

RESEÑAS

RAFAEL SAGREDO BAEZA Y RODRIGO MORENO JERIA (coordinadores), *El Mar del Sur en la historia. Ciencia, expansión, representación y poder en el Pacífico*, Santiago, Universidad Adolfo Ibáñez / Ediciones de la Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos, Centro de Investigaciones Diego Barros Arana, 2014, 561 páginas.

Comentar un libro colectivo es siempre un reto, ya que por definición será siempre variado en su estilo, contenido, metodología, relevancia y redacción. Asimismo, cuando procede de una selección de trabajos de dos congresos científicos el asunto puede complicarse aún más, aunque en este caso ambos congresos hayan tenido una calidad contrastada y una oportunidad indudable, al conmemorar en 2013 los quinientos años del descubrimiento europeo del Mar del Sur, hoy océano Pacífico, por Vasco Núñez de Balboa en el istmo de Panamá. Como reconocen sus coordinadores en la presentación el Pacífico es una referencia marginal para la sociedad e historiografía chilena, volcada en el llano central, solo evocado por el gran poeta Pablo Neruda asomado, sin duda, desde sus dos privilegiados balcones al mar en Isla Negra y Valparaíso.

Las primeras cincuenta páginas están dedicadas a los modelos de representación en la cartografía del Pacífico, ese Inmenso Azul, de la mano del joven historiador José M^a García Redondo, cuyo trabajo de investigación nos ha impresionado por su calidad en el conjunto y por su enfoque novedoso dentro de la historia de la cartografía. De hecho, sus comentarios historiográficos, bastante críticos, suponen una de las aportaciones de esta contribución en la que cuestiona el orden canonizado en los presupuestos de la modernidad geográfica, además del estudio de los bastidores que sostienen el que él mismo llama aparato cartográfico visible al espectador y un enfoque influenciado por la obra de John B. Harley, que desde década de 1980 abrió nuevas perspectivas en la historia de la cartografía al buscar en ella no solo la supuesta objetividad y precisión geográfica sino todo un conjunto de temas relacionados con la historia cultural y el mundo de la representación. A pesar de esta afirmación, hace un recorrido excelente por la cartografía histórica europea para ver la conformación progresiva del espacio del Mar del Sur, aunque al desarrollar la teoría relacional en la segunda parte de su artículo se mueve en presupuestos más críticos que discuten los modelos clásicos de representación para llevarnos a reflexionar sobre nuestras metageografías.

En la misma línea de búsqueda de modelos de representación que el primer capítulo, hay que situar el trabajo publicado en este libro colectivo por Consuelo Varela, centrado en el caso de los grabados holandeses de la era moderna, aunque en su introducción nos relata alguna de las noticias de la India llegadas a través de Portugal e, incluso, de la presencia de los exóticos elefantes y rinocerontes llevados a Italia, también objeto de representaciones artísticas muy conocidas, entre las que sobresale la del rinoceronte de Alberto Durero. Muchas de estas nuevas informaciones al mundo europeo procedían de la colonia de Goa como apunta la autora al describir el caso de Dirk Pomp y Jan Huygen

van Linschoten, quienes suministraron noticias suficientes para preparar nueva cartografía de las islas Molucas, algunas expediciones de exploración de nuevas rutas hacia las Indias Orientales y posibilitaron la labor editorial de Cornelius Claesz con la publicación erudita del *Itinerario* en 1596 y la de sus *Icones* en 1600, un modelo de iconografía del exotismo asiático, luego completado en la obra de la familia De Bry *India Orientalis*, muy bien comentada por Consuelo Varela, quien revisa la imagen estereotipada de los habitantes europeos, americanos y asiáticos proyectada por las obras holandesas, las noticias sobre el comercio en el Mar del Sur y las desviaciones intencionadas en la obra de los De Bry, tanto en las descripciones antropológicas como en las de la naturaleza.

Un capítulo muy destacado es el de Salvador Bernabéu Albert sobre el Galeón de Manila y su “largo y terrible” viaje hasta Acapulco o al Purgatorio, tema sobre el que ha publicado varios trabajos notables en los últimos tiempos, como *Un océano de seda y plata. El universo económico del Galeón de Manila* (Sevilla, CSIC, 2013), editado con Carlos Martínez Shaw. Asimismo, su excelente trabajo había dado lugar a la obra *La nao de China, 1565-1815. Navegación, comercio e intercambios culturales*, publicado por la Universidad de Sevilla (Sevilla, 2013) y en el último año un volumen de carácter más amplio dedicado al “Lago Español” titulado *Conocer el Pacífico. Exploraciones, imágenes y formación de sociedades oceánicas*, coordinado junto a Carmen Mena García y Emilio José Luque Azcona, publicado por la Editorial Universidad de Sevilla, una de las más interesantes contribuciones de estos años junto al libro de Rainer F. Buschmann, *Iberian Visions of the Pacific Ocean, 1507-1899*, publicado en 2014 en Nueva York por Palgrave MacMillan. Aparecen ahora en el nuevo texto de Salvador Bernabéu varias facetas interesantes como la imposición de una ruta comercial transpacífica a bordo de los conocidos y costosos galeones reales, ya señalada por autores como Antonio Miguel Bernal y Carmen Yuste, que transportaban tejidos, especias, loza, marquería, cera y estoraje desde Manila a cambio de plata, grana, jabón, sombreros, hilo de Campeche, vino, etc., que llevaban desde México, un aspecto estudiado con anterioridad por Marina Alfonso y Carlos Martínez-Shaw en una exposición sobre el Galeón. Se explica muy bien la ruta del galeón marcada desde antiguo por el marino-monje, como lo define Salvador Bernabéu, Andrés de Urdaneta, que llevaba a estas naves desde Manila hasta Acapulco siguiendo un itinerario que desembocaba en las costas californianas antes de llegar a la ciudad mexicana tras un periodo de cinco o seis meses con riesgos de diferente naturaleza que iban desde las tempestades, los asaltos de piratas, etc., hasta el temido escorbuto, que provocaron la pérdida de hasta treinta galeones. Otro aspecto ligado al anterior que aparece en el trabajo de Salvador Bernabéu es la vida en el Galeón y su gobierno, apoyándose en los antiguos trabajos de Leoncio Cabrero, Emilio Pérez-Mallaina, Flor Trejo, etc., para mostrarnos la incomodidad de este largo viaje en sus aspectos cotidianos como la instalación para la travesía y la comida. Asimismo, nos da a conocer de manera más detallada otros aspectos comunes a este viaje como eran las devociones marineras y los ritos de protección ligados al miedo a la larga travesía por el Mar del Sur, como las interesantes Vírgenes de los Galeones o del Antipolo, además de los juegos y distracciones a bordo del Galeón de Manila, lo que hace de este capítulo más interesante para la historia cultural y de las mentalidades.

De un carácter mucho más específico, quizá por responder al texto de una ponencia, es el artículo de Jorge Ortiz Sotelo, dedicado a la expedición de William Dampier y a

un manuscrito con un derrotero inglés, que vincula con el viaje de la *Saint George* y la *Cinque Ports*. Hay, sin duda, una buena investigación de archivo que incluye el Archivo General de Indias, que da un resultado sorprendente al otorgar la paternidad del derrotero a Alexander Selkirk, el marino escocés abandonado en la isla Más a Tierra del archipiélago de Juan Fernández y recogido cuatro años después por el corsario Woodes Rogers, una historia que inspiró a Samuel Defoe para su *Robinson Crusoe*. Un trabajo interesante ya adelantado en la edición del propio Jorge Ortiz Sotelo en la obra *Un derrotero inglés de las costas de América (1703-1704)*, publicado en Lima por la Dirección de Intereses Marítimos en 1988. También más específica es la interesante y documentada contribución a este volumen colectivo de María Ximena Urbina Carrasco sobre el naufragio de la *Wager* en 1741 en el Pacífico Sur, a bordo de la cual iba el entonces guardiamarina John Byron, uno de los tres supervivientes finales que además escribió un interesante relato (Santiago, Zig-Zag, 1955), el impacto en Chiloé y la recuperación del metal que llevaba. El naufragio se produjo en una isla del archipiélago de Guayaneco, la *Byron* o *Wager*, según la autora –siguiendo las investigaciones arqueológicas de Diego Carabias–, en el contexto del intento de ataque de la flota inglesa comandada por el comodoro George Anson, que tanta alarma provocó en toda la América hispana por sus ataques a las costas del Pacífico y la nao de Acapulco, como publicó en 2002 en México Glyn Williams en su obra *El mejor botín de todos los océanos. La captura de la nao de China en el siglo XVIII*, que ofrece un dato repetido y escalofriante: de mil novecientos tripulantes de la escuadra de George Anson que salieron de Inglaterra en 1740, mil cuatrocientos murieron en el viaje por accidentes, combates, hambre y enfermedades. El artículo es muy relevante para comprender las dinámicas imperiales en la zona, sus controversias con la orden jesuita y las poblaciones locales, así como las rutas de navegación abandonadas por los españoles y luego recuperadas para el tránsito por estos lugares de difícil acceso con motivo de la recuperación de los materiales de hierro del naufragio por esta “nueva ruta del desecho”, como la denomina la autora.

Una nueva perspectiva de análisis menos eurocéntrica y etnocéntrica que las habituales en el estudio del contacto entre culturas, en este caso a través de las expediciones científicas que visitaron la isla de Pascua, aparece en el artículo de dos experimentados especialistas en el mundo de Rapa Nui, Rolf Foerster, muy conocido por su trabajo sobre las expediciones europeas publicado en 2012, y Sonia Montecino, también muy reconocida por su *Mitos de Chile*. Es bastante curiosa la idea presentada en este texto al reconocer el deseo explícito de la corona española, a través de la expedición de Felipe González de Haedo (1770), de colonizar este territorio en tanto que las expediciones holandesa (Jakob Roggeveen, 1722), inglesa (James Cook, 1774) y francesa (conde de La Pérouse –Jean François Galaup–, 1786) terminan por concluir en la poca importancia de esta isla desolada y miserable, a pesar del misterio de la isla de Pascua y sus enigmáticas estatuas gigantes –los famosos *moai*–, llena de ladrones y en la que solo se disfrutaba de un cierto sexo fácil que no compensaba el sacrificio de una colonización de estas potencias europeas que buscaban materias primas además de lugares estratégicos para su dominio, lo que en apariencia no se daba en la isla, quizá por la inteligencia de los rapanui que habían ofrecido “una realidad precaria para los visitantes”.

Otra de las contribuciones de este magno libro es la del especialista en cartografía histórica Rodrigo Moreno Jeria, quien, además, es, en este caso, uno de los dos coordi-

nadores de la obra. Trata la microhistoria cartográfica de Valparaíso y su puerto, desaparecido durante mucho tiempo de las representaciones iconográficas de los mapas y las cartas, quizá según el autor por influencia del flamenco Abraham Ortelius y de Jodocus Hondius, con alguna relevante excepción como la de Sancho Gutiérrez en 1551 o la de Juan López de Velasco en 1570, este con algunos errores señalados por el autor, pero muy influyente en mapas posteriores como el de Antonio de Herrera (1601). A fines del siglo XVI sí se detectan algunos mapas con Valparaíso en su imagen, pero es cierto que con muchos ejemplos en los que no aparece, entre ellos el mapa titulado “Peruvvia” de Joannes van Doet (c. 1595), en el que se destaca Coquimbo y Herradura, en tanto que de forma acertada Rodrigo Moreno Jeria indica como un hito la incursión del almirante Joris van Spilbergen en Valparaíso, que dio lugar a un dibujo del puerto en 1619 y a un mayor conocimiento del mismo, aunque a veces se representara de manera tímida como en el mapa “Zuyder deel van West-Indien” de Abraham Goss de 1624 o en la “Nova Orbis Tabula” de A. Frederick de Wit de 1670, y como contrapunto la obra del criollo Alonso de Ovalle en 1646 con un dibujo de la bahía y mapa de Chile, luego difundidos en el siglo XVII por autores europeos como Joan Bleau, Nicolas Sanson y Jodocus Hondius. Otra destacada aportación de este trabajo es la importancia dada a los derroteros hechos por los pilotos para el conocimiento de Valparaíso, muy desarrollados con la llegada de los viajes ilustrados ya en el siglo XVIII, y que, además, fue objeto de un importante trasiego entre los navegantes europeos, casi siempre debido a las capturas de buques, como ejemplifica en el caso de William Hack. Algo similar en cuanto a un objetivo limitado es el trabajo de Jaime Rosenblitt B. sobre la cartografía de la ocupación de la frontera mapuche, interesante, pero un poco forzado para estar en este volumen colectivo sobre el Pacífico.

No podía faltar en un libro sobre el Pacífico la expedición de Alejandro Malaspina, que como indica Iván Valdez-Bubnov, ha ocupado en gran medida a los especialistas en expediciones científicas en estos años, incluyendo a Rafael Sagredo, uno de los coordinadores de este volumen, que hace años publicó una excelente obra con las fuentes para la historia chilena de dicha exploración. La contribución de Iván Valdez-Bubnov es original por su objetivo de ligar la construcción naval con la empresa de Alejandro Malaspina, pero escapa un poco de los objetivos generales de esta obra colectiva y parece un poco forzada su inclusión, lo mismo que sucede con el extraordinario y erudito artículo de Juan Gil, centrado en la investigación de las peripecias de Rodrigo de Vivero, ese criollo mexicano que desarrolló sus actividades entre su tierra, Filipinas y Japón, que el profesor Juan Gil analiza con cuidado a través de unas fuentes poderosas, aportando una nueva perspectiva a la historia oriental española. Además, encontramos una excelente síntesis de la obra de Tadeo Haenke en el trabajo de Carlos Martínez Shaw, que muestra el perfil biográfico del sabio checo desde su vida en Europa hasta sus andanzas americanas, con la acertada inclusión de algunos dibujos del Real Jardín Botánico, siguiendo la estela de los clásicos trabajos de Josef Polinsky, Dolores Higuera y Mercedes Palau, la monografía de M^a Victoria Ibáñez Montoya y las aportaciones más recientes de Vladislav Rogozov y Josef Opatrný, entre otros. Ligado también a Alejandro Malaspina encontramos el trabajo de Rafael Sagredo sobre el piloto José Moraleda, que suponemos un avance de la magna obra que prepara sobre esta figura de la marina española de la Ilustración. La exploración del Pacífico Sur de José Moraleda es excepcional en las su-

cesivas comisiones que realizó entre 1772 y 1810 en expediciones al Callao y las costas del Perú, Chiloé, la costa patagónica occidental y América Central, creando una imagen complicada de la región, así como en actividades de corso por el Pacífico, lo que justifica este trabajo de recuperación de la figura y la obra de este piloto. Es también muy interesante en el trabajo de Rafael Sagredo su análisis de la influencia de José Moraleda tanto en Alejandro Malaspina como en Alexander von Humboldt, algo poco conocido que hace aún más sobresaliente su aporte. Esta obra colectiva se cierra con un excelente artículo de Marina Alfonso Mola sobre el tráfico comercial hispano en el Pacífico en tiempo de las independencias, fruto de una relevante investigación histórico-económica que rompe muchas creencias sobre el comercio en esta época de convulsión política, ya que demuestra que no hubo una disminución del tráfico comercial ni una diferencia estructural en la composición de la flota y el número de buques, sino que por el contrario hubo un aumento de actividad.

MIGUEL ÁNGEL PUIG-SAMPER
Instituto de Historia,
Consejo Superior de Investigaciones Científicas
España