Novela del celoso extremeño*. Ed. Aguilar de *Obras Completas*, 1967, pág. 902.

Las tierras de Huelva y sus hombres estuvieron presentes desde los primeros momentos en la empresa del descubrimiento y colonización de las Indias.¹ Fueron muchas las biografías que, procedentes de aquellos paisajes onubenses, se forjaron en América, bien en la construcción de barcos, bien en la enseñanza y práctica del arte de navegar o bien en la travesía del Atlántico y posterior instalación en el Nuevo Mundo. A mediados del siglo XVI la sangría de hombres en la costa onubense, desde la desembocadura del Guadiana en

1 En mi *Historia General de Andalucía*, Ed. Argantonios, Sevilla, 1981, págs. 260 y ss., he enmarcado, remitiendo a una amplia bibliografía, la aportación onubense a la empresa de las Indias dentro del cuadro regional andaluz.

Ayamonte hasta el Guadalquivir, era extraordinaria. El Censo de 1541, refiriéndose concretamente a Palos señala que «ay muchas viudas e pobres, dizen que está muy disminuido de 20 años a esta parte en cantidad de trezientos vecinos que se an ydo a las yndias». ² El testimonio es una prueba palpable de la enorme participación onubense y de los pueblos costeros de la actual provincia de Huelva en las cosas de América. Casi doscientos años después del descubrimiento del Nuevo Mundo, cuando ya se había producido la decadencia y el declive de España, todavía algunos hijos de estas tierras bajoandaluzas trabajaban ilusoriamente para España y para el imperio de América. Este es el caso, por ejemplo de Alonso Barrozo, natural de Ayamonte, quien en 1689 escribía un *derrotero* de las Indias Occidentales con el ánimo de enseñar a las nuevas generaciones de navegantes de la travesía a las Indias.

EL DERROTERO DE ALONSO BARROZO

El 15 de octubre de 1689, Benito Alonso Barrozo, «capitán de mar y guerra por S. M. y de las maestranzas de la Armada de Barlovento de la carrera de las Yndias y natural de la ciudad de Ayamonte», ponía punto final, en la población andaluza donde había nacido, a su *Derrotero de las Indias Occidentales, y compendio de todas sus notas de la parte del Norte, yslas, bajos, sondas, puertos, anclajes, distançias, alturas, aguadas y señas con algunas advertençias mui necesarias a los pilotos modernos*. El trabajo lo dedicaba a Don Manuel Luis de Guzmán Manrique de Zúñiga Dávila y Osorio, Marqués de Ayamonte, Conde de Lepe, señor de las villas de Gines, Redondela, Villablanca, San Silvestre de Guzmán, Gatos y Garrochera y patrón perpétuo de la vicaría de Lepe. Esperaba que «con el amparo de V. C. tendrá este volumen nombre entre los más preciados y yo lograré la mayor felici-

² El Censo está contenido en el Archivo General de Simancas, Contadurías Generales, 768. Y últimamente ha sido estudiado por Domínguez Ortiz, Antonio *La población del reino de Sevilla en 1534*, «Cuadernos de Historia», Anejos de Hispania, Madrid, 1977, tomo VII, págs. 337-355.

dad quedando conosido entre el número de criados de V. E.». Se trataba de un libro grande, de 122 folios, escrito por ambas caras y en el que, con un esfuerzo extraordinario, se recogen numerosos datos sobre las diferentes rutas para llegar a las Indias. Al mismo tiempo que un *derrotero* el libro constituye una auténtica geografía descriptiva del Atlántico y de sus tierras marítimas, con un gran acopio de datos, muchos de ellos fruto de la propia experiencia personal de Barrozo. La obra se encuentra en la actualidad en Londres, en la sala de manuscritos (Ms. Add. 28.496) del Museo Británico.³

DERROTOS DE LAS INDIAS EXISTENTES EN EL MUSEO BRITÁNICO

En el mismo depósito documental de Londres se encuentran otros derroteros, de distinto carácter y valor, que trazan igualmente los diferentes caminos de acceso a las posesiones españolas de América, concretamente durante el siglo XVII.⁴ Como es bien sabido, los fondos londinenses del Museo constituyen una extraordinaria fuente de documentación histórica para la acción de España en América.⁵ Una explicación obvia

3 Sobre algunos de mis trabajos de tipo de inventario de los fondos londinenses remito especialmente a *Documentación para la historia de España durante el siglo en el Museo Británico*, en «Homenaje a Antonio Domínguez Ortiz». Madrid, 1981, págs. 919-930; así como mi *Documentación histórica andaluza en el Museo Británico*, Sevilla, 1983.

4 Del *Catalogue of the Manuscripti in the Spanish Language in the British Museum*, de don Pascual de Gayangos (Londres, 1875-1893, 4 vols.) entresacamos los siguientes del siglo XVII: 1) Derrotero desde Sanlúcar de Barrameda a las Filipinas yendo por los estrechos de Magallanes y San Vicente, hecho por los capitanes Gonçalo de Nodal y Bartolomé García de Nodal y Diego Ramírez de Arellano. En Madrid a 30 de septiembre de 1619 (add. 13.974, fols. 10-14); 2) «Nomenclatura de todos los lugares, puertos, cabos, ríos, islas, bajos, que se ponen en la descripción de las Indias Occidentales (por Antonio de Herrera?)», de comienzos del siglo XVII (Add. 33.964, fols. 44-71); 3) «Diario, derrotero y demarcación de la tierra de la jornada que por orden del Excmo. Sr. Conde de la Monclova (Don Melchor Portocarrero Lasso de la Vega), virrey y capitán general que fue de la Nueva España, que después confirmó el Excmo. Sr. Conde de Galve, actual virrey, capitán general de dicha Nueva España, hizo el general Alonso de León, gouernador de la provincia de Coahuila y cavo principal de los cient hombres que fueron a ella al descubrimiento de la bahya del Spiritu Santo y población de los franceses, 1689» (copia del siglo XVII), add. 13.964, fols. 203-278; 4) «Derrotero que hizo el alferez Don Alexandro Bruno, piloto de la fragata Santo Christo de San Román, desde el día 27 de marzo del año de 1692» (Add. 17.566, fols. 54-63).

5 Los profesores de la Universidad de Sevilla, José Antonio Calderón Quijano y Luis Navarro García, ya llamaron la atención sobre el interés de los fondos americanistas del Museo en su *Guía de los documentos, mapas y planos sobre la historia de América y España Moderna*

del interés histórico británico por los *derroteros* se desprende de la gran vocación marítima de los habitantes de Albión. En España, sin embargo, el número, por ejemplo, de derroteros publicados es relativamente escaso,⁶ aún cuando de ellos derivan noticias de gran interés para el conocimiento geográfico de los mares y la problemática humana consiguiente en los siglos en que buena parte de la acción de España fuera de sus fronteras peninsulares se hacía a través del Atlántico.⁷

ELOGIOS AYAMONTINOS EN LA OBRA DE ALONSO BARROZO

Desde la primera página del trabajo de Barrozo, desde la misma dedicatoria del *Derrotero*, se advierte el gran amor del autor a su tierra natal, de la que se muestra orgulloso, por haber sido Ayamonte, patria de muchos navegantes de Indias, maestros en el arte de navegar. Estas son sus palabras: «desde que se descubrieron las Yndias Occidentales fueron siempre (y son al presente) los hijos de esta nobilísima ciudad de

en la Biblioteca Nacional de París, Museo Británico y Public Record de Londres. Sevilla, 1962, 70 págs. También, bajo la dirección del profesor Calderón fue realizada por Iglesias Zancada una tesis de licenciatura en la Universidad de Sevilla sobre *Documentos de Historia de América recogidos en el Catálogo de Pascual de Gayangos*.

6 En realidad la publicación de los mismos tiene lugar a partir de los comedios del siglo XIX, a raíz del interés desplegado por el tema por Martín Fernández Navarrete (*Dissertación sobre la historia Náutica y de las ciencias matemáticas*, 1846; *Colección de los viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo XV*; *Biblioteca Marítima española*, 1862); y Cesáreo Fernández Duro. En 1865 se traducía al español y se publicaba el *Derrotero de las costas de la América Meridional desde el río de la Plata hasta la bahía de Panamá con inclusión del Estrecho de Magallanes y de las islas Malvinas y Galápagos*, escrito por los capitanes de la Marina Real inglesa P. King y Robert Pitaroy, traducido de la 5.^a ed. por el capitán de fragata don Joaquín Navarro y Morgado. En 1890, Pedro Sánchez de Toca redactaba también un *Derrotero de las Indias Antillas y de las costas orientales de América, desde el río del Amazonas hasta el cabo Hatteras. Parte primera, los cayos de la Florida desde las Tortuguillas al cabo Cañaveral y las islas Bermudas*, publicado por el Depósito Hidrográfico. Para el siglo XVIII, María Lourdes Díaz-Trechuelo ha estudiado *Dos nuevos derroteros del Galeón de Manila (1730 y 1773)*, en «Anuario de Estudios Americanos», Sevilla, 1956, vol. XIII, págs. 1-83. Vid. también Schmidt, Ulrico: *Derrotero y viaje a España y las Indias*. Traducido del alemán según el manuscrito original de Stuttgart por Edmundo Wernike. Espasa-Calpe, Buenos Aires, 1944.

7 En el Museo Británico de Londres también existen numerosas noticias sobre travesías y rutas en los «Papeles Geográficos de América en el siglo XIX recogidos por don Felipe Bauzá» (Add. 17.634, Add. 17.636, Add. 17.637) con numerosos papeles, tratados, libros y manuscritos sobre América en los siglos XVII, XVIII y XIX.

Ayamonte quienes con más continuación han cursado su carrera, adelantándose en la facultad Náutica y sobresaliendo en el Arte de pilotos tanto quanto es notorio al mundo, y lo dirán los libros de la Real Casa de la Contratación quasi llenos de asientos, de pilotos, contra maestres y marineros, que en el servicio de S. M. que Dios guarde continúan en sus armadas de Galeones y flotas. *Y siendo yo el más imperito de mis compatriotas, en dicho arte me arrojé a ser el más atrevido en pretender salga a la luz de la imprenta este derrotero*». El amor a la patria chica, incluso la sana pretensión de emular a los pilotos, de quienes tanto habría de hablarse durante aquellos tiempos en la misma población, llevó a Benito Alonso a emprender aquella obra, que hasta dedicaba al Marqués de Ayamonte. El mismo sentimiento se advierte años después, en el siglo XVIII, cuando el párroco de la ciudad rellena el cuestionario de don Tomás López para la redacción del *Diccionario Geográfico de España*.⁸

EL AYAMONTE DE BARROZO

Cuando en 1689, Barrozo concluía su derrotero exaltando las glorias de su ciudad, Ayamonte había vivido ya los momentos más brillantes de su historia. En realidad, buena parte de ésta, a lo largo de los tiempos, se explica por su situación geográfica, entre España y Portugal y en el Atlántico, en la desembocadura del Guadiana, justo en uno de los paisajes más bellos de toda Andalucía.⁹ Ya en época romana, a juzgar por los itinerarios de la época, desempeñó un papel destacado.¹⁰ Reconquistada en 1240, Ayamonte y las tierras de alrededor estuvieron bajo el señorío de la Orden de Santiago; y al fijarse la frontera entre Portugal y Castilla, en 1263, Ayamonte pasó definitivamente a dominio castellano. Los santia-

8 Biblioteca Nacional de Madrid, Ms. 7.301, fols. 30-38.

9 Vid. Moreno Alonso, Manuel: *Huelva. Introducción geohistórica*. Servicio de Publicaciones de la Caja Rural Provincial, 1979, págs. 235 y ss.

10 Vid. Hernández, F.: *El cruce del Odiel por la vía romana de Ayamonte a Mérida*, «Archivo de Arte y Arqueología», 1958, XXXI, págs. 128 y ss.

guistas mantuvieron la plaza en su poder hasta finales de siglo en que la vendieron junto con su término a Alfonso Pérez de Guzmán, señor de Sanlúcar de Barrameda, en cuyo linaje se perpetuó el señorío.¹¹ Durante el siglo XV, ya bajo los Reyes Católicos, se creaba el Marquesado de Ayamonte que se otorgaba a Don Pedro Zúñiga y Guzmán.

En una descripción de mediados del siglo XVII, contemporánea por consiguiente de Benito Alonso, y que se encuentra también en el Museo Británico, se dice sobre la ciudad lo siguiente: «está situada en la orilla oriental del famoso río Guadiana. Es lugar cercado y de grande población. Su puerto no es tan pequeño que no fuera capaz de gruesas armadas si la barra no fuera tan dificultosa de tomar porque la divide en dos un grande banco de arena y la por donde entran los navíos de mayor parte es la que pueda a la parte de poniente por tener más fondo y ser más ancha que la otra».¹² Una razón ésta que, como en el caso de Sevilla en el Guadalquivir, podría explicar la evolución marinera de Ayamonte, en declive ya en el siglo XVII. Para entonces, la ciudad vivía ya de recuerdos. Evidentemente su evolución histórica es paralela a la de muchas otras poblaciones andaluzas. Incluso el poderoso marqués del que pomposamente hablara el embajador marroquí enviado a la Corte de Carlos II,¹³ había acarreado la ruina a sus descendientes inmediatos tras su participación en la rebelión de Andalucía y Portugal en tiempos de Felipe IV.

El papel predominante de Ayamonte como, en general, de toda la costa atlántica onubense comienza a finales del siglo XV. Y, precisamente, una de las razones que explica el papel fundamental de toda esa área en el descubrimiento de América está en función de las maderas proporcionadas por los pinares litorales para la construcción de carabelas,¹⁴ así

11 Ladero, Miguel Angel: *Los señores de Gibraleón*, en «Cuadernos de Historia», Anejos de la Revista «Hispania», Madrid, 1977, VII, págs. 33-84.

12 British Museum. Ms. Add. 28.497, fol. 80.

13 *Viaje a España de un embajador enviado por Muley Ismael a Carlos II y observaciones que hace en todo lo que vio*. En «Viajes de extranjeros por España y Portugal», recogidos por J. García Mercadal, Madrid, 1952, vol. II, pág. 1.246.

14 Vid. Rubén Avila, F.: *En Lepe fue armada y abastecida la flotilla que, al mando de Juan Díaz de Solís, culminó con el hallazgo del Río de la Plata*, Real Sociedad Colombina, Huelva, 1974.

como el protagonismo marinerero de los pescadores de la costa.¹⁵ Ayamonte, Cartaya, Lepe, Palos, Moguer, Huelva, Gibraleón y San Juan del Puerto fueron a la zaga en las actividades marítimas en los años anteriores y siguientes al Descubrimiento.¹⁶ Desde antes de mediados del siglo XVI Ayamonte, concretamente, comenzaba a vivir una época de progresiva decadencia. Si el Censo de 1541 le asignaba una población de 813 vecinos pecheros, 206 viudas, 9 menores y 7 pobres; el de 1591 le asignaba ya tan sólo 900.¹⁷ La ciudad, sin embargo, seguía ocupando un puesto destacado y cuando en 1580 el alemán Erich Lassota de Steblovo realiza su viaje por la Península la considera como «una gran villa» de España.¹⁸ Unos años después, en 1593, una ley impedía darse «registro para las Indias a ninguna nao fabricada en todas las costas de Sevilla, Sanlúcar, Cádiz, Puerto de Santa María, ni en la del Condado de Niebla, ni marquesados de Gibraleón y Ayamonte».¹⁹ La decadencia era indiscutible; pero la grandeza —¿por qué no?— seguía residiendo en el pasado. Benito Alonso Barrozo, un ayamontino de la época de Carlos II, se seguía ufando de ella, si bien, en su caso, ponía su voluntad y su fuerza a disposición de su ciudad, de tan merecido renombre. En 1762, muchos años después, el erudito onubense don Juan Agustín de Mora se mostrará orgulloso cuando en su *Historia de Huelva*, escribía que «en los claustros de San Francis-

15 Cfr. Gómez, Domingo: *Marineros de Huelva en el descubrimiento del Nuevo Mundo*, Huelva, 1974.

16 Ante la falta de noticias de las crónicas del siglo XV sobre las actividades pesqueras y comerciales de los hombres de la costa onubense, Florentino Pérez Embid lo atribuía a «lo alejada que entonces está esta región de las preocupaciones de la corte, no era de esperar que unos cronistas tan absortos en las menudas rivalidades de partidos nobiliarios se detuvieran a acusar la existencia de ese comercio». (*Los descubrimientos en Atlántico y la rivalidad castellano-portuguesa hasta el tratado de Tordesillas*, Sevilla, 1948, págs. 125-126). En el trabajo de Vicenta Cortés (*Algunos viajes de las gentes de Huelva al Atlántico (1470-1488)*), en «Anuario de Estudios Americanos», Sevilla, 1968, vol. XXV, págs. 565-574), la inexistencia de noticias sobre viajes de ayamontinos, a diferencia de los habitantes de Lepe y Palos, podría explicarse por razones similares.

17 Cfr. González, Tomás: *Censo de población de las provincias y partidos de la Corona de Castilla en el siglo XVI*, Madrid, 1829. Don Antonio Relgado publicó parte del mismo en su *Bosquejo histórico de Huelva*, en B.R.A.H., 1891, págs. 484-551. Vid. «Cuadernos de Historia de Hispania», I, págs. 169-202.

18 Vid. *Viajes de Extranjeros por España y Portugal*, op. cit., vol. I, pág. 1.288.

19 *Recopilación de Indias*, libro IX, título 30, ley 21. Cfr. Moreno Alonso, M.: *Historia General de Andalucía*, op. cit., pág. 302.

co de México, donde están retratados los célebres pilotos y hombres de valor, que llevó Colón, se ve que los más son de Huelva». ²⁰ Tal, y tan legítimo, era el orgullo de Alonso Benito Barrozo.

Las noticias más fidedignas sobre Ayamonte que han llegado a nuestras manos proceden de unos sesenta años después de la terminación del *Derrotero* de Barrozo, cuando se recogieron los datos concernientes a su término para el *Catastro*. ²¹ Para entonces el número total de vecinos estaba sensiblemente disminuido: 835, que habitaban 804 casas pues 65 estaban arruinadas. Había dos hospitales: uno, dependiente de la Iglesia, para la curación de enfermos, y el otro de niños expósitos. Había 38 tabernas y tres mesones. La mayor parte de la población vivía del mar: había 400 marineros matriculados. El número y tipo de embarcaciones existentes a la sazón era el siguiente: 31 *javegas* para la pesca de sardinas con un porte aproximado de 100 quintales; 6 *barcos viajeros* de entre 600 a 900 quintales; 8 *barcos pescadores y viajeros*, de entre 80 a 240 Qm.; 42 *javeques pescadores*, de entre 30 y 100 Qm.; y 32 botes y lanchas.

PASAJEROS AYAMONTINOS A INDIAS

Desde el Descubrimiento mismo del Nuevo Mundo muchos ayamontinos se sintieron tentados por las tierras americanas. En el primer viaje colombino iba, por ejemplo, Rodrigo de Jerez, que era vecino de Ayamonte; y en el segundo, de 1493, iba un tal Sebastián de Ayamonte. Los marinos ayamontinos, como los de todas las poblaciones costeras de Huel-

²⁰ *Huelva Ilustrada. Breve historia de la Antigua y Noble Villa de Huelva. Obsequio a su patria de uno de sus mejores hijos, el licenciado Don Juan Agustín de Mora y Garrocho.* Sevilla, 1762, pág. 141. Igualmente, según el presente cronista y erudito onubense: «Quando salían las Armadas para el descubrimiento, y Conquista de las Indias, de la inmediata Canal, y Puerto de Palos, se ocupaba en su Equipage gran número de Gente de Huelva, que como tan diestros, y exercitados en la Marina, eran de mucho surtimiento, y de aquí hicieron por allá fortuna muchos hijos de Huelva, famosos en aquellas Navegaciones y primeras Conquistas que dexaron cternizados sus nombres en la fama de aquellas Historias» (pág. 140).

²¹ A.G.I., Repuesta Generales, lib. 560, fols. 309 y ss.

va, se vincularon tempranamente a la empresa americana.²² Se trata de un auténtico fenómeno migratorio que alcanzó cifras considerables hasta el punto de que la misma Corona tuvo que arbitrar desde un primer momento normas para su regulación.²³ En algunas ocasiones, incluso, muchos vecinos se alistaban en las armadas a Indias que salían desde Sevilla,²⁴ o en el ejército colonial de América.²⁵ Evidentemente, la emigración clandestina tampoco era desdeñable.²⁶ De cualquier forma, los emigrantes de origen ayamontino a Indias constituyen un número, tanto en términos absolutos como relativos, muy considerable. En la segunda mitad del siglo XVI, concretamente, casi un 50 por 100 de los marinos registrados para las Indias proceden de Ayamonte (25 ayamontinos para el período 1495-1557, y 1.024 para los años entre 1583-1599), superando con crece para este mismo período a cualquier otra población de la costa con enorme diferencia.²⁷

Gracias a las investigaciones emprendidas por don Cristóbal Bermúdez Plata²⁸ y Peter Boyd-Bowman²⁹ conocemos

22 En las «I Jornadas de Andalucía y América» de La Rábida, se presentaron algunos trabajos referidos precisamente a esta temática de la migración onubense, aparecidas posteriormente en la publicación del Instituto de Estudios Onubenses, Huelva, 1981. Hacemos mención de las siguientes: Molina, Argüello, Carlos: *Los pilotos andaluces en el descubrimiento de la América Central*, tomo I, págs. 215-251; Gozávez Escobar, J. L.: *Huelva y América. La emigración onubense en las fuentes locales. Siglos XVI y XVIII*, tomo I, págs. 279-353; Calderón Quijano, José Antonio: *Andalucía y Sevilla en la emigración española a Indias durante el siglo XVI*, tomo I, págs. 355-404.

23 Mörner, Magnus: *La emigración española al Nuevo Mundo antes de 1810. Un informe del estado de la investigación*. En «Anuario de Estudios Americanos», Sevilla, 1975, vol. XXXII, págs. 43-131.

24 Es el tema del que se ocupa Pulido Bueno, Idefonso: *Algunas notas sobre los alistamientos de vecinos de Huelva en las Armadas de Indias a fines del siglo XVI*, en «Andalucía y América en el siglo XVI», Escuela de Estudios Hispano-Americanos, Sevilla, 1983, tomo I, págs. 147-160.

25 En ello se basa la aportación de Marchena Fernández, Juan: *La emigración andaluza en el ejército de América*, aunque referida a la etapa anterior a la independencia (1740-1800). En «I Jornadas de Andalucía y América», op. cit., tomo I, págs. 461-470.

26 Vid. Friede, Juan: *Algunas observaciones sobre la realidad de la emigración española a América en la primera mitad del siglo XVI*. En «Revista de Indias», Madrid, 1952, núm. 49, págs. 461-469.

27 Prieto Moreno, Manuela: *Marinería y emigración onubense a América en el siglo XVI*. En «I Jornadas de Andalucía y América», op. cit., tomo I, págs. 263-277.

28 *Catálogo de Pasajeros a Indias. Siglos XVI, XVII y XVIII*. Redactado por el personal facultativo del A.G.I., bajo la dirección del director del mismo D. Cristóbal Bermúdez Plata. Sevilla, 1940, con tres volúmenes aparecidos hasta la fecha.

29 Vid. Boyd-Bowman, Peter: *Regional Origins of the Earliest Spanish Colonist of America*, P.M.L.A., 1956, págs. 1.157-1.172; y *La emigración peninsular a América*, en «Historia

no sólo las estadísticas de emigrantes según su procedencia sino también el nombre de muchos de ellos. Para el caso de Ayamonte anotamos los siguientes:

- Hernando de Saucedo*, hijo de Bartolomé Sánchez Saucedo y de María González, vecinos de Ayamonte, a Indias (26 de noviembre de 1512).
- Martín de Ayamonte*, con Pedrarias a Tierra Firme, en 1514.
- Martín López*, piloto, natural de Ayamonte. En Cuba en 1618, en la conquista de México en 1519 (con Hernán Cortés); fabricó los bergantines para el sitio de México.
- Diego Martín*, natural de Ayamonte, "buen soldado". En Cuba en 1518, conquistador de México en 1519 o 1520.
- Francisco Velásquez de Lara*, natural de Ayamonte. En Santo Domingo en 1518 "o antes, en cierta refriega que ovo en la dicha ysla"; en Cuba en 1519; en la conquista de Pánuco; vecino de ciudad de México en 1524, casado en ciudad de México; pacificó Jalisco en 1541 (con el virrey), vecino de ciudad de México en 1547.
- Rodrigo de Olivos*, natural de Ayamonte, hijo de vecinos, esposo de Isabel García, a Indias en 1527.
- Juan de Herrada*, natural de Ayamonte. A Indias en 1530, en Perú en 1534, a Chile con Almagro en 1536, vuelve al Cuzco (Perú), firma pagaré en Lima en 1537, asesino de Pizarro en 1541, muerto cerca de 1542.
- Pedro Cobos Morano*, natural de Ayamonte. En Cartagena en 1533 (con Pedro de Heredia); en el Perú en 1550; testigo en Lima en 1565.
- Francisco de Fruto*, natural. A Plata en 1535.
- Benito González*, vecino. A Veragua en 1535 con Felipe Gutiérrez.
- Antonio González*, hijo de vecinos. A México en 1537.
- Ginés Díaz*, vecino. A Nueva España en 1538.
- Alonso Castellote*, hijo de Hernando de Toledo y de Constanza de Herrera, vecino de Ayamonte, a Indias en 1538.
- Luis Sánchez*, vecino y natural. A Tierra Firme, "por factor del mariscal Diego Caballero, y ser soltero" (1555).

Mexicana», XIII: 2, 1963, págs. 165-192. Especialmente: *Índice geobiográfico de cuarenta mil pobladores españoles de América en el siglo XVI*. Bogotá, 1964, 2 vols. (tomo I, 1493-1519; II, 1520-1539).

- Antonio Báez*, soltero y natural de Ayamonte; criado del doctor Santiago, oidor de la Audiencia Real del Nuevo Reino de Granada (1555).
- Antonio Méndez*, vecino y natural de Ayamonte, hijo de Violante Rodríguez y de Duarte Méndez, al Perú en 1555.
- Francisco de Mata*, mercader, vecino y natural de Ayamonte, soltero, al Perú (1555).
- Ruy Pérez*, vecino y natural, hijo de Alonso Ruiz y de Francisca Sánchez, vecinos de Tenerife, mercader, soltero, al Perú (1555).
- Antonio Méndez*, natural, a Chile y Perú en 1555.
- Antonio Pérez*, soltero, mercader, al Perú en 1555.
- Gonzalo Vázquez*, natural, mercader, soltero, al Perú en 1555.
- Ana González*, soltera, hija de Bartolomé González, residente en Nueva España (Campeche), y de Teresa Domínguez, a Nueva España (1 de septiembre de 1559).
- Catalina Romera*, natural de Ayamonte, soltera, hija de Cristóbal Romero y de Inés Sánchez, al Perú, en compañía de Juan Sañudo y su mujer (8 de enero de 1560).
- Alonso de Madrid*, natural de Ayamonte, hijo de Diego de Sánchez y de Isabel de los Libos (sic), y con él sus hijos Catalina, Hernández, María, Francisca y Leonor de Madrid y Rodrigo y Juan, a Nueva España, por mercader (mayo de 1561).
- Juan Rodríguez*, herrador, a Nueva España, con su mujer Elvira Pérez, e Isabel, Juan y Diego, sus hijos (18 de marzo de 1564).
- Francisco de Páez*, natural de Ayamonte, vecino de Sevilla, casado, a Tierra Firme, por tres años (17 de abril de 1564).
- Alonso Martín*, soltero, hijo de Juan Alonso y de Leonor Márquez, a Santo Domingo (25 de mayo de 1565).
- Luis Sánchez*, casado, a Tierra Firme, por mercader y por tres años (3 de septiembre de 1565).
- Ruy López*, casado, a Tierra Firme, como mercader (19 de septiembre de 1565).
- Francisco López de Baeza*, soltero, a Tierra Firme, por factor de Benito Báez (12 de febrero de 1567).
- Francisca López*, con su hijo Pedro, soltero, a Cartagena, donde está su marido Esteban de Fuentes (25 de febrero de 1567).
- Simón de Mascareñas de Saavedra*, vecino de Ayamonte, hijo de Diego Mascareñas y de doña Beatriz de Saavedra, a Santo Domingo (19 de enero de 1569).
- Elena López*, negra, natural de Ayamonte, hija de Francisco Moreno, a Tierra Firme (19 de enero de 1569).
- Silvestre Gómez*, a Cartagena, de donde vino (19 de enero de 1569).

- Francisco Hernández*, barbero, con su mujer María González y su hijo Cristóbal, a Yucatán (22 de febrero de 1571).
- Rodrigo Riberos*, a San Juan de Puerto Rico (25 de octubre de 1574).
- López Hernández*, soltero, hijo de Rui López y de Isabel de los Olivos, a Nueva España, como enviado del licenciado Cristóbal de Haro (28 de abril de 1575).
- Manuel de Truar*, soltero, hijo del doctor Simón de Truar y de doña Isabel de Tuar, a Cuba, como factor de su padre (1 de octubre de 1577).

PILOTOS Y HOMBRES DE MAR DE AYAMONTE

Cuando Alonso Barrozo escribe la dedicatoria de su *Derrotero* se refiere, en efecto, a sus paisanos que han cursado la carrera de Indias y han sobresalido en el «arte de pilotos», como «dirán los libros de la Real Casa de Contratación quasi llenos de asientos, de pilotos, contra maestres y marineros». Una investigación a fondo en los documentos del Archivo General de Indias permitirían efectivamente encontrar biografías ayamontinas que hoy permanecen injustamente olvidadas. De éstas tan sólo unos pocos son conocidos en la actualidad en la villa de Ayamonte.³⁰ De una historia de la localidad, aparecida no hace mucho (y que ni siquiera menciona a Benito Alonso Barrozo) entresacamos algunos nombres.³¹

Contemporáneos, prácticamente, de Barrozo fueron *Francisco Galdames* y su tío *Benito*, quienes, estableciéndose en Perú, hicieron fortuna. El primero de ellos permaneció soltero y por testamento cerrado en la Ciudad de los Reyes, el 7 de octubre de 1655, dotaba a Ayamonte de una Casa Hospital de Niños expósitos «Ntra. Sra. de La Encarnación», de cuya fundación encargaba a su tío Benito Galdames y a su esposa Elena de Corterreal, como albaceas. Terminadas las obras en 1672, enviaban a España 30.000 pesos de plata de a ocho

³⁰ Quiero expresar aquí mi agradecimiento al director del Instituto de Bachillerato de Ayamonte, don Carlos Lora Bajo, por su generosa ayuda recibida en relación con el presente trabajo y especialmente con el estado en que se encuentran los archivos de la villa (Parroquial de la Iglesia de las Angustias, Ayuntamiento y Notarial).

³¹ Díaz Santos, María Luisa: *Ayamonte. Geografía e Historia*, Ayamonte, 1978, págs. 77 y ss.

reales, que traía en la Armada de los Galeones de don Diego Ibarra, el capitán Don Pedro de Lucas Carcabueno. En relación con los Galdames estuvo *Juan de Zamora*, ayamontino también y descendiente del que acompañó a Colón, que hacia 1660 era capitán de la Armada de Galeones.

Entre los cosmógrafos y navegantes ayamontinos recordados en la citada historia local, figuran *Jerónimo Martín* (hijo del médico de la villa, muy experto en las cosas de la mar, fabricante además de cartas e instrumentos para la navegación y que había tomado parte como piloto y contramaestre en muchas expediciones a Indias), *Juan de Gayón*, (otro expertísimo marino y cartógrafo de Ayamonte que vivía en la misma época de Martín en la calle Galera de Sevilla. Se decía de él que cuando le pidieron su opinión acerca del número de cosmógrafos que debía tener la Casa de Contratación de Sevilla, respondió que debía tener más de uno, con el fin de que fueran más módicos los precios de las Cartas e instrumentos para la navegación), *Juan Estébez* (piloto de la Carrera en el siglo XVII, también expertísimo marino que sabía encontrar la ruta de las Indias por propio instinto mejor que guiándose por las Cartas de marear, por lo que era citado siempre por expertos marinos de Sanlúcar de Barrameda que guiándose por él encontraban la verdadera ruta y nunca sufrían retraso en la navegación que hacían llevándole a él a bordo), y como probable ayamontino también *Enrique Martínez* (cosmógrafo real, consejero de la Inquisición, impresor de varios libros, astrólogo, matemático e ingeniero que realizó las obras de desagüe del Valle de México).

Un ayamontino de gran fama fue *Juan Fernández*, nacido en el año 1543 y bautizado en la parroquia de San Mateo, quien fue el descubridor de las islas de su nombre, pertenecientes hoy a Chile, en 1572. Capitanes de gran renombre fueron también *Manuel González de Aguilar* (descendiente del compañero de Colón), *Domingo Martín* (capitán de la Torre de Canola en los últimos años del reinado de Felipe III) y *Diego Pérez Mestre* (capitán de la Carrera de Indias, y más tarde Alguacil Mayor y Síndico de la villa de Lepe).

LA FORMACIÓN MARINERA DE BENITO ALONSO BARROZO

Nacido en una población como Ayamonte, en la desembocadura del Guadiana y a orillas del Atlántico, donde tantas historias de viajes por mar y pilotos debían correr, es fácilmente explicable la vocación marinera de Barrozo. Este, en efecto, llegó a ser capitán de mar y guerra de Su Majestad y de maestranza de la Armada de Barlovento de la Carrera de las Indias. De las páginas de su *Derrotero* se desprende, ante todo, una gran experiencia en las cosas de la mar, recogida a lo largo de numerosos viajes transoceánicos. Según sus palabras, «*atendiendo mi cuidado con christiano zelo me he aplicado a adquirir notisias de los pilotos más prácticos y fidedignos de la ensenada de Nueva España y costas de nuestras Indias y habiéndolo hecho con la experiencia he averiguado su firmeza y sertidumbre*». Las enseñanzas teóricas, aprendidas en Sevilla, y una larga práctica constituyen el trasfondo fundamental del autor del *Derrotero*. Pues como se dice en las primeras páginas de éste: «*todo lo que conduce al mejor asier-to de ntra. navegación, con la advertensia muy necesaria que la experiencia ha enseñado, sin salir nunca, ni apartarme de nuestros términos marítimos, sircunstancia muy necesaria para los principiantes, pues les hablo en su lenguaje, con que les será fácil y muy suave la comprehensión*».

A principios del siglo XVI, en 1503, se fundó la Casa de la Contratación de Sevilla que, no obstante su dependencia del Consejo de Indias, dirigió durante siglos el descubrimiento, la colonización y el comercio del Nuevo Mundo, y fue, a un mismo tiempo, Factoría, Aduana, Audiencia y Academia.³² La Casa de Sevilla llegó a ser un centro de cultura geográfica de gran importancia, con enseñanzas de carácter teórico y práctico en donde se explicaba *El Tratado de la Esfera* según las obras de Pedro de Apiano, Juan de Sacrobosco y Martín Cortés a la vez que se enseñaba a encontrar el punto en la carta

32 Vid. Bermúdez Plata, Cristóbal: *La Casa de la Contratación, la Casa Lonja y el Archivo General de Indias*. Publicaciones del Consejo de la Hispanidad, s.f., pág. 9.

y fijar el sitio de la nave en un punto cualquiera determinado.³³ Unos años después de su fundación, en 1508, se creaba el cargo de Piloto Mayor, para el cual precisamente fue designado Américo Vespuccio, y cuya misión principal era la enseñanza náutica de los pilotos que iban a las Indias y la formación de las Cartas marítimas de los nuevos países.³⁴ Unos exámenes acreditaban a éstos, una vez que los superaban, para poder navegar. Pues tal como se ordenaba en una cédula, no se debía dejar pasar a las Indias ningún navío que no llevara piloto examinado a menos que el maestre lo haya sido o tuviera carta de pilotaje.³⁵

En la segunda mitad del siglo XVII, la Casa de la Contratación había perdido la iniciativa en los asuntos del tráfico mercantil indiano, quedando a remolque del Consulado de Comercio de Sevilla.³⁶ Incluso el mismo Barrozo, en las páginas de su *Derrotero*, parece dar mayor credibilidad a la práctica de los holandeses, a la de los mismos corsarios y, por supuesto a la propia experiencia, en algunos casos, que a las *cartas sevillanas*.³⁷ Por otra parte, sabemos que hacia finales del siglo XVI desaparecieron, en concreto las Cartas y los mapas, hasta el punto de que, como señalara Manuel de la Puen-

33 Vid. Puente y Olea, Manuel de la: *Los trabajos geográficos de la Casa de Contratación*. Sevilla, 1900. Una obra básica sobre este particular es la de Veitia Linage, José: *Norte de la Contratación de las Indias Occidentales* (primera ed. de Sevilla, 1672). Publicaciones de la Comisión Argentina de Fomento, Buenos Aires, 1945.

34 Vid. Pulido Rubio, José: *El Piloto Mayor de la Casa de la Contratación de Sevilla*, Sevilla, 1950, págs. 15 y ss.

35 Naturalmente fueron muchas las infracciones cometidas, y, por esta razón, a propuesta de la Universidad de Mareantes, por una Real Cédula de 12 de diciembre de 1619 se ordenaba hacer lo siguiente: «que todos los encargados del apresto y despacho de Armadas y flotas pidieran a la Universidad de Mareantes los pilotos que necesitaran, ya que conociendo la capacidad y suficiencia de cada uno, indicarían y propondrían los más a propósito; que para mejor realizar esto, que todos los pilotos que hubiese y se examinaran para la dicha carrera se registrasen en la mencionada Universidad», en Pulido, J.: *op. cit.*, pág. 181.

36 Vid. García Fuentes, Lutgardo: *El comercio español con América, 1650-1700*, Sevilla, 1980, pág. 29.

37 Barrozo, en efecto, al referirse a la derrota de Cartagena a Portobelo escribe que «es de advertir que toda esta costa está un tercio de grado de menos altura de lo que la ponen en la *carta sevillana*, desde el estado de Veraguas hasta Chagres porque lo he observado por ella poco más de 9 grados, y en el mismo río de Chagres surto al ancla en doce brazos, he observado nueve grados y seis minutos. Adviértolo porque es bastante causa, si el que viene el demanda de la costa no la conoce y se quiere valer de la altura, halla que no corresponde con lo que muestra la carta, es una confusión que le obliga a hacer un desatino y así es bueno estar en este conocimiento». (fol. 55).

te, no quedó nada en absoluto en lo que luego sería el Archivo de Indias.³⁸ Muchas de estas Cartas y mapas aparecerían posteriormente en diferentes museos y bibliotecas, como precisamente ocurriría con el mismo *Derrotero* de Barrozo. Es muy posible también que el piloto de Ayamonte se decidiera a escribir la obra con el objeto de llenar una importante laguna en este sentido.

Muy en relación con la Casa de Contratación estaba el Consulado de la Universidad,³⁹ y, por supuesto, la Universidad de Mareantes, establecida en 1569. Dentro de ella estaban comprendidos los armadores, maestros y pilotos, aparte de contramaestre, marineros y grumetes, funcionando como una corporación medieval, hija del Colegio de los Comitres que existía en la ciudad desde mucho atrás.⁴⁰ Sus Actas dan cumplida cuenta de las distintas fases de prosperidad o depresión por la que pasó la Universidad durante los siglos XVI y XVII, si bien en los años de Barrozo ésta se encontraba en una gran decadencia. Ya para 1630, las Actas indicaban que la Universidad «está ya casi acabada».⁴¹ De cualquier forma, el mayor peso en la formación del autor del derrotero debía ser sobre todo, a parte de la experiencia, el trato con los hombres que frecuentaban las instituciones maríneas anteriores y, por supuesto, la Armada de Barlovento,⁴² de la que Benito Alonso Barrozo formaba parte.⁴³

38 Puente y Olea, Manuel de la: *Los trabajos geográficos*, op. cit., pág. 260. Según sus palabras: «Posteriormente, y como restos de antiguo naufragio han ido encontrándose en diferentes museos y bibliotecas de Europa, varias de las antiguas Cartas y Mapas de la Casa, ya originales, ya copiados de los mismos, los cuales han sido estudiados cuidadosamente por diversos escritores, aunque con un desconocimiento casi completo de sus autores y de la Institución a que pertenecieron. Preciso es reconocer en efecto, que separada como hemos dicho, la documentación de la Casa de los trabajos geográficos que fueron su fruto, la historia de los mismos no ha sido hecha, y los autores no han podido tener esos datos tan precisos para el estudio y la clasificación de las primitivas Cartas del Nuevo Mundo».

39 Vid. Hcredia Herrera, Antonia: *Apuntes para la historia del Consulado de la Universidad de Cargadores a Indias en Sevilla y Cádiz*, «Anuario de Estudios Americanos», Sevilla, 1970, págs. 219-279.

40 Haring, Clarence H.: *Comercio y navegación entre España y las Indias en la época de los Habsburgos*, México, 1939, págs. 307 y ss.

41 Vid. *Actas de la Universidad de Mareantes*. Estudio preliminar de Luis Navarro García. Transcripción por María del Carmen Borrego Plá. Sevilla, 1972, pág. XXIII.

42 Vid. Torres Ramírez, Bibiano: *La Armada de Barlovento*, Sevilla, 1981, págs. 303 y ss.

43 La formación de Barrozo como la de tantos otros pilotos y marinos de la carrera de Indias habría que incluirla dentro del contexto en que se desenvolvía la vida cotidiana del hombre de mar de la época. De gran interés en este sentido resulta el adelanto que de sus

EL JURAMENTO DE LOS PILOTOS Y LA INEXISTENCIA DE DERROTOS

En el siglo XVII, el nivel de la ciencia de la navegación que se enseñaba en la Casa de Sevilla era muy elemental. Incluso en la centuria anterior, aquélla apenas si había alcanzado el grado de exigencia de los primeros tiempos. El acervo profesional de un marino experto se reducía a los elementos de la astronomía esférica; al uso del astrolabio, cuadrante y ballestilla; a algún conocimiento de las variaciones de la brújula y a una tabla de la declinación del sol; a un reloj de arena y otro de sol, y tal vez a una carta muy incorrecta.⁴⁴

Muy al uso de lo habitual en España, las enseñanzas se habían anquilosado y las instituciones se mantenían rígidas y refractarias al cambio y a la modernización. Barrozo, en las páginas de su *Derrotero*, señala prácticamente que el juramento, que era prescriptivo hacer por parte de los pilotos examinados en la Casa de la Contratación de no enseñar ningún aspecto de la navegación a los extranjeros, era el motivo fundamental del atraso de las cosas de navegar. Según sus palabras en esto consistía el *juramento*: «Con los títulos de pilotos que en la Real Casa de Contratación se examinan da fe el escrivano de aver hecho el examinado el juramento siguiente con las palabras que siguen a la letra: Y hiso juramento ante el prezente escrivano de que bien y fielmente uzará su arte y que no enseñará su profesión a ningún extranjero de estos Reinos ni le dará el regimiento, ni derrota de la dicha carrera de las Yndias, ni los Ynstrumento, cartas, abuja, ballestilla, ni astrolabio».

Lo que, en principio, podía resultar absolutamente lógico ocasionó con el tiempo una auténtica condena en la práctica al anquilosamiento en todos los órdenes de la navegación. Según las propias palabras del mismo Alonso Barrozo: «El establecimiento de este juramento pie en aquellos principios

investigaciones sobre este particular hace Babfo Walls, Manuel: *La vida cotidiana del hombre de mar andaluz en la carrera de Indias. Hipótesis de un trabajo de historia naval*. «I Jornadas de Andalucía y América», op. cit., tomo I, págs. 253-261.

44 Vid. Haring, C.: *Comercio y navegación entre España y las Indias...*, op. cit., pág. 379.

del descubrimiento de nuestras Indias mirando a que las naciones extranjeras no las navegasen ni adquiriesen noticias dellas. *Pero al presente se han extremado en cursar todos los descubrimientos que nuestros españoles hicieron que me atreviera a decir con verdad, no son menos prácticos que nosotros, y que exercitan la teoría mucho más, y para prueba desta razón, quién abrá que niegue son los quadernillos de declinaciones de el sol impressos en Amsterdam, de que se valen nuestros pilotos, por la curiosidad y cuidado de su fábrica cada cuatro o seis años»* (fol. 3v.).

La consecuencia de todo punto negativa de esta actitud (tal como se desprende del juramento de la Casa de Sevilla) era evidentemente el bajo nivel de la ciencia de navegar por parte de los españoles en comparación con los extranjeros, y por supuesto, la total ausencia de derroteros entre otras cosas. Barrozo lo expone de manera contundente: «así se hallan (los extranjeros) más sobrados de noticias para huir de los riesgos y seguir los sientos que nosotros, *cuya lealtad siempre española nos ha sugetado a observar y ampliar el precepto o juramento que habemos, por cuia causa no ai derrotero alguno en nuestro idioma, ni quien enseñe a los pilotos a seguir las derrotas más asertadas, y prevenirles los riesgos para apartarse de ellos»*. Naturalmente que para escribir un *Derrotero* y darlo a la luz, su autor —Benito Alonso Barrozo— tenía que justificar su trabajo y su intención de la siguiente manera: «*Advirtiendo no ha sido nunca, es, ni será mi intención quebrantar el juramento que para concedérseme el título de piloto examinado hise, pues no escribo para los estranjeros, que no lo han menester, sy para los de mi española nación, que en sus principios, siguiendo estas derrotas, se adelantarán en los asiertos más que aquellos piratas estrangeros»*.

LA SAPIENCIA DE LOS HOLANDESES Y LA PRÁCTICA DE LOS CORSARIOS

Al dominio del mar de los portugueses en el siglo XV y de los españoles en el XVI, siguió, en la centuria siguiente, la de los holandeses, los «carreteros de los mares» de la nue-

va época. En una fuente de gran interés para el conocimiento del siglo XVII, hacia 1633, estudiada por nosotros,⁴⁵ se dice en este sentido que «los portugueses navegan bien pero no como holandeses, que dellos cantan: señores holandeses déxennos passar, que somos portugueses, gallinas de la mar. Sobre todo se fían los portugueses a la navegation de Yngleses y a ellos darán más prestos sus bienes que a otro qualquier navío». ⁴⁶ Ya para entonces los navíos de cualquier nacionalidad que surcaban los mares cuando estaban en peligro elevaban bandera con los colores de Inglaterra en su intento de ser respetados.

En los tiempos de Barrozo los holandeses eran los grandes maestros de la navegación, y hacia ellos se muestra deudor el piloto ayamontino al confeccionar su *Derrotero de Indias*: «Las ballestillas olandesas, y en particular Perhelnigas (sic) nos enseña la experiencia, son extremadas, y a este respecto abujas, reloxes, cartas de marear y libros de señas y trigonometría. Y en lo práctico ha sido tal su codisia que pirateando nuestras costas occidentales no ha quedado bahía, río, bajo, resife, sonda ni aguada, que no aigan penetrado, si bien es es verdad con pérdidas de más navíos suyos en un año que nosotros desde el primer descubrimiento». En la época en que Benito Alonso redactaba su *Derrotero* existía, en efecto, una preocupación por mejorar la carrera de Indias para la travesía de las naos españolas.⁴⁷ En 1679 se constituía la Junta de Comercio con el propósito de iniciar una nueva política destinada a reavivar el comercio con las colonias y protegerlo contra las amenazas extranjeras. Y en 1693 don Francisco Antonio Garrote presentaba a Carlos II planes detallados

⁴⁵ Vid. Moreno Alonso, Manuel: *De Bruselas a Londres por tierras de España en 1633*. De próxima aparición en «Revista de Occidente».

⁴⁶ British Museum. Ms. Slo. 1572, fol. 62.

⁴⁷ En el British Museum, Ms. Add. 13.975, existen documentos sobre el particular: «Los ynconvenientes que se an propuesto para el despacho de las armadas y flotas en la baya de Cádiz», en el siglo XVII (fols. 182-183); «Respuesta de S. M. a una Consulta del Consejo tocante a los avisos que se an de dar a las Indias y armadas, y que no se admitan los portugueses que fueran a ellas desde el suceso de Portugal en 1641» (fols. 184-185); «Advertimientos sobre la navegación en los navíos redondos de las armadas y de cómo se ha de navegar y pelear con ellos» (fols. 185-191); «Medio y arbitrio para formar una armada de navíos para protección del comercio con las Indias», en el siglo XVII (fols. 195-197).

para la construcción de buques en España aunque el proyecto nunca se convirtió en realidad.⁴⁸

Cuando Benito Alonso en la segunda mitad del siglo XVII empieza a reunir datos para su *Derrotero*, los piratas eran los grandes enemigos de España en todos los caminos del Océano.⁴⁹ La gran época de los filibusteros termina poco más o menos hacia 1686 con la toma de Campeche por Grammont y Laurent. Si en 1681 se calculaba el número de piratas en mil doscientos, tres años después éste se estimaba dos veces menor.⁵⁰ Numerosos filibusteros se convirtieron en plantadores. Los españoles, ciertamente, intentaron combatir por todos los medios su constante presencia.⁵¹ Barrozo aconseja en su obra el cambio de rumbo a la altura de la isla de la Mona «si acaso recelares de corsarios». Al referirse al fuertecillo que llaman Aguadores, a tres leguas del puerto de Cuba, advertirá igualmente que «fue allí donde el enemigo echó la gente en tierra quando saqueó a Santiago de Cuba». A pesar de ello se advierte que no pocas cosas aprendió el piloto de Ayamonte de los piratas y corsarios. Refiriéndose a los bajos y sondas del cabo de Catoche, el mismo nos dice: «Manso, un corsario que cursó mucho tiempo sobre la costa de Campeche dixo que el año 1669, antes que lo apresáramos, yendo de Jamaica para Campeche y haciéndose al Este del Alacrán, algo distante, de improviso, dio fondo. Aguardó a que entrara la

48 Vid. Walker, G. J.: *Política española y comercio colonial (1700-1789)*, Barcelona, 1979, págs. 124 y 125.

49 La bibliografía sobre piratería y corsarismo es evidentemente muy amplia. Vid. especialmente Alsedo y Herrera, Dionisio de: *Piratería y agresiones de los ingleses y de otros pueblos de Europa en la América Española desde el siglo XVI al XVIII*, Madrid, 1883; Deschamps, Hubert: *Piratas y filibusteros*, Buenos Aires, 1956; Gall, J. y F.: *El Filibusterismo*, México, 1957; Gerhard, Peter: *Pirates on the West Coast of New Spain. 1575-1742*, Glendale, 1960; Lapouge, Gilles: *Les pirates vers la mer promise*, París, 1969.

50 Vid. Deschamps, Hubert: *Piratas y filibusteros*, op. cit., pág. 55.

51 En el British Museum Ms. Add. 13.974, hay amplia constancia documental de esta preocupación frente a la amenaza especialmente de holandeses: «Relación del viaje y subcesos de la armada olandesa que salió del puerto de Gurescat, por el mes de abril del año de 1623, de la qual fue general Jaques Tremin, y su almirante Juan Yugue. Escrita en la ciudad de los Reyes de Perú», 1624 (fols. 14-36); «Modo de armar cuatro navíos para hazer la guerra a los piratas olandeses y librar la mar y limpiarla de ellos, por el capitán José Hurtado» (fols. 50-56); Tratado anónimo titulado, «Carta que escribí al Sr. Don Francisco de Alfaro sobre acometer por mar a los olandeses» (fols. 56-60); «Breve relación del estado que tiene la Ysla de Curaçao, y los enemigos olandeses que la ocupan asta los diez y ocho de mayo desde presente año de 1636, que fueron presos dos de los dichos olandeses en la dicha isla» (fols. 65-67).

brisa fresca». Dice más este corsario, que «tres leguas al Oeste del cabo están unos ojos de agua dulce en la mar, algo fuera de la plaia, con que en caso de necesidad metiendo una barrica desfondada por ambas cabezas y con peso puede hacer agua el que le hubiere menester» (fol. 25). También escribe Barrozo que en 1683 vino a España, procedente de Curaçao, en un navío holandés del asiento de negros (fols. 36 y ss.).

LA PRÁCTICA DE ALONSO BARROZO

El piloto de Ayamonte debía de responder al tipo de marino básicamente práctico a diferencia de muchos de los maestros de pilotos de la Casa de Contratación que tenían muy escasa práctica en las cosas de la mar aunque tal vez les sobraba teoría. El mismo nos dice, en la presentación de su *Derrotero*, que «El gobernarse por el juego de los triángulos, que sólo aprecio por extramadísicamente bueno en golfo, mediante los cuales, observándolos como se deve, no es dudoso se conseguirán grandes asiertos y para la inteligencia de ellos quise dar a este libro un breve tratado y curioso de su aplicación a la navegación con título de trigonometría aplicada, y considerando lo mucho que sobre ello dí escrito (aunque no tan claro) y la gravedad de tan doctos autores, *lo he escusado y dedicádome sólo a lo práctico, más menesteroso y sobre que ninguno hasta oy ha escrito en nuestra lengua castellana*». Estas palabras muestran, no obstante, que el preferir lo práctico a lo teórico no suponía, antes más bien al contrario, una desconsideración de la enseñanza teórica de la navegación.

Las páginas de su *Derrotero*, en efecto, están llenas de advertencias y consejos prácticos. Refiriéndose a la navegación por las islas de Barlovento aconsejará lo siguiente: «También advierto y aconsejo *a todo piloto teórico* que desde las islas de Barlovento hasia adentro y aún desde Pernambuco (si se le ofrece ocasión) hasta desembocar la canal de Bahama no

use de senos, ni se gobierne por triángulos, porque siendo yo algo curioso he experimentado grandes yerros en ellos, respecto de la biolensia de las corrientes que no se puede comprender, *ni hasta oy se ha conocydo sugeto muy práctico que sea que aiga penetrado su bariedad*, por no tener estabilidad alguna y me consta a sido causa de perderse innumerables bajeles extranjeros, el gobernarse por el quejo de los triángulos».

La travesía del Océano, mil veces hecha, el comentario con otros marinos y, evidentemente, la experiencia de otros viajes de los que el piloto ayamontino tenía noticias robustece el carácter práctico del presente *Derrotero*. Así, aconsejando sobre la manera de hacer la aguada en la costa de Santo Domingo, escribirá: «irás prolongando la costa hasta la punta que ai al SO y harás fuerza de vela porque el agua corre mucho al NE, si es bastante te llevará atravesado el navío para el norte, como sucedió el año de 62, siendo general don Nicolás de Cardona, al navío del capitán Domingo de Viana y al de don José de Andrada yendo en compañía de flota que el agua los rebató y no pudieron entrar en flota en el resto del biaje». Igualmente, refiriéndose al arrecife del Alacrán, al norte de la costa de Yucatán, dice: «Tiene de largo de 18 a 20 leguas. Ha habido quien aiga fondado por fuera de él, y he visto en la buelta del SO una vestenga de piedras con mucha reventasón de mar. Tiene este Alacrán siete o ocho isletas tendidas de Este a Oeste y cercada de arrecifes».

Para la navegación en las proximidades de Veracruz aconseja lo siguiente: «si fuera de noche (cuando llegares) no dis pares pieça ni pidas farol hasta estar avante de la Vera Cruz vieja. Hay por tierra de una Vera Cruz a otra cinco leguas y por mar ay tres. Causa esta diferencia las grandes ensenadas que tiene la Vera Cruz vieja». Habiendo pasado dicha Vera Cruz vieja dispara una pieça y encienda farol a proa». Posteriormente advierte: «Si te advertí no disparases pieza ni disses farol a la fuerza de San Joan de Ulúa hasta pasar la Vera Cruz Vieja es por causa de que suelen los harrieros que cursan aquel camino y lo traganan muy ordinariamente encender

candeladas para resistencia de los muchos mosquitos y a abido quien se ha engañado y perdido en la costa juzgando ser dichas candeladas faros de la fuerza en que debes tener muy particular cuidado». En la derrota de Campeche a Veracruz escribe igualmente que *«advierito que hice esta derrota y fui sondando como se acostumbra»*. Por último, y a fin de no alargar estos botones de muestra, en la derrota de Veracruz para la Habana, escribe también: *«Advierito que en medio de estos dos bajos está un bajo de piedra como arrecife que es menester estar de cerca para verlo. Yo no lo he visto, pero me han dicho algunos prácticos que lo han visto muy bien sobre aguada; y otros me han sertificado que iá ha criado un medano de arena y con matas de mangle y lo tengo por sin duda por ser personas de todo crédito lo que me lo han dicho»*.

LAS DERROTAS

El propósito de Benito Alonso Barrozo era el de enseñar *«no solo los rumbos que se han de seguir de unos a otros puertos, sino sus entradas y parajes, adónde y como se deve dar fondo, señas de tierra, distansias de unas a otras y ssu alturas, sondas, bajos y aguadas y todo lo que conduçe al mejor asiento de ntra. navegación»*. Su derrotero, que ofrece al Marqués de Ayamonte para darlo a la imprenta, indicaba sobre todo los caminos diversos del Océano, desde las tierras de España a las del Nuevo Mundo. Tal como hemos visto, en todo su propósito, siguen pesando el ser de utilidad práctica, de donde el carácter básico del presente *Derrotero*. El mismo Barrozo vuelve a insistir una y otra vez en este sentido: *«Tengo por más asertado el ser calumniado de ympertinente en repetir la describsión de estos bajos y sondas, queden omiso en declararme, porque de esto puede resultar daño y dello ninguno y así paresca o no ympertinente, mi fin es el asierto»* (fol. 28 v.). Los caminos de la mar señalados en el *Derrotero* de Barrozo son los siguientes:

- Derrota desde España a las Yslas de Canaria y dellas sus señas y anclajes (fols. 5-6).
- Derrota de las islas de Canarias a el puerto de la Nueva Beracruz (6 v.-13).
- Vuelvo al cabo Tiburón para ir a Nueva España por la banda del Norte de Jamaica y de camino tocan en el Pto. de Santiago de Cuba (13-17).
- Conosimiento de la costa desde Tampico hasta San Juan de Ulúa (17-18).
- Distancias i señas de los ríos y puntas que ai desde la Beracruz hasta Campeche (18-19).
- Derrota desde el cabo de Catoche a Campeche (19-20).
- Derrota de Campeche a Veracruz en tiempo de Nortes (20).
- Derrota del Cabo de Corrientes o de San Antón para la Nueva España en tiempo de Nortes (20v.-22v.).
- El río de San Pedro y San Pablo (22v.-24v.).
- Relación de los bajos y sondas desde el cabo de Catoche hasta el Puerto de San Juan de Ulúa (24v.).
- Señas de los Bajos de la Sonda y de los de la ensenada de Nueva España (28v.-32).
- Derrota de la Veracruz para la Habana (32-36v.).
- Derrota de la Habana para España y Puerto de San Agustín de la Florida (36v.-41).
- Derrota de las islas de la Tercera para España (41-46v.).
- Derrota de España para las islas de Canarias y de ellas para Tierra Firme (47-52).
- Derrota de Cartaxena a Puertovelo en tiempo de brisas (52-52 b).
- Conocimiento de laosta de Cartaxena, punta de San Blas, Nombre de Dios y Puerto Belo (53-57).
- Derrota de Cartaxena a la Habana (58-66).
- Derrota del cabo de San Antonón a la Habana por fuera (66v.-71).
- Derrota de Puerto Rico a la Habana por la canal Vieja (71-77).
- Derrota de las islas de Canarias para la costa de Tierra Firme hasta Maracaibo (87-97v.).
- Distancias y rumbos desde el Tobago hasta Puerto Belo (89-100).
- Derrota de la barra de Maracaibo a Nueva España (100-101).
- Derrota de Maracaibo para España (101-102v.).
- Derrota de Caracas para España (102-106).
- Derrota de la Habana para la costa de Tierra Firme (106-110).

- Derrota de el río Henero para el río de la Plata y Puerto de la Trinidad y Buenos Aires (110-120).
- Derrota de la ciudad para desembocar el río de la Plata (120-122v.).
- Derrota de Cartaxena a Puerto Belo en tiempo de vendavales.
- Derrota de Puertovelo a Cartaxena.

MATERIALES PARA UNA GEOGRAFÍA DEL OCÉANO

Los datos acumulados por Barrozo en su *Derrotero de las Indias* constituyen, sin duda, un magnífico material para el conocimiento del Océano y su geografía. Los enormes espacios oceánicos, las diminutas islas perdidas en medio de las olas, las tormentas, los vientos, las costas y litorales de América, las corrientes, los arrecifes se hallan descritos en las páginas de su obra. Se trata de una geografía típicamente descriptiva de la que puede obtenerse información valiosa de muy distinto carácter. En la primera de las derrotas señaladas, por ejemplo, cuando se ha dejado atrás la bahía de Cádiz se dirá que «si el tiempo estuviese claro verás el Pico del Teide, que es un morro alto y agudo cubierto de nieve»; y en el Puerto de Santa Cruz advierte que «se verá por la proa blanquear las casas y el castillo», de la misma manera que en el Puerto de la Orotava, en su surgidero se «ven los navíos que van a cargar las malvasías». En el caso del Puerto de Garachico explica el fenómeno del *reboso*, producido porque «antes de que entre el mar entra una espuma por la boca del puerto como la que traen los ríos quando ay abenidas». Similares descripciones aplica Barrozo a las islas Vírgenes, «una cordillera de islas entrepretadas unas a otras de más de 16 leguas de E-O», así como a tantos otros puntos del Atlántico. Sus descripciones las aplica incluso hasta tierras interiores. Indiquemos a título de ejemplo el reconocimiento del río Pánuco en México: «Si quisieras ir a reconocer sobre isla de Lobos o río de Pánuco, verás una sierra sola y alta, la tierra adentro a la que llaman la tierra de Tmaolimpa. De aquí al río de Pánuco es tierra baja con medanos de arena. Las señas que hay sobre el río de Pá-

nuco son éstas: base de la banda del sur del río un medano grande, que tendrá tres leguas de longitud. Y si llevares navío pequeño y quisieras entrar en el río y barra las señas que tiene son éstas: de la parte del sur está un cayo redondo hecho de piedra a manera de torre, que es edificio de indios».

La geografía descriptiva, que es tal como se presenta la concepción de Benito Alonso Barrozo en el presente *Derrotero*, tiene también otra característica indiscutible, en función de su finalidad. Todas las descripciones no tiene otro sentido que el de servir a los nuevos pilotos de la carrera de Indias. Se podría hablar hasta cierto punto de una *geografía aplicada* en la que todo se dirige a este propósito. Como último ejemplo, refiriéndose a la derrota existente de Portobelo a Cartagena de Indias, indicamos la siguiente advertencia: «Antiguamente solían salir los galeones de Puertovelo para Cartaxena y barloventeando se dexaban ir muy foráneos la buelta de la mar, y mientras más fuera hallavan más biento, y más mar, por cuya causa solían rendirse los mesteleros y maltratarse muchos los bajeles. Y no se salía de esta navegación ni se sabía hacer otra derrota. Después que entró de piloto mayor de dichos galeones el almirante Gaspar de Palacios Rodríguez de Girón tomó otra forma en la derrota observando siempre anochecer y amanecer en tierra, y son las vueltas cortas y no se maltratan los navíos y el viaje es más breve y suave». Una geografía aplicada, en suma, en que todo está supeditado al dominio eficaz del mar por parte de los pilotos.

A MODO DE CONCLUSIÓN: DISCULPAS PEDIDAS AL «CHRISTIANO LECTOR»

El *Derrotero* de Benito Alonso Barrozo, «capitán del mar y guerra por S. Magd. y de las maestranzas de la Armada de Barlovento de la carrera de las Yndias y natural de la ciudad de Ayamonte», hecho con tan buenas intenciones no tuvo el destino que su autor pretendió desde un primer momento. Su publicación presentaba dificultades a la que Barrozo no era ajeno. Precisamente por ello se lo dedicaba y ofre-

cía al Marqués de Ayamonte, pensando que «con tan feliz amparo, pueda correr seguro y libre de los temores que le podrán ocasionar la calumnia y imbidia porque quando éstas pretendan desbocarse desefrenadas, oyendo el nombre de V. C. hablarán más reportadas o totalmente enmudeserán respetosas». Al parecer, la envidia y la calumnia debieron prevalecer... Un cierto presentimiento, de cualquier forma, embargó siempre, en este sentido, la idea de Benito Alonso. Por ello, confiándose con sinceridad al lector, escribió en las primeras páginas del *Derrotero* que «por premio de mi trabajo y satisfacción de mi desvelo, sólo pido al *christiano lector*, no se entienda en la emulacion de esta obra aquel adagio castellano que dise: quién es tu enemigo..., atienda solamente al ferboroso zelo y amor paternal que me mueve sin interés alguno».