

100

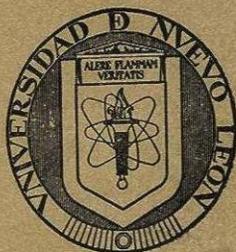
HUMANITAS

ANUARIO DEL CENTRO DE ESTUDIOS HUMANÍSTICOS



*Carilla Argentina
Biblioteca Universitaria*

9



UNIVERSIDAD DE NUEVO LEÓN

1968

DURACION DE LOS VIAJES DESDE
ESPAÑA AL NUEVO MUNDO
(1525-1810)

JOSÉ TORRE REVELLO †
Buenos Aires, Argentina.

I

LAS RUTAS

A PARTIR DE LA PROMULGACIÓN de la provisión real dada en Madrid a 10 de abril de 1495, que autorizaba a los súbditos de los Reyes Católicos para navegar a las Indias Occidentales, los viajes, oficiales y clandestinos, se hicieron frecuentemente.

Por el artículo primero de ese regio documento se señalaba el puerto de Cádiz como único para la salida y regreso de los navíos, hasta que fue creada la Casa de Contratación de las Indias Occidentales, cuyas primeras ordenanzas se dataron en Alcalá de Henares, el 20 de enero de 1503 y en las que se señaló el puerto de Sevilla como único de partida y retorno de los navíos destinados a comerciar con el Nuevo Mundo.¹

Por esa época se había extendido la conquista por el Mar Caribe hacia la

¹ Siguiendo referencias Henry Harrisse, enumera JOSÉ TORIBIO MEDINA, en *Juan Díaz de Solís, estudio histórico*, Santiago de Chile, 1897, t. I, capítulo III, ochenta viajes efectuados por navíos de distintas banderas al Nuevo Mundo, entre los años 1492 a 1504. Sobre cuanto atañe a la Casa de la Contratación de Sevilla, además de la clásica obra de JOSEPH VEITIA LINAGE, *Norte de la Contratación de las Indias Occidentales*, véase a CLARENCE H. HARING, *Comercio y navegación entre España y las Indias en la época de los Habsburgos, versión española revisada por EMMA SALINAS*, México 1939, pp. 27-57. Consúltese a LEOPOLDO ZUMALACARREGUI, *Las ordenanzas de 1531 para la Casa de la Contratación de las Indias*, en *Revista de Indias*, Madrid, 1947, año VIII, núm. 30, pp. 749-782.

Tierra Firme. Igualmente partían entonces de las Canarias navíos con aquel destino, como lo asienta la real cédula datada en Tordesillas, a 25 de julio de 1511, en la que, al contestarse una carta de Diego Colón, se le comunicaba que se había autorizado a cargar en aquellas islas a las naves que se dirigían a América.²

En 26 de septiembre de 1511, se permitió a los vecinos de la isla de San Juan de Puerto Rico comerciar directamente con España y Santo Domingo. Lentamente, y de acuerdo a la conquista que se iba haciendo de nuevas tierras, se fueron ensanchando las rutas marítimas. Para facilitar la carga y descarga de los navíos destinados a la navegación de las Indias Occidentales, se habilitó nuevamente el puerto de Cádiz, por real cédula extendida en Barcelona a 14 de septiembre de 1519.³

Debido a las pérdidas de pequeñas embarcaciones que en los viajes se experimentaban, se dictaron unas ordenanzas en Victoria, a 13 de julio de 1522, referentes al arqueo y armamento de las naves, como así también al número de tripulantes que debían llevar según la capacidad de aquéllas, cuyo porte no podía ser inferior a las ochenta toneladas.⁴

Una referencia concreta sobre las rutas seguidas por las naves indianas y sobre el tiempo que empleaban en su navegación es la que suministró Gonzalo Fernández de Oviedo y Valdés en el *Sumario de la Natural Historia de las Indias* y corresponde al año 1525. En este libro expresa su autor que los navíos levaban anclas de Sevilla, o bien de Sanlúcar de Barrameda, entonces también habilitado, para dirigirse a las islas Canarias a cargar víveres frescos, agua y leña. Calculaba ese trayecto en doscientas cincuenta leguas, que eran navegadas, por lo común, en ocho días.⁵ Desde las Canarias se dirigían los buques a las Antillas y, antes de tomar puerto en Santo Do-

² CDIA (=Colección de documentos inéditos relativos al descubrimiento, conquista y colonización de las posesiones españolas de América y Oceanía...), Madrid, 1864-1884, 42 vols.), t. XI, p. 157. Para las relaciones mercantiles entre Canarias y el Nuevo Mundo véase FRANCISCO MORALES PADRÓN, *El Comercio Canario-Americano (Siglos XVI, XVII y XVIII)*, prólogo de D. EDUARDO ARGILA FARIAS, Sevilla, 1955. Lo referente a Diego Colón, p. 172.

³ CDIU (=Colección de documentos inéditos relativos al descubrimiento, conquista y organización de las antiguas posesiones españolas de Ultramar, Madrid, 1885-1932, 25 vols.), t. X, pp. 287-296.

⁴ CDIU, t. IX, pp. 143-149.

⁵ LOPE DE VEGA, en *San Diego de Alcalá*, acto II, pone en boca de fray Pablo, la siguiente expresión:

*Padre, muy presto será que
desde Canaria a España si
buen viento le acompaña,
en ocho días vendrá.*

mingo, divisaban la isla de Todos los Santos, que eran seguidas en el itinerario por las de Marigalante, Deseada, Matinao, Dominica, Guadalupe, San Cristóbal, etc. Si el piloto, acota Fernández de Oviedo, no era experto y desviaba la ruta, pasaba entonces a la vista de San Juan de Puerto Rico o bien de La Española, Jamaica o Cuba, enfilando hacia las costas de Tierra Firme. Calculaba que desde las Canarias a Santo Domingo existían mil cincuenta leguas de navegación, cuya trayectoria insumía de treinta y cinco a cuarenta días y de Santo Domingo a Tierra Firme se empleaban de cinco a siete días. Algo más de tiempo se empleaba en el retorno, pero el autor citado anota, como hecho excepcional, que en 1525, cuatro naves que habían partido de Santo Domingo llegaron a Sanlúcar de Barrameda en veinticinco días de navegación.⁶

Los navíos que desde Sevilla se dirigían al Nuevo Mundo, aunque no se había dispuesto ordenanza alguna por entonces, solían hacer el viaje en convoy, para ayudarse en la travesía ante cualquier alteración del tiempo o ataque que pudieran inferirles los piratas que pululaban en el océano. Con ocasión de la guerra que España sostenía con Francia, se ordenó en 1543 que las naves debían hacer la carrera de las Indias en flotas, con un mínimo de diez navíos de cien o más toneladas cada uno. Se señalaban para estas flotas dos salidas anuales, en marzo y septiembre. Un navío de guerra costado con la "avería" debía escoltar el conjunto hasta La Habana. Los navíos destinados a Santo Domingo debían formar flota aparte, eligiendo los pilotos entre sus naves una que sirviera de capitana. Continuó este sistema de convoyes hasta que se modificó en 1553, año en que se mandó que las naves mercantes fueran armadas y que se formaran dos escuadrones de navíos de guerra para la protección de las embarcaciones comerciales, con estación uno en las cercanías de Sevilla y jurisdicción hasta las islas Azores y Cabo de San Vicente y el otro en Santo Domingo para salvaguarda de las embarcaciones que navegaban por el Caribe. No obstante estas disposiciones, la navegación no se ajustó debidamente a lo ordenado, hasta que Felipe II promulgó en Madrid, a 16 de julio de 1561, las ordenanzas que reglamentaron el servicio de flotas.⁷

⁶ GONZALO FERNÁNDEZ DE OVIEDO Y VALDÉS, *Sumario de la Natural Historia de las Indias*, en *Historiadores primitivos de Indias*, Madrid, 1877, t. I, p. 473.

⁷ F. DE CASTRO Y BRAVO, *Las naos españolas en la carrera de las Indias, armadas y flotas en la segunda mitad del siglo XVI*, Madrid, 1927, pp. 48-50.; y HARING, *Comercio y navegación*, pp. 251-258. El régimen de flotas y galeones perduró hasta 1740.: véase RICARDO LEVENE, *Investigaciones acerca de la Historia Económica del Virreinato del Plata*, La Plata, 1927, t. I, pp. 283-293. Sobre algunos puntos de España que estuvieron habilitados temporariamente para comerciar con las Indias consúltese JOSÉ TORRE REVELLO, *Puertos habilitados en España en el siglo XVI para*

Por esa disposición se mandaba que los navíos mercantes debían salir en dos flotas custodiadas por una armada real. Una de ellas se destinaba a Nueva España y la otra a Tierra Firme. En cuanto a la armada real, vigilaría el océano tanto a la ida como a la vuelta. Una flota debía levar anclas en enero y la otra en agosto, llevando cada una capitán general y almirante.⁸ En las ordenanzas que Felipe II expidió en 18 de octubre de 1564, señaló la salida de la flota de Nueva España en abril. El itinerario que debía seguir ésta se marcaba con rumbo a las islas Dominica, Deseada o Guadalupe y Santo Domingo. Pasado el cabo de Tiburón, se apartarían las naves que se dirigían a Jamaica y a Santiago de Cuba, mientras la flota se acercaba a la isla de Pinos. En este lugar o en el cabo de San Antón, debía ordenar el jefe principal a las naves que iban a Honduras y al Yucatán que tomaran su destino. Pasado el cabo referido eran despachadas las naves destinadas a La Habana, y las restantes seguían su rumbo desde ese lugar hacia San Juan de Ulúa.

La flota de Tierra Firme partía en agosto y al llegar a la isla Dominica se despachaban las naos que se dirigían al río Hacha, Venezuela, Cabo de la Vela y Margarita. El general de la flota, con la parte restante enfilaba hacia Cartagena, donde después de descargar la mercancía destinada a este puerto, se dirigía a Portobelo. Desde este último lugar emprendía el regreso a Cartagena y de allí a La Habana, en donde se unía a la flota de Nueva España para retornar juntas a Cádiz y Sanlúcar de Barrameda. Si algún impedimento obligaba a demorar el viaje a las naves, debía invernarse en La Habana hasta que reinaran las circunstancias propicias para emprender el regreso.

La época en que debían partir las flotas se modificó por real cédula de 20 de enero de 1582, que señaló el mes de mayo para la salida de la de Nueva España, y agosto para la de Tierra Firme.⁹

Las flotas, al regreso, se debían concentrar a mediados de junio en La Habana, para emprender el retorno a España. Desde aquel puerto enfila-

comerciar con las Indias Occidentales, en Humanidades, La Plata, 1936, tomo XXV (segunda parte), pp. 353-361. Véase GUILLERMO CÉSPEDES DEL CASTILLO, La avería en el comercio de Indias, en Anuario de Estudios Americanistas, Sevilla, 1945, vol. II, pp. 595-698.

⁸ Para más detalles sobre el régimen de las flotas, pueden consultarse las obras citadas en la nota anterior de CASTRO Y BRAVO HARING. Pareceres que dieron los oficiales reales de la Contratación de Sevilla y el prior y Universidad de Mercaderes, que dieron la orden para que fuesen dos flotas cada año a las Indias Occidentales, en AGI (—*Archivo General de Indias, Sevilla*), *Justicia, legajo 1160*.

⁹ RAFAEL ANTÚNEZ Y AGEVEDO, *Memorias históricas sobre la legislación y gobierno del comercio de los españoles con sus colonias en las Indias Occidentales*, Madrid, 1797, pp. 95-96.

ban hacia las Azores para dirigirse desde allí a Sanlúcar de Barrameda, salvo aquellos navíos que se hallaban exceptuados por licencia real.¹⁰

Los antecedentes que hemos enumerado nos permitirán conocer mejor el itinerario que debieron seguir las naves en su viaje desde las costas de España a distintos sectores del Nuevo Mundo.

El P. José de Acosta, S. J., en la obra que publicó en 1590, se ocupó de la navegación al continente americano en el libro tercero, capítulo IV, titulado *Que en la Tórrida zona corren siempre brisas y fuera de ella vendavales y brisas*, donde, después de referirse a los vientos, manifestó que era "más segura la navegación yendo de España a las Indias Occidentales que la de ellas volviendo a España". A continuación de lo expresado, apuntó el siguiente itinerario: "Salen de Sevilla dos flotas y hasta llegar a las Canarias sienten la mayor dificultad, por ser aquel golfo de las Yeguas vario, y contrastado de varios vientos. Pasadas las Canarias, van bajando hasta entrar en la Tórrida, y hallan luego la brisa, y navegan a popa, que apenas hay necesidad de tocar a las velas en todo el viaje. Por eso llamaron a aquel gran golfo, el golfo de las Damas, por su quietud y apacibilidad. Así llegan hasta la isla Dominica, Guadalupe, Deseada, Marigalante, y las otras que están en aquel paraje, que son como arrabales de las tierras de las Indias. Allí las flotas se dividen; y las que van a la Nueva España echan a mano derecha en demanda de la Española, y reconociendo el cabo de San Antón, dan consigo a San Juan de Ulúa, sirviéndoles siempre la misma brisa. Las de Tierra Firme toman la izquierda, y van a reconocer la altísima sierra Tayrona, y tocan en Cartagena y pasan a Nombre de Dios, de donde por tierra se va a Panamá, y de allí por la mar de el sur al Perú. Cuando vuelven las flotas a España, hacen su viaje en esta forma: la de el Perú va a reconocer el cabo San Antón, y en la isla de Cuba se entra en La Habana, que es muy hermoso puerto de aquella isla. La flota de Nueva España viene también desde la Veracruz, o isla de San Juan de Ulúa a la Habana, aunque con trabajo, porque son ordinarias allí las brisas que son vientos contrarios. En la Habana, juntas las flotas, van a la vuelta de España buscando altura fuera de los Tópicos, donde ya se hallan vendavales, y con ellos vienen a reconocer las islas de las Azores, o Terceras, y de allí a Sevilla".¹¹

Mucho más prolijo es el itinerario que traza el cronista Antonio de Herrera y Tordesillas en sus conocidas *Décadas*, cuyo tomo primero fue impreso en Madrid en 1601.¹²

¹⁰ CASTRO Y BRAVO, *Las naos*, pp. 53-85; HARING, *Comercio y navegación*, pp. 258-287.

¹¹ PADRE JOSEPH DE ACOSTA, RELIGIOSO DE LA COMPAÑÍA DE JESÚS, *Historia natural y moral de las Indias*, reimpresión hecha en Madrid, 1894, t. I, pp. 180-185.

¹² Manejamos la siguiente reimpresión: *Historia general de los hechos de los cas-*

En los legajos pertenecientes a la Casa de la Contratación de Sevilla, que actualmente se conservan en el Archivo General de Indias en la referida ciudad, hemos tenido oportunidad de ver libros y registros referentes a las naves que formaron las flotas de Nueva España y Tierra Firme. Por ejemplo, en 1562 integraron la primera veintitrés navíos y treinta la segunda. En ese mismo año regresaron a España cuarenta y cinco embarcaciones. En 1605, partieron las flotas de Sanlúcar de Barrameda. La que se dirigía a Tierra Firme la componían veinte naves de las cuales cuatro se dirigían a Margarita y una, respectivamente, a Santo Domingo, Puerto Rico y Santa Marta. Treinta y tres naves integraron ese año la flota de Nueva España; de ellas se destinaron tres a Honduras, dos a Campeche (Yucatán) y una, respectivamente, a Santo Domingo, Puerto Rico y La Habana.¹³

En ese mismo repositorio se conservan en gran número los registros de las naves indianas, en donde quien se interese podrá enterarse de las fechas de arribo y partida del navío a que pertenece el registro, nombres de los tripulantes, pasajeros, armamento, víveres, carga, etc.¹⁴

Consultando esa riquísima como importante documentación, aclaramos que algunos navíos con licencia especial del rey, destinados al Río de la Plata,

tellanos en las Islas y Tierra Firme del Mar Océano por ANTONIO DE HERRERA, publicada por acuerdo de la Academia de la Historia, Madrid, 1934, tomo I, Descripción de las Indias Occidentales con prólogo y notas del académico de número ANTONIO BALLESTEROS BERETTA. Véase del citado prólogo las pp. LXXV-LXXX, donde se da noticia de la fuente utilizada; del texto del cronista, capítulo II y III. Por R. C. dada en Madrid, a 17 de enero de 1591, se dieron nuevas instrucciones sobre el régimen de flotas. AGI, Indiferente General, legajo 427; lib. XXIX, fols. 173 vta.-203 VEITIA LINAGE, en Norte de la Contratación, dedicada en el libro II, el capítulo XIII a tratar De la navegación que deben hacer las armadas y flotas y los navíos que van a las islas de Barlovento y a la costa. En 1661 los galeones de las flotas de Nueva España y Tierra Firme al retorno hacia España, arribaron a la Coruña, dando origen ese hecho a una extensa información. AGI, Indiferente General, legajo 776. Véase: ERNESTO SCHAEFER, Comunicaciones marítimas y terrestres de las Indias Españolas, en Anuario de Estudios Americanos, Sevilla, 1946, t. III, pp. 969-983.

¹³ AGI, Contratación, legajos 2898-2900. Existe folleto impreso a fines del siglo XVII, que firma BARTOLOMÉ ANTONIO GARROTE, con la nómina de las flotas que fueron a Nueva España y a Tierra Firme, desde 1580 a 1699 (*Biblioteca Colombia*, Sevilla, Varios Papeles, Libro 45). De ese folleto que consta de 12 páginas, facilita un extracto ANTÚNEZ Y ACEVEDO, *Memorias históricas*, Apéndices, núms. 6 y 7, pp. XVII-XXXIII.

¹⁴ AGI, Contratación, legajos 1079-2913, que corresponden a los años 1523-1783. MORALES PADRÓN, *El Comercio Canario-Americano*, pp. 338-366, publica una estadística de los navíos que partieron de las Canarias a distintos puertos de América en los siglos XVI a XVIII. Lo relativo a legislación sobre armadas y flotas en vigencia en 1680, puede verse en la Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias, libro IX, títulos I a XLVI.

integraron la flota de Tierra Firme, con excepción del filibote *Nuestra Señora de la Caridad*, maestre Pedro Díaz Carlos, que en 1620 partió con la flota de Nueva España por no haber alcanzado a la de Tierra Firme.

Con referencia a alguno de los viajes efectuados a la Nueva España, podemos mencionar el que realizó el virrey Antonio de Mendoza, que partió de Sanlúcar de Barrameda en el mes de julio de 1535 y arribó a Veracruz el 2 de octubre.¹⁵ Aunque no se da día de salida, podía calcularse la duración de ese viaje en poco más de sesenta días.

Mateo Alemán refirió el viaje que hizo el arzobispo de México, Fray García Guerra, que viajó en uno de los navíos de la flota de la Nueva España de 1608, que se hallaba al mando del general Lope Díez de Almendariz. Partió de Cádiz el jueves 12 de junio y arribó a San Juan de Ulúa el martes 19 de agosto. Es decir que duró el viaje sesenta y ocho días.¹⁶

En 1625, vistiendo los hábitos de la orden de Santo Domingo, embarcó en Cádiz el 2 de julio, fray Tomás Gage, en la flota de Nueva España. Integraba dicho religioso una misión que se destinaba a las islas Filipinas y el Japón, pero por causas que él mismo refiere en un libro que escribió, se detuvo en América. El navío en que iba embarcado arribó a San Juan de Ulúa el 12 de septiembre, empleando en la travesía setenta y dos días.¹⁷ Es decir que se trató de un viaje normal.

El navío de guerra *San Román*, en el que viajó el virrey de la Nueva España, segundo conde de Revillagigedo (Juan Vicente de Güemes Pacheco de Padilla) empleó en la travesía desde Cádiz a Veracruz, sesenta y dos días. Partió el 7 de junio de 1789 y arribó a destino el 8 de agosto.¹⁸

II

RÍO DE LA PLATA

Con referencia a los viajes al Río de la Plata, poseemos un gran número de informaciones referentes a distintas épocas. Juan Díaz de Solís, que descubrió el Río de la Plata en forma oficial para España, según informa José Toribio Medina partió de Sanlúcar de Barrameda el 8 de octubre de 1515,

¹⁵ C. PÉREZ BUSTAMANTE, *Don Antonio Mendoza*, Santiago de Compostela, 1928, p. 27.

¹⁶ FRANCISCO RODRÍGUEZ MARÍN, en *Boletín de la Academia Española*, Madrid, 1933, t. XX, p. 217.

¹⁷ *Nueva Relación que contiene los viajes de TOMÁS GAGE en la Nueva España*, prólogo de SINFOROSO AGUILAR, Guatemala, Biblioteca "Goatehemala", 1946, pp. 10-27.

¹⁸ *Boletín del Archivo General de la Nación*, México, 1948, t. XIX, 323.

empleando en la navegación hasta el estuario ciento diecisiete días, lo que permite precisar su arribo en 2 de febrero de 1516.¹⁹

Hernando de Magallanes levó anclas del mismo puerto que el anterior, el 20 de septiembre de 1519, penetrando en el Río de la Plata en 10 de enero del siguiente año, empleando en ese tramo de su viaje ciento doce días.²⁰

El viaje que realizó Sebastián Caboto fue muy lento, debido a las detenciones de su armada en distintos lugares de la travesía. Partió de Sanlúcar de Barrameda el 3 de abril de 1526 y penetró en el estuario el 21 de febrero del siguiente año, empleando trescientos catorce días.²¹

Don Pedro de Mendoza, primer adelantado del Río de la Plata, levó anclas del citado puerto el 24 de agosto de 1535 y fondeó en la isla de San Gabriel el 22 de enero del siguiente año, insumiendo en su viaje ciento cincuenta y un días.²²

De los viajes realizados en el transcurso del siglo XVI, mencionaremos el del gobernador Diego Rodríguez Valdez y de la Handa, que partió de Lisboa el sábado 4 de abril de 1598 y arribó a Buenos Aires el 5 de enero, empleando doscientos setenta y seis días.²³

Otro gobernante de la centuria siguiente, que también embarcó en Lisboa para dirigirse al Río de la Plata fue Diego de Góngora. Partió el 15 de abril de 1618 y arribó a Buenos Aires el 16 de noviembre, o sea que empleó en su viaje doscientos quince días.

Un comerciante que poco después de la mitad del siglo XVII vino al estuario y que escribió un libro en el que recogió sus impresiones, dejó constancia de que su primer viaje lo hizo en una nao de 450 toneladas, partiendo de Cádiz a fines de 1657 y empleando ciento cinco días hasta alcanzar su destino.²⁴

En el último tercio de ese siglo, viajaron con licencia real al puerto de Buenos Aires, tres embarcaciones de las que era propietario Miguel Gómez

¹⁹ JOSÉ TORIBIO MEDINA, *Juan Díaz de Solís, estudio histórico*, Santiago de Chile 1827, 2 vols.

²⁰ JOSÉ TORIBIO MEDINA, *El descubrimiento del Océano Pacífico, Vasco Núñez de Balboa, Fernando de Magallanes y sus compañeros*, Santiago de Chile, 1920, 2 vols. y P. PABLO PASTELLS y P. CONSTANTINO BAYLE, *El descubrimiento del Estrecho de Magallanes*, Madrid, 1920, 2 vols.

²¹ JOSÉ TORIBIO MEDINA, *El veneciano Sebastián Caboto al servicio de España*, Santiago de Chile, 1908, 2 vols.

²² PAUL GROUSSAC, *Mendoza y Garay, las dos fundaciones de Buenos Aires, 1536-1580*, Buenos Aires, 1916, segunda edición.

²³ RAÚL A. MOLINA, *Don Diego Rodríguez Valdez y de la Banda*, Buenos Aires, Ediciones de la Municipalidad, 1949, pp. 33-34.

²⁴ ACARETTE, *Relación de un viaje al Río de la Plata, traducción de FRANCISCO FERNÁNDEZ WALLACE, prólogo y notas de JULIO CÉSAR GONZÁLEZ*, Buenos Aires, 1943.

de Rivero, que falleció en dicha ciudad, mientras aquéllas se aprestaban para retornar a España. Se denominaban *Santa María de Lubeque*, maestre Mateo Lozano; *Nuestra Señora de la Soledad y Arbol de Roble*, maestre Domingo González y *San José y Nuestra Señora del Rosario*, maestre Sebastián Mendiola. En el primero de esos navíos viajó el virrey del Perú, marqués de Malagón y conde de Castellar (Baltasar de la Cueva Henríquez y Saavedra), el gobernador de Buenos Aires, Andrés de Robles y una misión de treinta y cinco religiosos de la Compañía de Jesús, a cuyo frente se hallaba el P. Cristóbal Altamirano. Transportó dicha nave en sus bodegas armas y municiones con destino al frente de Buenos Aires. En el segundo navío se condujo tropa con destino a la guarnición de la ciudad. Partieron las naves del puerto de Cádiz el 15 de diciembre de 1673 y anclaron en destino el 15 de marzo del siguiente año, es decir que emplearon en la travesía noventa días.

Un poco más breve fue el viaje que tres naves de las que era propietario Francisco de Retana, realizaron con licencia real al puerto de Buenos Aires. Se llamaban *La Santísima Trinidad y Nuestra Señora de la Pura y Limpia Concepción*, *Jesús Nazareno y Nuestra Señora de la Soledad y El Angel San Miguel y los Angeles* y traían a su bordo diversos pasajeros con empleos oficiales destinados a gobernaciones limítrofes al Río de la Plata y armas y municiones para el Fuerte San Baltasar de Austria de Buenos Aires. Setenta y nueve días emplearon desde que partieron de Cádiz el 17 de enero de 1691 hasta que fondearon en su destino el 6 de abril. En uno de estos navíos viajó el P. Antonio Sepp S. J. y su compañero de instituto, el P. Antonio Behme. Con las cartas que el primero dirigió a su hermano Gabriel, dándole sus impresiones de las regiones que recorriera, éste publicó un volumen con interesantes noticias sobre los lugares visitados.²⁵

El R. P. Guillermo Furlong S. J. publicó el escrito que sobre su viaje redactara el presidente de la Audiencia de Charcas, José Cipriano de Herrera y Loizaga, cuando se dirigía a la sede de aquel tribunal, que ilustró con algunos apuntes curiosos sobre ciertas ciudades que visitara. La travesía del Atlántico la hizo a bordo del navío *Nuestra Señora de la Concepción y San José*, que partió de Cádiz el 27 de noviembre de 1717 y ancló frente a Buenos Aires el 6 de abril del siguiente año, empleando en el mar ochenta y nueve días.²⁶

²⁵ En alemán se hizo la primera edición en 1696 y se reimprimió en Nuremberg al siguiente año. Se tradujo al inglés con el título *An Account of a voyage from Spain to Paraquaria; performed by the Reverend Fathers Anthony Sepp and Anthony Behme, both Publish'd by own Brother Gabriel, Sepp*, London, 1732, Sobre el autor, véase: *Guillermo Furlong, S.J., Antonio Sepp, S.J. y en "Gobierno Temporal"*, (1732), Buenos Aires, 1962.

²⁶ GUILLERMO FURLONG S.J., *Un viaje a Buenos Aires, Córdoba, Santiago de Chile*

Un religioso ilustre, fundador del Monasterio de Santa Catalina de Sena de Buenos Aires, el doctor Dionisio de Torres Briceño, cuando retornó a la ciudad natal, embarcó en Cádiz en el navío *San Carlos*, que levó anclas el 20 de noviembre de 1722 y finalizó el viaje el 10. de abril del siguiente año, empleando en el mismo ciento treinta y un días.²⁷

El célebre arquitecto de la Compañía de Jesús, P. Cayetano Cattaneo, que junto con el P. Carlos Gervasoni trabajó intensamente en proyectar y construir importantes edificios religiosos y civiles de la ciudad de Buenos Aires, viajó en 1729. Desembarcó en Buenos Aires el 19 de abril, a los "ciento diez y ocho días después que salimos de Cádiz", según escribió el primero a su hermano José, que se hallaba radicado en Módena.²⁸

El P. Juan Escandón del mismo instituto al que pertenecían los padres Cattaneo y Gervasoni, hizo un viaje partiendo de Cádiz el 13 de diciembre de 1733 y anclando la nave en que viajaba frente a Buenos Aires, el 24 de abril del año siguiente, habiendo navegado por espacio de ciento treinta y dos días.²⁹

Más de un decenio después viajó el P. Vicente Sans, que ejerció la docencia como profesor en la Universidad de Córdoba del Tucumán. Partió de Cádiz el 22 de abril de 1745 y desembarcó en Buenos Aires en 16 de julio. La travesía había durado ochenta y cinco días.³⁰

Un viajero que nos ha dejado un libro curioso sobre sus andanzas, el franciscano Fray Pedro José de Parras, nos cuenta en su relato que embarcó en Cádiz en la fragata *Nuestra Señora de los Milagros* (alias *Londedéri*), capitán Antonio de Arriaga, que partió el 10 de febrero de 1749 y arribó al puerto de Buenos Aires el 29 de junio, insumiendo el viaje ciento treinta y nueve días.³¹

Hacia 1767 se calculaba que los paquebotes correos empleaban en la travesía desde La Coruña al Río de la Plata tres meses de navegación.³² El in-

y *Lima en el siglo XVIII (1717-1727)*. José Cipriano de Herrera y Lozaga, en *Historia*, Buenos Aires, 1955, año I, núm. 2, pp. 68-74.

²⁷ ANDRÉS MILLE, *El Monasterio de Santa Catalina de Sena de Buenos Aires, Evocación del siglo XVIII*, Buenos Aires, 1955, t. I, pp. 33-34.

²⁸ *Buenos Aires y Córdoba en 1729, según cartas de los padres* C. CATTANEO y C. GERVASONI S.J., estudio preliminar, traducción y notas del arquitecto MARIO J. BUSCHIAZZO, Buenos Aires, 1941, p. 128.

²⁹ JOSÉ MANUEL PERAMAS, *Vida y obras de seis humanistas, prólogo de* GUILLERMO FURLONG S.J., Buenos Aires, 1946, p. 201.

³⁰ *Ibid.*, pp. 242-243.

³¹ FRAY PEDRO JOSÉ DE PARRAS, *Diario y derrotero de sus viajes, 1749-1753, España Río de la Plata-Córdoba-Paraguay*, Buenos Aires, 1942, pp. 69-114.

³² JOSÉ MARCO DEL PONT, *El Correo Marítimo en el Río de la Plata*, Buenos Aires, 1913, p. 12.

tendente general de Buenos Aires, Manuel Ignacio Fernández, en decreto que firmaba en 30 de octubre de 1780, manifestaba que "el Correo que salió del puerto de La Coruña en quince de agosto se recibiría aquí a los cien días de navegación".³³

Años después, la expedición científica integrada por las corbetas *Descubierta* y *Atrevida*, que navegó al mando del ilustre marino italiano Alejandro Malaspina, partió de Cádiz el 30 de julio de 1789, arribando a Montevideo el 20 de septiembre, habiendo empleado en la travesía cincuenta y dos días.

Finalmente, señalemos que la fragata inglesa *París*, capitán Wichard, que trajo a Buenos Aires la noticia de la invasión de las tropas napoleónicas a Andalucía y que al conocerse dio origen a los acontecimientos que culminaron con el 25 de mayo de 1810, empleó en la travesía cincuenta y tres días, habiendo levado anclas de Gibraltar el 21 de marzo y fondeado en Buenos Aires, el 13 de mayo.³⁴

Las circunstancias de contar los navíos en el período al que nos hemos referido sólo del viento como elemento propulsor, hizo que la arquitectura naval se reformara haciéndolos más veleros y estables sobre las aguas, lográndose, como se ha leído con respecto a las corbetas *Descubierta* y *Atrevida*, hacer el viaje de Cádiz a Montevideo en 1789 en cincuenta y dos días. Un día más empleo la fragata inglesa *París* en viaje directo, en 1810, desde Gibraltar a Buenos Aires.

Podríamos llamar tiempo récord el empleado en ambos viajes, si tenemos en cuenta que poco antes insumían los paquebotes correos alrededor de noventa días en la navegación de La Coruña a Buenos Aires.

Sobre la vida que se llevaba a bordo de las naves dan curiosas noticias los relatos impresos de algunos de los viajeros que hemos mencionado, cuya exposición no entra de momento en nuestro propósito y a los que remitimos al lector para un conocimiento cabal de esos hechos.³⁵

³³ AGI, *Audiencia de Buenos Aires*, legajo 355.

³⁴ Recordaremos que Vito Dumas, el "viajero solitario" con su yate *Leigh*, en 1932, empleó en la travesía desde Arcachon a Buenos Aires, setenta y cuatro días.

³⁵ Entre los autores dignos de recordarse que se ocuparon de la vida a bordo de las naves españolas, figura EUGENIO DE SALAZAR DE ALARCÓN, en una carta que se publicó en el volumen LXII de la *Biblioteca de Autores Españoles*, llamada de Rivadeneyra y que en la Argentina reprodujo HÉCTOR RAÚL RATTO, en *Boletín del Centro Naval*, Buenos Aires, 1930, vol. XLVII, pp. 657-669, que después, con el seudónimo TENIENTE DOSERRES, se insertó en *Argentina Austral*, Buenos Aires, año V, núms. 55 y 56. Véase entre otros autores a TOMÁS THAYER OJEDA, *Un ejemplo de cómo se iba o se venía de España en el siglo XVI y contratiempos e imprevistos que solían ocurrir*, en *Revista Chilena de Historia y Geografía*, Santiago de Chile,

t. XXXIX (no. 43); GUSTAVO OPAZO M., *Lo que costaba un viaje a Madrid en el siglo XVIII*, *Ibid.*, t. LIV (no. 58) y J/ULIO / G/UILLÉN /, *Pasaje a Buenos Aires en 1722*, en *Revista de Indias*. Madrid, 1940, año I, no. 1. como reconstrucción de cómo se vivía a bordo de las naves en la travesía del océano, nadie ha igualado las páginas, que Graussac insertó en *Mendoza F. Garay*, capítulo V, *la vida en la Carabela*.

MOROS Y CRISTIANOS EN TEXAS

Desfiles, Corridas de Toros y Salvas de Artillería
anuncian la Ascensión de un nuevo Monarca Español

DR. MALCOLM D. MCLEAN
Texas Christian University
Fort Worth, Texas

“¡EL REY HA MUERTO. VIVA EL REY!” es un grito que se ha oído muchas veces en los países europeos, pero es posible que muchos de los lectores no estén informados, que esta exclamación —una mezcla de pesar por el monarca desaparecido y regocijo por el nuevo gobernante— también resonó en la adormecida frontera de Texas hace varios siglos.

Por ejemplo, el 25 de mayo de 1747, todos los soldados acantonados en el puesto fronterizo texano de Los Adaes fueron reunidos al redoble del tambor y se les informó que el rey Felipe V de España había muerto, un acontecimiento de primerísima importancia para ellos, pues todas las poblaciones que entonces existían en Texas habían sido fundadas durante el reinado de Felipe V (1700-1746) y por lo tanto los texanos de entonces eran súbditos españoles. De hecho, el rey había muerto desde el 9 de julio de 1746, pero la noticia había tardado diez meses en llegar a la provincia española de Texas.

Por lo tanto, en honor de la muerte del rey, el gobernador García Larios tan pronto como recibió y leyó la proclamación oficial, se puso de pie, besó el documento y lo colocó sobre su cabeza, como símbolo de que lo acataría. Luego envió despachos a San Antonio y La Bahía, los únicos otros fuertes y poblaciones de Texas, para que pudieran efectuar ceremonias oficiales de duelo por el monarca desaparecido.

En los Adaes, la guarnición del presidio marchó en formación por las calles y alrededor de la población al redoble del tambor de guerra mientras todas las campanas tocaban. Entonces, en presencia de los soldados y habitantes de la comunidad reunidos “y teniendo la iglesia dispuesta siguiendo