



Japón y su relación con Occidente. Conmemoración de los 400 años de relaciones España-Japón

Anjhara Gómez Aragón (Editora)

un
i Universidad
Internacional
de Andalucía
A



¿Por qué en Coria del Río? Los fundamentos geográficos de la Misión Keicho (1613-1617)

Juan Manuel Suárez Japón

1. Introducción.

Atendiendo al deseo del escritor jerezano nos acercamos a visitar la estatua del samurái Hasekura Tsunenaga, que se erige en la orilla coriana del Guadalquivir. José Manuel Caballero Bonald, -admirable escritor y querido amigo, a quien el último Premio Cervantes, por fin, ha reconocido su alto magisterio como poeta y narrador-, me había manifestado varias veces su interés por estar allí para acercarse a la contemplación de las huellas de aquel suceso histórico, revestido de no pocos ribetes de leyenda, que explicaban la presencia de japoneses en aquellas orillas del mismo espacio del bajo río, en las antesalas de las marismas que él había recreado como el territorio de Argónidas. ¿Cómo podía explicarse la aparición de un samurái de catana y coleta en el corazón de aquellos espacios de las míticas presencias con las que él había descrito al valle final de Guadalquivir y a los anchos espacios de Doñana?



Figura 1: Desde 1992 la mirada del samurai Hasekura Tsunenaga se extiende sobre el Guadalquivir (fotografía propia).

Y en efecto, la había. Porque es fácil admitir, cuando se la conoce, que en aquella singular aventura humana no son pocos los ingredientes que se contienen a partir de los cuales es posible construir un relato literario. No era pues extraño que aquella fuese la inmediata reacción que la imagen del samurái junto al Guadalquivir motivara al gran escritor jerezano. Y

era también la que, unos años antes, también había seducido a Shusaku Endo (1923-1996), un importante autor japonés que había publicado la novela *El Samurai*, centrada en las mezclas de personajes, experiencias, tensiones, de esperanzas y desesperanzas que se sumaron en aquella experiencia histórica, de la que ahora se cumplen cuatrocientos años. Shusaku Endo era hijo de madre católica y católico él también, dueño de una narrativa brillante -que algunos críticos occidentales han comparado a la de Graham Greene-, y se planteó el relato de la aventura de la embajada de Hasekura desde la misma perspectiva con la que algo más tarde orientaría su última novela, *El silencio*, en la que contaba la historia de un misionero portugués en el Japón del siglo XVII -es decir, en la misma época de la embajada Keicho que viajaría a España-, que finge hacerse apóstata para preservar su verdadera fe católica. Como se ve, temáticas y época muy relacionadas con lo que también abordó en *El Samurai*, una novela que, a causa del alto rigor con el que están tratados sus soportes históricos, se convierte también en una fuente adecuada para el conocimiento de esta aventura viajera que fue la Misión Keicho.

2. La Geografía para explicar la Historia.

No había contradicción. Todo estaba allí presente. Había impulso suficiente para la creación literaria, pero también una exigencia de explicación histórica y por supuesto, nada de ello estaba al margen de las poderosas razones de la Geografía. Una vez más, la presencia del samurái, erigido en la orilla del bajo Guadalquivir -como sucede en tantos otros datos de la Historia-, sólo podía ser explicada por esa poderosa alianza que se anuda entre estas dos disciplinas: la Historia y la Geografía. Por ello, digamos enseguida que esto no es ninguna novedad, ni algo que deba predicarse sólo y a propósito de este hecho que ahora nos ocupa. Por el contrario, es notorio que las conexiones entre los hechos históricos y sus fundamentos de carácter geográfico constituyen una constante, una asociación indisoluble que, sin embargo, ha gozado de muy cambiantes valoraciones y grados de aceptación en las metodologías de ambas disciplinas.

Erich Otremba, en la mitad del pasado siglo, lo dejó espléndidamente escrito en su obra: *Fundamentos geográficos de la Historia*, un viejo texto de gran valor teórico hoy prácticamente olvidado. Estas conexiones entre las determinaciones impuestas por la Geografía y los sucesos históricos estuvieron muy presentes también en numerosos tratados de Geopolítica, una subdisciplina geográfica que tampoco goza hoy del predicamento

que en otro momento tuvo y sobre la que durante mi «etapa gaditana» hice algunas incursiones analizando los fenómenos fronterizos y su influencia en la organización del espacio¹.

Y, finalmente -por no extendernos en estas consideraciones epistemológicas-, recordemos que, desde otras miradas y postulados, a finales del pasado siglo algunos autores volvían a ocuparse de esa misma conexión entre los conocimientos de la Geografía de los lugares y los hechos históricos, llegando incluso más lejos, entendiéndolo que ese conocimiento geográfico deviene casi en cómplices para la realización de acciones concretas de carácter bélico o de dominación territorial; es lo que se expresaba en el fondo de la obra de Yve Lacoste (1976): *La Geografía, un arma para la guerra*.

Por esas razones de carácter teórico general y porque conviene al tenor de las ideas que aquí sustentaré, me permito insistir ahora en ese argumento: el del valor que siempre aporta el conocimiento de los elementos geográficos que están en la base de los sucesos con los que se construye el relato histórico. Es lo que vamos a tratar de hacer aquí a propósito de la llamada Misión Keicho, en general, y de forma concreta para responder a la cuestión esencial de: ¿por qué, en su camino hacia Sevilla, se detuvieron en el municipio sevillano de Coria del Río, siendo este hecho el origen de la existencia allí del apellido Japón que llevan centenares de sus habitantes?

3. Antecedentes de la Misión Keicho.

Era el día 21 de octubre de 1614 cuando el samurái Hasekura Rokuemon Tsunenaga, junto al franciscano Luís Sotelo y un reducido grupo de servidores, entró en la ciudad de Sevilla (figura 2).

Lo hizo atravesando el puente de barcas que unía la ciudad con su arrabal de Triana y sobre tal acontecimiento el cronista Scipión Amati -de tan mermada credibilidad-, nos dice que eran portados por lujosos carruajes y carrozas que el Concejo sevillano les había hecho llegar hasta el lugar en el que, unos días antes, habían desembarcado tras su largo año de viaje: Coria del Río².

¹ Las plasmé en mi libro *Frontera, Territorio y Poblamiento en la Provincia de Cádiz* (1991).

² Véase la versión contenida en la edición de Juan Gil y José Koichi Oizumi (2012).



Figura 2: Puerto de Sevilla mitad del siglo XVII (Centro Velázquez, Sevilla).

El cronista Amati y otras fuentes históricas, -especialmente los Anales de Ortiz de Zúñiga, y mucho más tarde, en 1862, el valioso libro del cronista sevillano José Velázquez Sánchez: La embajada japonesa de 1614³, dan cuentas de cómo fueron aquellos días de Hasekura en Sevilla, cuáles sus idas y venidas, entrevistas, recepciones y contactos previos a su siguiente etapa viajera, que sería la que le habría de llevar hasta Madrid, con la intención de ser recibido por el rey Felipe III.

Todas estas fuentes insisten en ese dato central de que llegaban a ella después de haber permanecido unos días en Coria del Río⁴, lugar en el que habían atracado las dos galeras que el Duque de Medina Sidonia había aprestado para que los miembros de la Embajada Keicho pudiesen remontar el Guadalquivir de un modo más presto y seguro que en los galeones de la flota de Indias que los habían traído desde Veracruz (Méjico) hasta Sanlúcar de Barrameda.

Podemos, pues, formularnos ya algunas preguntas; al menos algunas que puedan servirnos para avanzar en el asunto que aquí nos hemos propuesto: ¿por qué atracaron en Coria del Río y no en Sevilla, que era a donde se dirigían? ¿Desde dónde venían y por qué?; ¿cuál había sido su

³ Edición facsímil de la Comisaría de Sevilla para la Exposición Universal.

⁴ No deja de resultar sorprendente que la existencia de estas fuentes históricas hayan permanecido en el más completo desconocimiento para la comunidad de los Japoneses de Coria del Río hasta mediados los años ochenta del siglo pasado y que, por ello, sólo a partir de ese momento éstos hayan comenzado a establecer las conexiones entre esa experiencia histórica y el origen de su apellido.

derrotero y cuál su guía para salir con bien de una aventura tan arriesgada como la suya? Y en todos los casos, añadir a todas ellas dos interrogantes comunes: una, ¿por qué fue así y no de otro modo?; y otra, ¿además de la irrefrenable voluntad de los hombres poderosos, tuvo la Geografía algo que ver en ello?.

Para empezar a responder, vayamos al origen. Lo haremos guiados por las palabras que Shusaku Endo nos traslada en su antes citada novela *El Samurai*⁵:

«Hoy os traigo un hermoso presente. Y al observar que los ojos del tío del samurái resplandecían cuando oyó estas palabras, agregó: No es la noticia de una guerra... Haríais mejor en abandonar el sueño de volver a Kurokawa distinguiéndoos en un combate...

...vengo con una noticia que os dará mucho más mérito que una batalla. Sabéis que Su Señoría está construyendo una gran nave en Ogatsu. Esta nave llevará a los extranjeros que la mar arrojó a la costa de Kishu a una tierra distante llamada Nueva España... El señor Shiraishi sugirió vuestro nombre, y se os ha ordenado que viajéis a Nueva España como enviado de Su Señoría...

El samurái no llegaba a comprender lo que decía el señor Ishida,... El samurai jamás había oído antes ese nombre e intentó repetirlo mentalmente: Nu-e-va Es-pa-ña... He sabido que el señor Shiraishi os habló hace algún tiempo en Ogatsu. Y ha dicho en el Consejo de Ancianos que no desempeñarías mal esta misión. De modo que si os distinguís en ella, quizás él quiera devolveros el feudo de Kurokawa a vuestro regreso» (Endo, 1995).

Estas frases nos permiten presentar a algunos de los protagonistas esenciales de la trama: en primer lugar, aquel en quien acabaría personificándose de un modo más directo, el samurái Hasekura Rokuemon Tsunenaga (figura 3), miembro de una familia arrojada de sus tierras a causa de su implicación y derrota en una de las inacabables luchas feudales que salpicaron la Historia del Japón previo a la unificación de los Tokugawa. La buena noticia se la trae un emisario de parte del señor feudal del que ahora dependían y que les castigaba: Date Masamune, Señor de Boyu (figura 4), el poderoso gobernante del NE de Japón.

⁵ En su original japonés fue publicada en 1980, siendo traducida al inglés en 1982. La primera versión en castellano fue editada por Edasa en 1987. La que he manejado para elegir los textos que incluyo en este artículo es la edición de Salvat S.A. de 1995.

Pero ya vemos que, contra lo que esperaban, esa buena noticia no es la batalla en la que esperaban demostrar tal grado de fidelidad al Señor que les permitiera recuperar su afecto y con él sus tierras familiares de Kurokawa. No era eso, sino un confuso viaje a Nueva España, un lugar del que él no había oído hablar jamás y en una gran nave que se construía en Ogatsu (el nombre es el que aparece en la novela y que corresponde a Ishinomaki, en la bahía de Tsukinoura), una nave, le dice, que además de a ellos llevaría también de vuelta a “los extranjeros que la mar arrojó a la costa de Kishu..., que no son otros que españoles y portugueses naufragados en algunas de las incursiones exploratorias por el archipiélago que por entonces se desarrollaban.



Figuras 3 y 4: Izquierda, Hasekura Rokuemon Tsunenaga (autor: Claude Deuret, 1615). Derecha, Date Masamune, Señor de Boyú en el NE japonés (fotografía propia).

Presentados el gran señor feudal, Date Masamune, y el samurái Hasekura, encargado por él de dirigir la expedición, nos faltaría conocer a un tercer y fundamental personaje: el sacerdote franciscano Luís Sotelo. De origen sevillano, un hombre de personalidad compleja, predicador en Japón, a quien Masamune había elegido como el eficaz intérprete que necesitaba para poder dar traslado fiel de sus razones ante las autoridades españolas con las que pretendía establecer relaciones comerciales.

Así pues, una pregunta clave para poder entender cuanto siguió es saber cuáles eran los intereses u objetivos que guiaban al gran señor feudal para proponer ahora una aventura como esa de enviar emisarios hasta Nueva España. Estaban claras y en ningún caso el propio Date Masamune las había ocultado: la posibilidad de integrarse en las prácticas comerciales abiertas en el Pacífico, concretamente entre Manila y Nueva España, una ruta por las que fluía una gran riqueza transportada a través del llamado

«Galeón de Manila». Lo que Masamune perseguía era aprovechar estos flujos comerciales para llevar y traer también sus propias mercancías y apropiarse así de una parte de la riqueza que el Galeón portaba de uno a otro lado de esta ruta del Pacífico.

Para ello, era indispensable conectar con el Virrey de la Nueva España, representante del todopoderoso monarca castellano, el único capaz de autorizar esas prácticas comerciales. Eso es lo que le hizo ver que debería contar alguien como el franciscano Luis Sotelo, de quien ya había tenido noticias suficientes como para determinar que su perfil era el elegido con un representante español de larga presencia en Japón, -como era Luis Sotelo-, conocedor de su lengua y de sus costumbres. Pero a diferencia del samurái, Sotelo no estaba obligado por las mismas obediencias y por ello, desde el primer momento planteó contrapartidas a su participación: Date Masamune debería facilitar la continuidad de la evangelización en Japón y a ello añadía el sueño, nunca explicitado por alguien tan taimado como el franciscano, de ser el primer obispo de aquellas tierras.

« [...] mi único talento es la capacidad de aguantar, como hacen los campesinos, sin ir jamás contra la corriente. Quizás el señor Ishida atribuya algún valor a esa perseverancia», hace decir Endo al samurái, trasladándonos la dureza de su situación: condenado a obedecer al mismo Señor que desde hacía tiempo venía castigando a su familia. Pero Sotelo era otra cuestión. Hombre altivo, tenía en sus manos las armas para convertirse en la pieza clave de cuanto sucedería a lo largo de los casi siete años de este largo viaje de ida y vuelta.

4. El camino en el mar.

Date Masamune hombre poderoso, conocedor de cuanto a su alrededor se producía, era buen conocedor del discurrir del Galeón de Manila, esa gran estructura de conexiones comerciales que circulaba a través del Océano Pacífico y que enlazaba las tierras hispanas de Nueva España, con las de Manila. Para arribar a ese destino los buques integrados en esta flota seguían una ruta que sólo había sido abierta en el año 1565. Fue ese año cuando el llamado Galeón de Manila, -que era para el océano Pacífico una réplica de la Flota de Nueva España o Carrera de Indias para el Atlántico-, hizo su primer recorrido desde la ciudad asiática que le daba nombre hasta el puerto mexicano de Acapulco (figura 5).

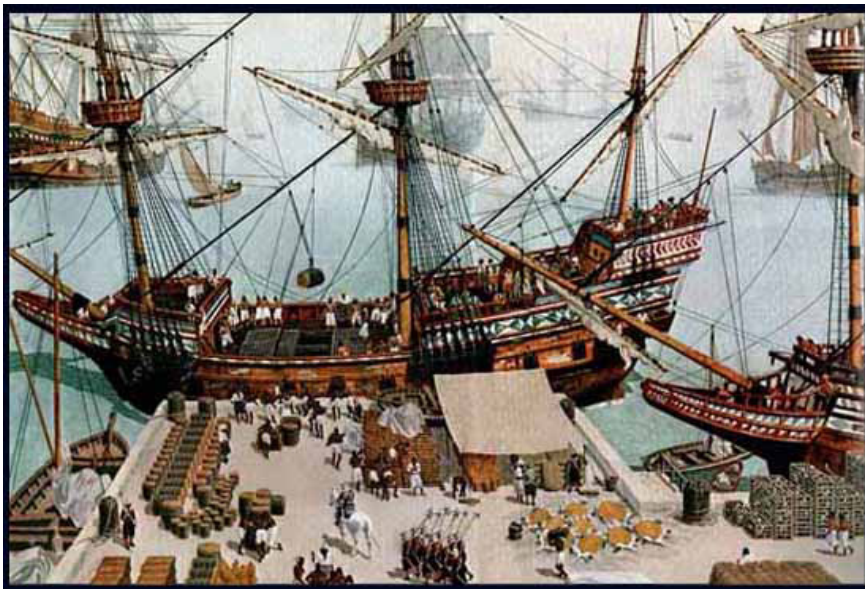


Figura 5: El Galeón de Manila (fuente: <http://español.paris.iufm.fr/MAR/contenu/cactus/cont/puertos1.htm> [15/11/2013]).

Esa ruta del Pacífico, como la atlántica que se había establecido poco antes (1561), fueron en realidad unos sistemas de navegación ideados por la corona española -tras un tiempo de inevitables ensayos o prácticas-, porque como ha señalado el profesor J. L. Comellas, «la realidad de América resultó ser tan inmensa como inesperada» y que del mismo modo que hubo que «inventar los virreinos y las gobernaciones, las reducciones y las encomiendas, la asimilación cultural o las técnicas misionales, fue necesario también arbitrar un sistema de comunicación y transporte en que ni la distancia ni los tiempos de navegación sin escalas recordaban precedentes históricos» (Comellas, 1992).

La complejidad que iban adquiriendo estas operaciones hizo preciso que se crearan también «flotas secundarias o auxiliares», que actuaban como redistribuidores y suministradores de los productos. Hubo tres de estas flotas auxiliares que poseían un mayor interés: una, la del Caribe, en el Atlántico; y otras dos en el Pacífico, una meridional y otra septentrional, todas ellas con puntos de conexión que las hacía funcionar de forma sistemática.

De ahí la especial importancia que adquiriría la conexión entre las dos grandes redes -atlántica y pacífica-, que se hacía enlazándose a través de dos rutas terrestres: una era más corta, la de Panamá a Portobelo (costa atlántica del actual Panamá), y la otra, la que discurría entre los puertos de Acapulco a Veracruz (ambos en Nueva España), un larguísimo camino que obligaba a cruzar de costa a costa el continente, pasando por la ciudad de México⁶.

De las dos rutas que canalizaban la actividad comercial del Pacífico, era la septentrional la que contiene mayor interés para cuanto ahora estamos tratando de describir aquí: explicar el derrotero seguido por los miembros de la Misión Keicho y sus condicionantes geográficos. Esta flota septentrional era la que tenía su puerto y base principal en Acapulco, convertido en un lugar esencial para el buen funcionamiento de estas prácticas de tanto valor económico. Hasta este puerto llegaban mercancías procedentes de Centroamérica (El Salvador, Nicaragua o Guatemala), pero su gran actividad y fuente de negocio y riqueza principal la proporcionaba la regular arribada al mismo del llamado Galeón de Manila, que durante dos siglos y medio cruzó el Pacífico, uniendo a Nueva España con las tierras del oriente.

Resulta oportuno recordar que hasta el año 1565 no se completó esta importante ruta, porque aunque la navegación desde Nueva España hacia oriente -es decir, desde América a Filipinas- era ya conocida desde la experiencia viajera de Magallanes y Elcano (1521), aún estaba sin resolverse el problema del retorno, es decir, el modo de navegar en sentido contrario, desde Filipinas hasta Nueva España, lo cual era una dificultad altamente limitante para las muchas posibilidades de colonización y explotación que ofrecían estas tierras extremas del oriente. Por eso, la búsqueda de una vía segura para el tornaviaje fue un objetivo buscado desde hacía tiempo, pero que no se aseguró hasta la feliz culminación de las actividades exploradoras de dos expertos navegantes españoles: Legazpi y Urdaneta. La ruta quedó abierta y completa después de este trascendental descubrimiento, pudiéndose ya emprender la travesía de vuelta, lo que se extendía durante cuatro meses a causa del gran rodeo que estos marineros descubrieron que se hacía preciso para poder conectar con las grandes corrientes marinas y dejarse llevar por los flujos de vientos del Oeste que eran los que hacían posibles la navegación de vuelta hasta Acapulco.

⁶ Esta última será la que seguirán los miembros de la Misión Keicho, porque aunque era la que tenía más extensión, sin embargo era también la que le conectaba con Veracruz, que era el puerto desde el que podían embarcarse rumbo a España.

En efecto, el gran hito de esta expedición, dirigida por Miguel López de Legazpi⁷, fue establecer «la ruta del tornaviaje a Nueva España», hecho que se realizó a finales de 1565 cuando la nao capitana San Pedro, tras un azaroso viaje, fondeó en la bahía de Acapulco, el 8 de octubre, después de haber zarpado de Cebú el 1 de junio de ese mismo año. Lo habían conseguido aprovechando la llamada «corriente del Japón» y empujadas sus velas por los vientos del oeste que partían desde su costa NE, tras un giro de gran curvatura. El conocimiento de la estructura de las corrientes marinas y de sus correlatos en corrientes devino, pues, fundamental para el establecimiento de esta ruta que será también la que años más tarde, en 1613, seguiría la embajada de Date Masamune. De este modo, se hace evidente que las causas últimas de por qué aquellos esforzados japoneses navegaron a través de esta ruta -la única posible entonces- sólo se descubren atendiendo a las componentes geográficas que en la misma se hicieron presentes. Esta trascendental experiencia viajera y descubridora fue posteriormente documentada y cartografiada por Andrés de Urdaneta⁸, cosmógrafo, marino, explorador y religioso agustino, por lo que también se la conoce también como «ruta de Urdaneta» (figura 6).

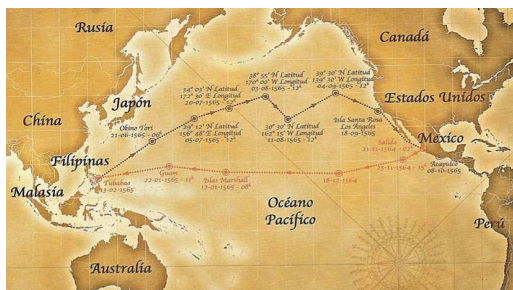


Figura 6: Ruta del Galeón de Manila, llamada también de Urdaneta (fuente: <http://www.zaichina.net> [15/11/2013]).

⁷ Miguel López de Legazpi (1503-1572), guipuzcoano de Zumárraga, formado en el campo jurídico, se trasladó a México en 1545. Allí vivió durante veinte años, ocupándose de diferentes funciones en la administración de Nueva España. Tuvo protagonismo principal en las navegaciones descubridoras del oriente del Pacífico y en el hallazgo de la ruta de vuelta a Nueva España. Llegaría a ser Gobernador y Capitán General de las Filipinas y fundador de las ciudades de Cebú y Manila.

⁸ Nacido en Ordicia (1508) y fallecido en Ciudad de Méjico (1568). Había formado parte, junto a Juan Sebastián Elcano, de la expedición de Loaísa y fue uno de los firmantes del testamento de Elcano, tras cuya muerte regresó a España. Se traslada posteriormente a Nueva España, donde ocupa destacadas funciones, contando con la confianza de sus virreyes, con uno de los cuales, Luis de Velasco, retoma sus navegaciones en el las tierras del oriente Pacífico. Finalmente, tras una vida de tantas experiencias y aventuras, se refugiaría en la religión, ingresando como agustino en un convento de ciudad de Méjico.

Fue de este modo como aquellos navegantes descubridores fueron llevados por los vientos favorables de la «corriente de Japón» y llegaron hasta el cabo Mendocino, al norte de la costa pacífica de Nueva España.

Desde aquí debieron poner rumbo al sur y de este modo llegar finalmente a Acapulco, el destino que buscaban. El amplio rodeo que debieron dar, al que se refieren las fuentes históricas, no era más que el que descubrieron que imponía la necesidad de salir de Manila y subir hacia el norte, buscando la latitud de paralelo 40°, es decir, hasta la altura de ese punto de las costas nororientales de Japón donde enlazaban con la cabecera de la «corriente del Kuro Sivo», que eran los vientos que les llevarían hasta las costas de Nueva España. Primero al llamado Cabo Mendocino, y luego, circunnavegando hacia el sur durante cuatro días, al puerto de Acapulco (figura 7).

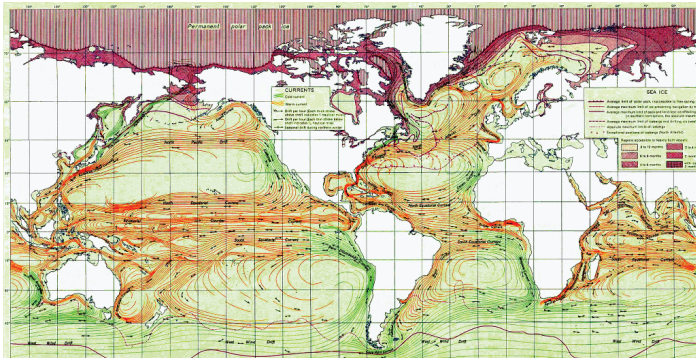


Figura 7: Las grandes corrientes marinas fueron elementos esenciales para el éxito de las grandes navegaciones (fuente: Ocean Currents and Sea Ice from Atlas of World Maps, United States Army Service Forces, Army Specialized Training Division. Army Service Forces Manual M-101; 1943).

Permítasenos -siquiera sea como breve añadido a estas referencias concretas-, insistir en que todo aquello sucedía en momentos históricos muy trascendentes en los cuales se fue agrandando de manera considerable el conocimiento de la realidad del mundo, renovándose su percepción y dejando atrás interpretaciones que venían desde muy lejos. Era ahora cuando se abordaban por vez primera las grandes navegaciones oceánicas, para las que se hacía preciso disponer de conocimientos geográficos y astronómicos cada vez más amplios, muchos de los cuales estaban siendo descubiertos justamente entonces, merced a la suma de las arriesgadas decisiones y experiencias de navegantes y al complementario trabajo de los científicos. Ellos nos

fueron configurando así una nueva imagen del mundo -una nueva «imago mundi»-, que fue dejando atrás -no sin tener que superar la cohorte de incomprendiones con las que los avances científicos trascendentes se han acompañado siempre- los esquemas generales del conocimiento de la realidad geográfica del mundo que nos había transmitido la vieja tradición ptolemaica.

Date Masamune quizás no tenía todos esos conocimientos, pero los que tenía eran suficientes para la definición de sus fines. Sabía que aquellas costas del noreste japonés sobre las que extendía sus dominios eran las más adecuadas para emprender su aspiración de conexión «internacional» con Nueva España y que ello sólo sería posible si conseguía integrarse en la contrastada experiencia del «Galeón de Manila». Por ello, se puso a la tarea: ordenó construir un buque «como los españoles», el San Juan Bautista, en el que decidió que se embarcaría aquella compleja expedición en la que se mezclaban comerciantes, samuráis, religiosos y esforzados navegantes que puso bajo la capitanía del samurái Hasekura Tsunenaga. Veamos cómo lo cuenta Endo:

«Nuestra nave zarpó de Tsukinoura, un pequeño puerto de la península de Ojika; ...la nave cabecea mientras avanzamos hacia el noreste por el frío océano Pacífico; ...Hace tres días vimos por última vez las islas. Sin embargo, las gaviotas llegan todavía hasta aquí volando desde alguna parte: rozan las crestas de las olas y se posan en los mástiles...

...Nuestro barco se aproxima a los cuarenta grados de latitud norte... la dirección de los vientos es favorable y las corrientes ayudan al San Juan Bautista en su viaje..."

...Al atardecer vieron siluetas de montañas en el horizonte, a babor. Era el cabo Mendocino. El cabo no tenía puerto y el galeón fondeó en mar abierto... al día siguiente se dirigió al sur... la mañana del décimo día después de partir de cabo Mendocino avistaron una costa cubierta de árboles que se extendía hasta muy lejos. Era el primer pedazo de tierra de Nueva España que los japoneses veían... Al día siguiente el barco se aproximó a la costa. El calor era sofocante; ...las gaviotas volaban alrededor de la nave... ¡Acapulco!, gritó una voz jubilosa desde el mástil».

Era el día 28 de octubre de 1613 cuando el San Juan Bautista estaba saliendo del puerto de Tsukinoura, iniciando así una aventura de plurales dificultades y riesgos. Ahora ya podemos afirmar que, aunque muchos de aquellos marineros y navegantes, todos aquellos miembros de la que

sería conocida como Misión Keicho, no lo supieran, sin embargo el barco japonés iniciaba su camino a través de un derrotero preciso y seguro: la ruta del «Galeón de Manila», ese «camino en el mar» que de manera cierta les llevaría a las costas de Nueva España, tal como era su objetivo.

5. La Llegada a Nueva España.

Dejamos aquí por un momento a los viajeros. Han llegado a Acapulco e inician las gestiones que Masamune les había encomendado. Comenzaban entonces una nueva etapa de su recorrido, algo que acababan de decidir a la vista de que no era el Virrey de Nueva España la autoridad capacitada para dar respuestas a sus demandas. No podemos seguirles. No es ese el objetivo de estas páginas, como ya se señaló al principio. Por ello, remitimos a los muchos conocimientos que los historiadores nos han ido dejando sobre las varias incertidumbres que acompañaron su paso por Nueva España: enfrentamientos violentos en Acapulco, repetidas recepciones y consultas estériles con el Virrey, los peligros frecuentes de unos caminos en los que merodeaban los salteadores -recuérdese su importancia como contacto en la red de contactos de las rutas comerciales-, e incluso las inevitables sorpresas que les produjeron sus encuentros con algunos japoneses que le salieron al paso en aquellas lejanas tierras en las que, según las tesis del profesor Juan Gil, ya andaban desde finales del siglo XVI, muchos de ellos llegados como grumetes o polizones en los buques del Galeón de Manila: «desde Acapulco, -nos dice Gil-, los nipones se esparcieron a lo largo y a lo ancho de América».

Uno de estos japoneses llegados a Nueva España y localizado por el prestigioso profesor sevillano, llegado como grumete del Galeón en 1594, adquiere para nosotros una especial importancia, porque de él Juan Gil afirma que era de nombre «Cosme Xapón». Este es un dato fundamental, porque constituye para los Japoneses de Coria del Río una importante constatación documental de que, en efecto, era «Xapon-Japón» el patronímico que se asignaba a quienes eran de ese concreto origen. Era muy relevante comprobar que en un territorio de nuestra habla ya se hubiese producido la castellanización del nombre del japonés de ese modo, lo que nos hace pensar que eso mismo sería también lo que sucedería en Coria del Río con los nacidos frutos de la estancia y relaciones de los viajeros japoneses que en ella estuvieron, o quizá de alguno de ellos que se quedase cuando todos se volvieron a sus tierras en 1617.

A los aportes de la Historia remito pues. Busquemos ahí el relato de los hechos que fueron sumándose a lo largo de tan dilatado viaje, como lo serían las truculentas conversiones y los bautismos de los viajeros japoneses en Ciudad de México, las manipulaciones interesadas de fray Sotelo, las tensiones de sus negociaciones con el Virrey y la final decisión de todos de continuar viaje hasta España. De este modo, una parte de ellos abandonaron la ciudad de México rumbo a Veracruz en tanto otros regresaban a Acapulco para aguardar allí la ocasión del regreso a sus tierras. De este modo, los miembros de la Misión Keicho -los que habían decidido continuar-, debieron reemprender su camino, cruzando el continente de uno a otro océano, deteniéndose en Ciudad de Méjico -en la que ya muchos de ellos habían sido atacados por «el mal de altura»-, y saliendo de ella para reemprender su aventura; pasando después por Puebla, donde les sorprendieron las contrastadas alternancia de altas montañas y llanuras esteparias interminables, hasta que finalmente arribaron a la ciudad y puerto de Veracruz, donde buscaban embarcarse de nuevo para iniciar la travesía atlántica:

6. La ruta por el Atlántico y la llegada a Sanlúcar de Barrameda.

« ...Soplaban los alisios cuando llegamos a Veracruz...

...Veracruz es un puerto azotado por los vientos. Dos días después lo comprobamos, cuando fuimos a visitar al comandante de la fortaleza de San Juan de Ulúa...

...el viento soplaba con tal fuerza que apenas podíamos respirar... Esperábamos conseguir pasaje en alguno de los barcos de la flota española que de vez en cuando fondean aquí mientras se preparan para cruzar el océano...» (Endo; Op. Cit.)

Veracruz era entonces uno de los puntos centrales en el funcionamiento del sistema de las flotas españolas, jugando un papel trascendental en la organización de sus tornaviajes hacia la Metrópolis. En efecto, era desde esta ciudad -que fue fundada en 1519 por el propio Hernán Cortés, junto Francisco de Montejo y Alonso Hernández de Portocarrero-, desde la que emprendían el viaje de regreso a España las flotas de la Carrera de Indias portando los valiosos cargamentos de oro y plata que de un modo tan notorio cambiaron los esquemas económicos y mercantiles no sólo de

nuestro país, sino también de buena parte de Europa occidental (figura 8). La razón de la importancia de esta ciudad residía en el valor de su puerto y en esa funcionalidad portuaria que se complementaba con la de otro cercano punto de atraques: el islote de San Juan de Ulúa, un resalte insular de unos seis kilómetros de perímetro, y que constituía, de hecho, «la puerta de entrada al gran virreinato de Nueva España», por decirlo con palabras del profesor Pérez-Mallaína. Es este mismo profesor quien señala que pese a la aureola mítica que rodeaba su percepción entre la marinería, descubridores, comerciantes o administradores de estos nuevos dominios, la ciudad de Veracruz que recibió a Hasekura -en esos comienzos del siglo XVII- era un núcleo que, tras sus crecimientos recientes, estaba habitada por unos «cuatrocientos vecinos españoles..., pero todavía entonces la práctica totalidad de las casas estaban hechas con tablas y sólo unas pocas comenzaban a construirse de cantería».

Su condición de punto de partida de los tornaviajes a España, sede por tanto de riquezas en tránsito, también hizo de aquella Veracruz una ciudad donde los riesgos formaban parte de su vida cotidiana, una plaza en la que nunca faltaron asedios y ataques por parte de la piratería. Como respuesta, las autoridades la fueron fortificando con un sólido sistema de murallas, de baluartes y castillos-fortalezas -como también se hizo en el islote de San Juan de Ulúa-, una obra que requirió grandes esfuerzos materiales y en las que se reprodujeron muchos de los avances que en tal materia de fortificaciones se habían ido realizando en algunas plazas fuertes de la metrópolis, muy especialmente en la ciudad de Cádiz.

Provisto de todas las autorizaciones precisas, nuestros expedicionarios pudieron al fin hacerse a la mar, rumbo a España, a bordo de galeón «San José», de la flota que entonces comandaba Antonio de Oquendo, un prestigioso marino español, un experimentado navegante curtido en todas las batallas. Era el día 10 de junio de 1614 cuando los expedicionarios de la Keicho salieron del puerto mejicano. Trece días después, el «San José» arribó en La Habana, un puerto que era, desde 1561, el lugar de concentración de todos los buques que comerciaban por las diversas rutas atlánticas y donde se estructuraba el conjunto de la flota para iniciar el regreso (figura 9).

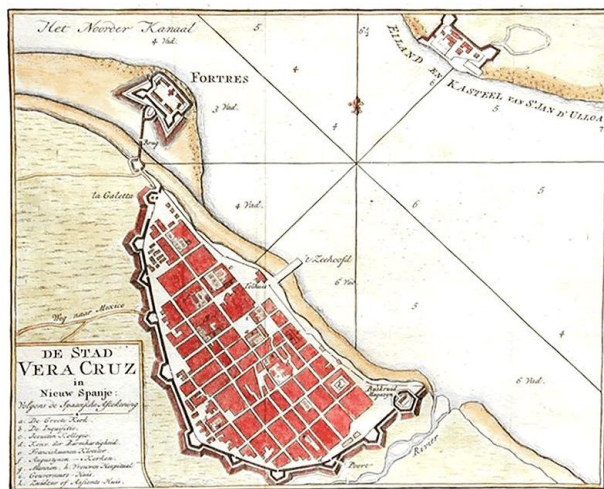


Figura 8: Plano de Veracruz y del castillo de San Juan de Ulúa, siglo XVIII (fuente: catálogo de mapas y planos del Archivo General de Indias, Sevilla).

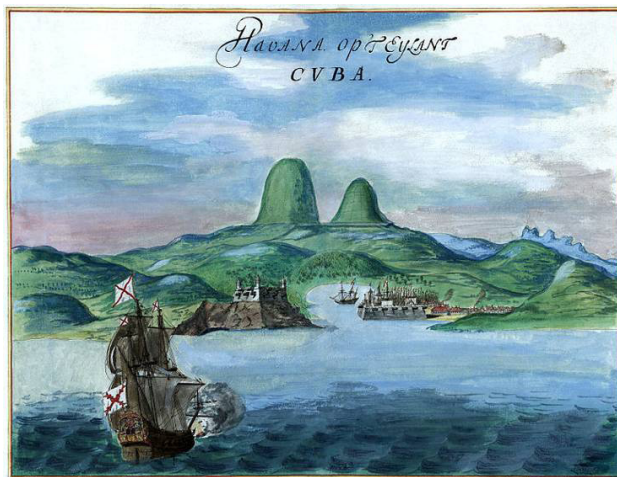


Figura 9: Puerto de Havana en 1639, óleo de Johannes Vingboons (1616–1670).

Desde La Habana, la flota de galeones principiaba el camino hasta España a través de una ruta que, en el tiempo en que la debió seguir el samurái Hasekura y los suyos, estaba ya muy experimentada por los marinos españoles, de la que se conocían sus tramos de bonanzas y de riesgos, su duración y sus exigencias. Por razones que también aquí, en el

Atlántico, tenían que ver con el flujo de los grandes vientos -en este caso el trazado de la corriente del Golfo y de los vientos Alisios-, este viaje se hacía por un derrotero situado más al norte del que traía a la flota desde España hasta el Caribe, es decir, la que desde la boca del Guadalquivir navegaba hacia el sur, hasta enlazar con las Canarias, que era donde se localizaba «la cabecera de los Alisios», ese caudal de vientos que, sin margen de error, llevaba a los barcos desde el archipiélago español hasta las Antillas.

Por el contrario, la vuelta se hacía navegando desde La Habana hacia el norte, buscando alcanzar -también aquí, como antes vimos en el Pacífico- la latitud de los cuarenta grados, siguiendo la cual se podía ir «poniendo proa a las islas de las Azores», antepuerta atlántica de la península ibérica. Es decir, que también este tramo del camino de las naves que traían a los miembros de la misión Keicho, la comprensión de su derrotero, está asociado al conocimiento del papel jugado por las grandes corrientes marinas y los grandes flujos de vientos que durante centurias eran el fundamento de las grandes navegaciones que cambiaron la faz del mundo.

Este camino atlántico de regreso era más largo y peligroso que el de ida, con riesgos que no por conocidos eran menos graves. El primero de ellos merodeaba por las islas Azores, a las que los barcos de la flota llegaban tras algo más de un mes de navegación. En torno a estas islas se solían producir fuertes tormentas en primavera y en invierno, pero además, aguardaban corsarios y piratas que deambulaban por el océano a la espera de los barcos españoles que traían abundante carga de oro y plata.

Completada esta travesía, la flota enfilaba ya hacia el cabo San Vicente, el extremo suroccidental de la península Ibérica, a partir del cual, siguiendo en dirección sureste-sur, seguían el largo cordón de tierras bajas y arenosas en el centro del cual se abre la ancha bocana de la desembocadura del Guadalquivir (figura 10), puerta de entrada para el que era su puerto de destino: Sevilla. Cuando llegaron a Sanlúcar de Barrameda aquel día 5 de octubre de 1614, Hasekura Rokuemon y sus acompañantes, que habían viajado siguiendo la orden del poderoso Señor de Bojú, Date Masamune, no podían imaginar que pisaban una ciudad que era también sede de uno de los más poderosos señoríos de España.



Figura 10: Desembocadura del Guadalquivir (mapa de 1634 que refleja las tres islas del Guadalquivir).

No era la española, desde luego, una situación homologable a la que ellos habían dejado en Japón, con un sistema feudal constituido por numerosos señoríos que sólo entonces habían iniciado el camino hacia la estructuración convergiendo en un estado superior que los integrara, lo que sucedió bajo el poder del clan de los Tokuwaga. Por el contrario, en España ese poder superior del estado lo representaba la Corona, especialmente desde la mitad del siglo XV en que fraguó la definitiva unificación de los viejos reinos que conformaron su Historia desde los tiempos medievales. Por eso, muchos de esos señoríos y títulos nobiliarios, como el citado señorío sanluqueño de Medina Sidonia, habían sido otorgados por el poder de la corona de Castilla como una concesión graciosa del propio rey para premiar determinadas pruebas de lealtades o actitudes heroicas. Otras veces -muy especialmente en las etapas del bajo Medievo subsiguiente a las grandes conquistas castellanas en el sur de la península-, fue muy frecuente que el rey castellano los concediera con otra finalidad, convirtiéndolos en mecanismos de probada eficacia repobladora y colonizadora para los grandísimos espacios que la conquista fue abriendo en Andalucía occidental desde mediados del siglo XIII⁹.

⁹ Acerca de los procesos repobladores en el occidente Andaluz y especialmente en esas tierras gaditanas recordamos los diversos estudios del profesor Manuel González Jiménez. A este último se acerca en “La obra repobladora de Alfonso X en las tierras de Cádiz” (1983).

Sanlúcar de Barrameda tuvo a partir de entonces una Historia que en gran medida se confunde con la propia Historia del Señorío del que era sede, tanto vinculándose a sus amplias actividades comerciales, industriales o pesqueras, como haciéndose presente en los conflictos que se litigaban en las costas del norte de África, en todos los cuales el ducado de Medina Sidonia tuvo una notoria actividad, siempre al servicio del interés superior de la Corona. Así fue durante todo el tiempo final del Medievo, en el que Sanlúcar de Barrameda jugó un estratégico papel en la tensión violenta que todavía entonces el vecino continente africano sostenía y también con las actividades comerciales que, pese a todo, se comenzaron a establecer con aquellos territorios, sobre todo a partir de la conquista castellana del archipiélago canario.

Mas, desde finales del siglo XV, con la aparición de «América en el horizonte», el comienzo de las grandes navegaciones y descubrimientos atlánticos y las intensas relaciones que desde entonces se establecieron entre Andalucía y esas nuevas tierras, se abrió para la ciudad sanluqueña -como para todo el entorno del Guadalquivir, de Andalucía y de España- un nuevo tiempo de prosperidad y de notoriedad histórica que aún se prolongaba en el momento en que nuestros expedicionarios japoneses arribaron a ella aquel octubre de 1614 (Serrera Contreras, 1992). El profesor Morales Padrón (1980) ha señalado que «a Sanlúcar, como a Sevilla y al río, le suena su gran hora en 1492» y recoge una cita de Pedro de Medina, geógrafo, matemático, historiador y astrónomo, describiendo a Sanlúcar de Barrameda -sólo unos cincuenta años antes de la llegada de los japoneses- como una «villa donde habitan casi continuo los Duques de Medina Sidonia..., Es de mucho trato de mercaderes y gentes forasteras de todas las naciones que vienen por la mar con sus mercaderías»¹⁰.

Así pues, los componentes de la embajada liderada por Hasekura Tsunenaga habían arribado -aunque no podían saberlo-, a un lugar y a unas aguas que desde hacía mucho tiempo veían pasar por ellas la Historia de España. Ellos no podían saberlo, pero aquellas aguas por las que ahora había navegado el “San José” y los otros barcos que junto a él completaban su tornaviaje desde las tierras españolas de América, ya habían visto partir la expedición del que fuera tercer viaje de Cristóbal Colón, en 1498, o a las flotas que, enviadas por el poder del Duque, habían tenido presencia destacada en las campañas de conquista de Canarias, ya en el tercio final del siglo XV. Desde esta Sanlúcar de Barrameda a la que estaban llegando había partido la expedición de Hernando de Soto hacia

¹⁰ La cita de Morales Padrón se extrae del texto del referido Pedro de Medina (1493-1567) *El arte de navegar* (Valladolid, 1545 - edición facsímil).

La Florida¹¹, en 1538. Las que ahora surcaban eran aguas que sabían de otras de las muchas expediciones arriesgadas que se dieron en aquella singular etapa transoceánica¹² de la Historia española, como de hecho lo era también la misión Keicho que aquellos japoneses protagonizaban. Y muy especialmente, nuestros visitantes japoneses no podían conocer que aquellas eran las aguas que, casi un siglo antes, el día 20 de septiembre de 1519, vieron salir las naves que, el mando del portugués Fernando Magallanes, intentaban la primera circunnavegación terrestre, que se culminó cuando, tres años más tarde -el día 6 de septiembre de 1522-, volvió a Sanlúcar de Barrameda la nao «Victoria» comandada por Juan Sebastián Elcano.

La ciudad sanluqueña, como consecuencia de todo ello, vio acrecentarse su población, pasando de 3,500 habitantes en 1533, a doblarse en solo cuarenta años (6,495 habitantes en 1571)¹³, siendo ya entonces un nodo fundamental en el tráfico comercial indiano, antepuerto de Sevilla, ciudad con la que mantenía intensas relaciones¹⁴.

Y es importante reseñar que, como ya hemos mencionado, en el momento de la arribada de nuestros expedicionarios a Sanlúcar de Barrameda residía en ella, como titular del ducado de Medina Sidonia, D. Alonso Pérez de Guzmán y Sotomayor, VII Duque¹⁵, que habría de ser quien, atendiendo las informaciones y peticiones que acerca de la llegada a la ciudad de estos embajadores japoneses le llegaban del Cabildo sevillano, se encargaría de preparar el recibimiento de estos emisarios y especialmente del samurái Hasekura Tsunenaga Rokuemon y de Luis

¹¹ Vid. Bravo Guerreira (1992).

¹² Un buen resumen en Serrera Contreras, op cit.

¹³ La primera cifra la aporta el estudio de Sánchez Herrero (1984) que ya recogí yo mismo en mi estudio (op. cit.). La segunda está recogida de Serrena Contreras (op. cit.). En ambos casos deben ser entendidas como aproximaciones, al ser la resultante de transformar el número de vecinos en habitantes con criterios no siempre coincidentes. Por otro lado, es una evidencia histórica que aquella ciudad, como la de Sevilla, además de la población controlada por los padrones acogía a una numerosa cohorte de gentes de variada condición atraídas por las mil opciones que aquellos negocios y aquellas actividades ofrecían.

¹⁴ Acerca de toda la vida económica y comercial que fluyó por el Guadalquivir, a través del eje Sevilla-Sanlúcar-América existen numerosos trabajos e investigaciones, siendo el más completo y clásico en de P. Chaunu (1960). Especial interés tiene aquí la cita del magnífico resumen publicado por el profesor Antonio García-Baquero (1985:34-42).

¹⁵ Ya no lo sería en 1617, cuando los componentes residuales de la misión Keicho, tras su largo periplo por Sevilla, Madrid y Roma, volvieron a pasar por estas orillas camino de Nueva España y de su posterior tránsito hacia el Pacífico y Japón. El VII duque había fallecido en 1515 y le sucedió en VIII, D. Juan Manuel Pérez de Guzmán y Gómez de Silva, que lo sería hasta 1636.

Sotelo, poniendo a su disposición cuanto fuera menester para facilitarles su arribada a Sevilla

7. Navegando por el Guadalquivir: la llegada a Coria del Río.

Remitimos también al manejo de las abundantes obras históricas que aportan los datos sobre un debate devenido clásico en el que, por obvias razones del objetivo de estas líneas, no podemos detenernos ahora: ¿por qué era el de Sevilla y no otro, el puerto que centralizó y monopolizó durante siglos el comercio indiano?; ¿por qué se elige un puerto interior y fluvial como el de Sevilla para centralizar todo aquella gigantesca empresa comercial y colonizadora?. Nos atrevemos a dejar tan solo algunas apresuradas referencias para guía del lector.

El profesor José Luís Comellas, prestigioso historiador, sostiene que no fue ésta una decisión azarosa ni falta de razones de peso suficientes y que, en realidad, la misma sólo vino a dotar de nuevas y extraordinarias funciones a un puerto como el sevillano que ya desde el tiempo inmediatamente posterior a la conquista de la ciudad a los musulmanes (año 1248) había ido creciendo y mostrándose con una alta capacidad de relaciones con el exterior¹⁶. Idea en la que insiste otro gran maestro, sumo conocedor de la Historia española e iberoamericana, Francisco Morales Padrón (1983), afirmando que «No es América -el descubrimiento del Nuevo Mundo-, quien dota al río Grande¹⁷ de esa función. No. El Descubrimiento se lo acentúa o actualiza a la par que lo hace universal».

Además de ello, ambos profesores recuerdan -como una razón más para que Sevilla asumiera este papel hegemónico- que ni puede olvidarse que la ciudad de Sevilla era el centro de una amplia y fértil campiña, un área de importante pujanza económica, esencial proveedora para el intercambio comercial que desde ella partía. Así mismo, incorporaban otra razón de pura oportunidad económica: en aquellas etapas históricas los costes de

¹⁶ Comellas (op. Cit. pág. 15) recoge un texto del rey sabio, Alfonso X, en el que se afirma que «*vienen a Sevilla cada día navíos desde la mar por el río. E las galeras y naos aprestan fasta dentro de los muros todas las mercancías cuántas son, e de todas partes del mundo*».

¹⁷ El nombre «Río Grande» lo utiliza aquí Morales Padrón y es un término que se sigue utilizando para designar al Guadalquivir, reproduciendo de manera castellanizada el modo en fue denominado durante la presencia musulmana en España: «*guad- el -quebir*», término que, a su vez, sustituyó al que el río recibía durante el periodo de la dominación romana de la Península Ibérica: «*río Betis*».

los desplazamientos de las mercancías por una vía fluvial eran,-pese a lo que suponían los asumidos riesgos del Guadalquivir- considerablemente más baratos que si se hicieran por una vía terrestre, lo que habría sido inevitable en el caso de que los tráficos se desembarcasen en los puertos costeros.

Las evidentes ventajas de los desembarcos en puertos litorales quedaban así minimizadas por la necesidad de trasladar luego las mercancías hacia las regiones interiores en las que se localizaban importantes centros urbanos activadores de la creación y la difusión de la economía de la región. Por estas y otras razones posibles -incluidas las de los juegos del poder y las influencias políticas-, Sevilla fue la elegida como centro de unas prácticas comerciales que se ejercían en régimen de monopolio que convirtieron a su puerto en cabecera del más complejo entramado de relaciones comerciales jamás sostenidas por la nación española.

Tras ellas y acorde con el objetivo de nuestro texto, nosotros seguimos acompañando de nuevo a los viajeros de la Misión Keicho que, una vez atendidos en Sanlúcar de Barrameda, iniciaban su remontada por el Guadalquivir, un río a quien Andrea Navagero, en su Viaje por España (1524-1526), un siglo antes de que lo transitara la embajada de Hasekura, describía así:

«El Guadalquivir es navegable hasta el puente de Sevilla y la marea creciente del Océano llega hasta dos leguas más arriba, esto es, hace retroceder al río con gran ímpetu, con lo cual se facilita la entrada de las naves. Antes de entrar en la mar forma el río algunas islas, dividiéndose en dos brazos que aún quedan harto grandes»

Una primera señal de las dificultades que se les avecinaba fue el hecho de que el titular del ducado de Medina Sidonia, Alonso Pérez de Guzmán y Sotomayor VII Duque, ofreció a los japoneses remontar el río en dos galeras, dejando la nao «San José» en la que habían atravesado el Atlántico. La decisión tenía sentido. José de Lorenzo y otros, en su Diccionario Marítimo Español (Madrid. 1865), definen las galeras como un barco de «mucha eslora, de remo y vela que con algunas variaciones por tamaño y construcción, se usó sobre todo en el mar Mediterráneo por espacio de nueve siglos». Era, en efecto, un barco manejable y ligero, menos adecuado para la navegación de altura y que, como señala el profesor Comellas, tenía una escasa capacidad de carga, por lo que «fueron buenas para los descubrimientos pero no para el trasiego comercial que siguió a los mismos». Para éstos se adecuó «el galeón,

barco panzudo y solemne, elevado castillo de popa y altas velas: el navío por excelencia de la carrera de Indias» (Comellas, Op. Cit.).

La idea era clara: el duque les proporcionaba una embarcación más ligera con la que pudiesen subir el Guadalquivir con menores dificultades, lo que inevitablemente nos lleva ahora a preguntarnos: ¿cuáles eran esos problemas que el Guadalquivir planteaba para que el propio Duque, que tan bien los conocía, hubiese tomado tal decisión? De forma sintética podemos decir que eran todos los relacionados con las pésimas condiciones de su navegabilidad a consecuencia de un conjunto de «convergencias contrapuestas». Podría resumirse diciendo que la misma llanura que permitió al Guadalquivir ser un río navegable, era la causa de sus profundas limitaciones para ser recorrido. El historiador Domínguez Ortiz llegó a decir que, en estos siglos, «el río tenía más de poesía y encanto que de condiciones marineras» (1984:57).

Para comprenderlo podríamos hacer una aproximación desde dos miradas distintas pero convergentes:

1) De una parte, sus calados, es decir, la magnitud de su fondo, disminuía a medida que los barcos que habían de navegarlo se hacían más grandes. Así, sabemos que entre los años 1500 y 1700 se produjo una importante evolución del tonelaje de los barcos de la marina mercante que los debían transitar. Desde la segunda mitad del siglo XVI hay oscilaciones respecto al tamaño de los barcos de los convoyes de la Carrera de Indias, pero «a mediados del siglo XVII se produce la generalización de los grandes veleros, de entre 500 y 1,500 toneladas, barcos que al no poder remontar la barra de Sanlúcar determinarían finalmente el triunfo del puerto de Cádiz» (González Dorado, 1976).

2) De otra -y en clara relación con lo anterior-, la amplia llanura por la que el Guadalquivir discurría en este su tramo bajo, afectada por el influjo de las oscilantes mareas atlánticas y que había sido el fundamento geográfico que permitió una navegabilidad que había aportado la «gloria histórica a Sevilla» -por decirlo con palabras de Guichot-, era al mismo tiempo una causa de conflictos para la misma. Sus escasas pendientes y la lentitud de las escorrentías que en este sector presentaba el Guadalquivir le habían dotado de un trazado divagante, desflecado en varios brazos y con grandes meandros a lo largo de los cuales los anuales desbordamientos se acrecentaban y provocaban intensos procesos sedimentarios que a su vez iban reduciendo los calados y haciendo cada vez más intensas las posteriores inundaciones (figura 11).

Las quejas de los navegantes por el estado del Guadalquivir fueron una constante histórica, siempre referidas a la mala situación que ya reflejaba el río en años próximos al viaje de la embajada japonesa; así, en 1573 el llamado Itinerario de Juan Escalante de Mendoza nos señala las pérdidas que el río produce y cita la dificultad especial del «paraje peligroso del Albayle, al llegar a Coria»; de 1606 es la referencia de García de Céspedes evocando las dificultades de la navegación entre La Horcada y Sevilla; Veitia Linaje, en su estudio clásico sobre el Norte de Contratación de las Indias Occidentales recoge un informe de Juan de Miranda, fechado en 1611 -o sea, sólo tres años antes de que lo remontaran los japoneses- en el que se alude a «la gravedad de los encenagamientos» del Guadalquivir y, en fin, Pierre Chaunu, el gran estudioso de las relaciones entre Sevilla y el Atlántico, resume la situación diciendo que durante todo el siglo XVII las condiciones de navegabilidad empeoraron grandemente, entre otras causas por la frecuencia de las altas avenidas y desbordamientos del Guadalquivir, de las que cuenta dieciséis entre los años 1587 y 1650.

Las dificultades para la navegación comenzaban ya en la propia boca de desembocadura, donde se hallaba la llamada «Barra de Sanlúcar», un bajo fondo de gran tamaño, parecido a una duna sumergida, en la que naufragaban gran cantidad de embarcaciones. El profesor Morales Padrón (1980) recoge del estudio de Chaunu un dato bien elocuente: «el ocho por ciento del tonelaje perdido en el tiempo que él estudia (siglos XVI y XVII), se malogró en el propio Guadalquivir», especialmente en la mencionada barra de Sanlúcar.



Figura 11: El bajo Guadalquivir se desflecaba en brazos y grandes meandros (fuente: Castillo, Rodríguez, y Suárez, 2012: apéndice).

Estas circunstancias se veían especialmente empeoradas al remontar el río y tener que atravesar los grandes meandros que existían en el espacio entre Sevilla y el mar. Especialmente los que se ofrecían en el tramo entre Sanlúcar de Barrameda y Coria del Río: los llamados de Los Jerónimos, de Casas Reales y el de La Merlina, este último a la altura del casco urbano coriano, todos los cuales -como es sabido-, fueron luego «cortados» tras realizar en ellos grandes operaciones de ingeniería hidráulica, cuyos proyectos se iniciaron a comienzos del siglo XVIII, es decir, cuando ya Sevilla había perdido el control del monopolio comercial a causa de estas carencias de la navegabilidad del Guadalquivir, pero cuyas primeras concreciones no se produjeron hasta final del referido siglo¹⁸.

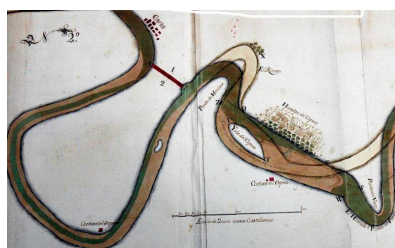
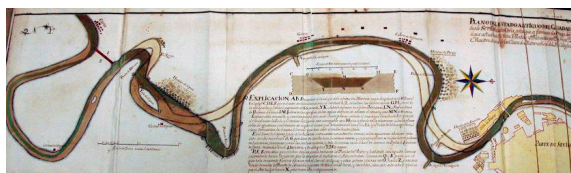
Para ir adaptándose a las limitaciones que la navegación planteaba, desde la mitad del siglo XVI, se fueron habilitando ciertos lugares en los que se efectuaban operaciones de carga y/o descarga de mercancías, además de ciertos controles de carácter fiscal: fueron varios, entre ellos la Horcada, (el más al sur), el Copero, la propia Coria del Río, y otros situados río arriba de esta localidad. De este modo, todo el bajo Guadalquivir fue convirtiéndose en ese «gigantesco fondeadero» del que hablaba el profesor e inolvidable amigo Antonio García-Baquero, puntos de atraque salpicados por distintos lugares de la orilla en los que, al mismo, se ejercían también tareas de control fiscal para la Real Hacienda.

Uno de esos puntos de atraques era, como ya se ha dicho, Coria del Río, lo que nos permite entender las razones por las que las galeras del Duque que portaban a los miembros de la Misión Keicho se detuvieron en ella antes de llegar a Sevilla. Coria del Río era, además, un enclave ribereño de arribada casi obligatoria, porque se hallaba junto a uno de los mayores obstáculos para la navegación del Guadalquivir: el torno de La Merlina, el primero de los grandes meandros que hallaban los navegantes que bajaban el río y el último al que se enfrentaban los que lo subían tras haber completado las largas navegaciones oceánicas (figura 12).

Era también el de La Merlina, de entre todos los meandros que en el bajo Guadalquivir se hallaban, el que presentaba un más alto grado de evolución, es decir, el que ofrecía una curva más cerrada, de suerte que sus dos extremos se hallaban muy próximos entre sí y el propio proceso natural habría hecho posible el fenómeno que los geomorfólogos llaman captura del meandro. Y es esta situación la que provocaba el hecho, tantas veces referido por los navegantes, de que recorrer toda la extensión del meandro de La Merlina, en lo que, si los vientos no ayudaban, se podía tardar un día completo, no habían ganado espacio real ya fuera hacia el

¹⁸ La corta del torno o meandro de La Merlina se produjo en 1795.

mar o hacia el puerto del Arenal sevillano. Los documentos que recogen relatos de estos viajeros suelen trasladar sus quejas por las dificultades que el torno de La Merlina les creaba, resumiéndolo de un modo preciso: «amanecer en Coria y atardecer en Coria» (figura 13).



Figuras 12 y 13: La Merlina era el primer gran meandro aguas abajo de Sevilla. Abajo, un detalle de La Merlina (fuente: Castillo, Rodríguez, y Suárez, 2012: apéndice.).

Fue por eso por lo que, desde la mitad del siglo XVI, Coria del Río comenzó a centralizar nuevas tareas y funciones en relación con los tráficos comerciales, convirtiéndose de hecho en un «antepuerto sevillano» y de ahí derivaba la razón por la que algunos de los buques del convoy de la Carrera de Indias se detenían en ella. Aquí las cargas se completaban o aligeraban según el sentido de la navegación. Aquí se sumaban al pasaje los últimos rezagados navegantes o se echaban a tierra los más impacientes por llegar a Sevilla. Entonces Coria del Río era ya pueblo con un largo pasado siempre vinculado al río y sus modos de vida, habitado por pescadores, marinos, carpinteros de riberas, calafates, rederos, areneros, ladrilleros, y otros oficios ligados a la agricultura y la ganadería. Y desde esa mitad del XVI fue también albergue de comerciantes de toda laya llegados hasta aquí al amparo del posible negocio.

Por ello, estas gentes del río, avezados en el arte de relacionarse con los extraños que por él llegaban, no sentirían ningún sobresalto al ver que dos galeras se acercaban a la orilla. La única sorpresa pudiera producirse después, cuando comprobaron que bajaban gentes con rasgos físicos no comunes y entre ellos algunas personas con ropajes que mostraban los signos de su condición de altas dignidades. Y a su vez, los recién

llegados descubrirían que en aquel pueblo ribereño -cuyo caserío blanco y apiñado se extendía entre la blanca espadaña de un ermita y la alta torre de una iglesia- podrían comenzar una vida nueva, distinta y mejor que la que habían dejado en la dura llanura japonesa en la que « se temía más al hambre que a las guerras ».

Era octubre de 1614. Los japoneses de la Misión Keicho acababan de llegar a Coria del Río. Quizás ninguno de ellos podría explicarse por qué. Y desde luego, nadie podría imaginar entonces que aquella Historia fuese después el origen de otras «historias» menores, entre ellas la que dio origen a nuestro apellido y, muy especialmente, la de las hermosas relaciones que, cuatro siglos más tarde, hemos construido entre los japoneses y los Japones (figura 14).



Figura 14: Japoneses y japoneses junto al Guadalquivir (fotografía propia).

8. Bibliografía.

BRAVO GUERREIRA, C. (1992). “Desde Sanlúcar a la Florida. Expedición de Adelantado Hernando de Soto en el año 1538”. En: SERRERA CONTRERAS. Sanlúcar y el Nuevo Mundo. Patronato Municipal del V Centenario de Sanlúcar y Asociación Española de Americanistas.

CASTILLO, M., ROSRÍGUEZ MATEO, J. y SUÁREZ JAPÓN, J. M. (2012). Sevilla y su río en el siglo XVIII. Un proyecto ilustrado para la mejora del cauce del Guadalquivir. Sevilla: Ed. Universidad de Sevilla, Archivo General de Andalucía y UNIA.

COMELLAS, J. L. (1992). Sevilla, Cádiz y América. El trasiego y el tráfico. Málaga: Arguval.

CHAUNU, P. (1960). Séville et l’Atlantique (1504-1650). Paris: Sevpen.

DOMÍNGUEZ ORTIZ, A. (1984). “La Sevilla del Siglo XVII”. En: Historia de Sevilla. Sevilla: Universidad de Sevilla.

ENDO, SH. (1995). El Samurai. Alcorcón: Salvat.

GARCÍA-BAQUERO, A. (1985). “El río y el comercio con América”. En: El Río. El Bajo Guadalquivir. Sevilla: Consejería de Política Territorial de la Junta de Andalucía.

GIL, J. y OIZUMI, J. K. (2012). Historia de la Embajada de Date Masamune (1613-1615) al Papa Paulo V, por el doctor Escipion Amati, intérprete e historiador de la Embajada. Madrid: Ed. Doce Calles.

GONZÁLEZ DORADO, A. (1976). Sevilla. Centralidad regional y organización interna de su espacio urbano. Madrid: Banco Urquijo.

LACOSTE, Y. (1976). La Géographie ça sert d’abord à faire la guerre. Paris: François Maspero.

LORENZO (DE), J. et al. (1865). Diccionario Marítimo Español. Madrid.

MEDINA (DE), P. (1945). El arte de navegar. Madrid: Helios.

MORALES PADRÓN, F. (1980) Sevilla y el río. Sevilla: Biblioteca de Temas Sevillanos nº 4. Ayuntamiento de Sevilla.

— (1983). “La obra repobladora de Alfonso X en las tierras de Cádiz”. En: Cádiz en el siglo XIII. Cádiz: Universidad de Cádiz.

NAVAGERO, A. (1983). *Viaje por España (1524-1526)*. Madrid: Turner.

SÁNCHEZ HERRERO, J.(1984). *Cádiz Medieval*. Sevilla: Ed. Gever.

SERRERA CONTRERAS, R. (1992). *Sanlúcar y el Nuevo Mundo*. Patronato Municipal del V Centenario de Sanlúcar y Asociación Española de Americanistas.

SUÁREZ JAPÓN, J. M. (1991). *Frontera, Territorio y Poblamiento en la Provincia de Cádiz*. Cádiz: Universidad de Cádiz.

VELÁZQUEZ SÁNCHEZ, J. (1862): *La embajada japonesa de 1614*. Sevilla: Tabapress (ed. 1992).