

DERROTERO PARA IR EN DEMANDA DE LOS BAJOS QUITASUEÑO, Y POR OTRO NOMBRE LAS DOS HERMANAS, A DONDE SE PERDIÓ EL GALEÓN *SANTIAGO* DE LA ESCOLTA DE GALEONES. AÑO DE 1658

*Enrique Pérez Morales*¹



En este trabajo se presenta, analiza y transcribe un derrotero inédito del siglo XVII que describe la navegación a seguir desde el puerto de Campeche hasta los bajos Quitasueño (hoy Banco Chinchorro en Quintana Roo), lugar del naufragio del galeón *Santiago*, un bajel de guerra perteneciente al rey Felipe IV de España que se perdió en diciembre de 1658. Por muchos años los restos materiales de la nave (pecio), bautizado como el “Cuarenta Cañones”, fueron identificados erróneamente con una fragata inglesa del siglo XVIII, sin embargo, gracias a la valiosa información que contiene el derrotero, se puede rechazar esa hipótesis y afirmar que en realidad el “Cuarenta Cañones” se trata del galeón *Santiago*.

PRESENTACIÓN

Durante la noche del 28 de diciembre de 1658, día de los santos inocentes, el galeón de guerra español de nombre *Santiago*, con

¹ Universidad Nacional Autónoma de México, Facultad de Estudios Superiores Acatlán. Correo electrónico: 893320@pcpuma.acatlan.unam.mx

sus más de 200 tripulantes, encalló en un gran banco de arena 35 leguas al sur de la isla de Cozumel, en un paraje que en esos momentos resultó desconocido para todos ellos. Por los esfuerzos posteriores que la Corona española emprendió para rescatar a los desdichados naufragos y la valiosa artillería de la nave (más de 50 cañones de hierro fundido de diferentes calibres), se supo que el lugar exacto del naufragio ocurrió en un lugar denominado, muy *ad hoc*, los “bajos Quitasueño”, en la actualidad “Banco Chinchorro”, en las costas orientales de Quintana Roo, México. Desde los años setenta del siglo XX, los restos materiales de la embarcación (pecio) que aún se conservan han sido objeto de estudio, y también de saqueo y destrucción, por parte de investigadores, buceadores aficionados, pescadores y cazatesoros. Bautizado como el “Cuarenta Cañones”, al pecio se le identificó erróneamente con una fragata inglesa del siglo XIX.²

Hoy en día, como resultado de una exhaustiva investigación documental, se localizó un expediente inédito en el Archivo General de Indias, del cual forma parte el derrotero que a continuación presentamos, que da cuenta pormenor del naufragio y nos permite afirmar que en realidad el “Cuarenta Cañones” se trata del galeón *Santiago*, una embarcación de guerra perteneciente al rey Felipe IV que se accidentó en diciembre de 1658 en los “bajos Quitasueño” cuando navegaba de Cartagena de Indias a La Habana.

Dicho expediente inédito se titula “Carta del virrey Conde de Baños” y se conforma por más de 200 fojas entre cédulas reales, cartas, instrucciones, autos, cuentas, testimonios e interrogatorios que dan cuenta al rey Felipe IV sobre la pérdida y

² Jack B. IRION, “The Forty Cannon Wreck, Chinchorro Banks, Quintana Roo, México”, *The International Journal of Nautical Archaeology and Underwater Explorations*, vol. 9, núm. 1 (1980): 27-34. Así mismo, Vera MOYA SORDO y Rafael REICHERT, “El pecio Cuarenta Cañones. Joya arqueológica en el Caribe mexicano”, *Arqueología mexicana*, núm. 102 (2010): 70-75.

rescate del *Santiago*. Un documento en especial, quizás el más interesante de todos, es un derrotero de cinco fojas de extensión que describe, en la muy particular jerga náutica del siglo XVII, la navegación a seguir del puerto de Campeche al lugar exacto del siniestro: los “bajos Quitasueño” o “banco Chinchorro” en las costas orientales de la Península de Yucatán. El “Derrotero para ir demanda de los bajos Quitasueño, y por otro nombre las Dos hermanas, a donde se perdió el galeón Santiago de la escolta de galeones”³, es un documento de gran relevancia histórica por tres motivos.

Primero, por su rareza y condición inédita: son escasos los derroteros originales de la época que aún se conservan. Segundo, por la información tan valiosa que contiene: da cuenta de las circunstancias que rodearon el siniestro, demuestra el lugar exacto del accidente y permite identificar plenamente el pecio o restos materiales de la embarcación, con lo cual se consigue conocer, difundir y proteger de mejor manera el patrimonio cultural sumergido de nuestro país. Además, desde el punto de vista histórico y arqueológico, es la primera ocasión en México que los restos conservados de un navío del siglo XVII son identificados plenamente gracias a la evidencia documental. El tercer motivo de la importancia del derrotero es que ayuda a comprender no sólo las prácticas de navegación transoceánica durante la época de los grandes viajes de exploración y conquista, más aún, las prácticas científicas e intelectuales a través de las cuales la sociedad europea de los siglos XVI y XVII producía, validaba y regulaba el saber sobre lo que a sus ojos era un “Nuevo Mundo”. Finalmente, el naufragio del galeón *Santiago* resume la historia de una sociedad que, como la nuestra, se pregunta a cada momento desde su “lugar”, desde su *historicidad*, ¿qué es?, ¿qué significa? y ¿cómo conducirse dentro de esta experiencia que llamamos “realidad”?

³ Archivo General de Indias (en adelante AGI), México 38, n. 110, “Carta del virrey Conde de Baños”, ff. 152-157.

Para dar mayor sustento argumentativo a lo anterior, el desarrollo del presente trabajo se estructura en tres partes: primero se narra el contexto y las circunstancias históricas que dieron pie a la producción del derrotero, después se desarrolla una pequeña reflexión crítica sobre su contenido y, por último, se presenta la transcripción del derrotero.

CRÓNICA DE UN NAUFRAGIO ANUNCIADO

A principios de junio de 1658 todo estaba listo para que la Flota de la Nueva España y Tierra Firme, bajo el mando de Juan Echeverri y Rober, marqués de Villarubia, se hicieran a la vela desde el puerto de Cádiz con destino a Veracruz, Cartagena de Indias y Portobelo para recoger el oro y la plata indiana. El viaje de ese año revestía de particular importancia e interés tanto para la Corona, regida al tiempo por Felipe IV, como para sus vasallos. Y es que hacía más de tres años que ninguna Flota había logrado transportar con éxito las remesas y mercaderías del Nuevo Mundo, ya que desde 1655 los puertos españoles sufrían un férreo bloqueo naval por parte de la Armada inglesa. Las Flotas de los años 1656 y 1657 fueron destruidas al tornavaje de las Indias en su intento por arribar al puerto de Cádiz y Tenerife. Y si bien estos acontecimientos responden al contexto inmediato de la guerra anglo-española (1655-1660), también es cierto que la monarquía de los Habsburgo sufría ya una larga serie de problemas económicos y sociales derivados de sus constantes enfrentamientos políticos, religiosos y militares con sus rivales.⁴

⁴ La hegemonía que gozaba el imperio español en el siglo XVI fue rápidamente en declive para principios del siglo posterior. Las guerras continuadas que sostuvo con los principales imperios y reinos de Europa central para mantener esa hegemonía dejaron una España, a mediados del siglo XVII, desgastada y sumida en una crisis política, económica y social. Entre estos conflictos podemos mencionar la guerra de los Treinta Años (1618-1648) que tuvo como

En este contexto, la tarea de contratar, organizar y aprestar los galeones necesarios que comandaría el marqués de Villarubia, para traer la tan anhelada plata, no fue una tarea fácil de conseguir. Para mediados del siglo XVII la carestía de navíos, pilotos examinados y marineros diestros para conducirlos era ya un problema visible para la marina española. Por ello, en esta ocasión, tan sólo se logró reunir 17 galeones mercantes (ocho para la Nueva España y nueve para Tierra Firme) y 12 galeones de guerra pertenecientes a la Armada de la Guarda de la Carrera de Indias. Entre estos últimos se encontraba el galeón *Santiago*. Su tripulación la componía un total de 268 hombres: 60 marineros, 34 artilleros y 141 soldados de infantería repartidos en tres compañías.⁵ Entre la oficialía se encontraban, como capitán Martín de Larrinaga, como alférez de infantería Diego de Hoz Sámano y Bartolomé del Villar, y como primer piloto Francisco Sánchez Bosque. Era la primera vez que estos cuatro personajes navegaban la Carrera de Indias.

Así entonces, el *Santiago* no era un buque mercante, su función principal consistía en proporcionar escolta y defensa a la Flota durante todo el trayecto. Originalmente prestaba sus servicios en la Armada del Mar Océano (cuya área de acción era la costa atlántica y cantábrica), pero debido a la urgencia del contexto tuvo que ser incorporado como refuerzo a la Armada de la Guarda. Este factor es importante a la hora de considerar las causas de su naufragio. En efecto, estructuralmente hablando

desenlace la independencia de las Provincias Unidas; la independencia de Portugal (1640); los intentos independentistas catalanes y la crisis política interna que ello produjo (1640); la guerra con Francia (1635-1659); y la ya mencionada guerra con la Inglaterra de Oliver Cromwell (1655-1660). Aunado a lo anterior, España pierde algunos territorios en el Caribe y en las Islas de Barlovento (las Antillas) a manos de sus enemigos: Inglaterra ocupó San Cristóbal (1625), Barbados (1628), Antigua (1632) y Jamaica (1655); Francia toma Dominica (1632), Martinica y Guadalupe (1635 y Santa Lucía (1638); las Provincias Unidas arrebatan Aruba y Curaçao en 1634.

⁵ AGI, Contratación, 1202, n. 2, s/f.

los galeones del Mar Océano no estaban diseñados ni aparejados de la misma manera que los galeones de la Carrera de Indias: las maderas del galeón de la Carrera eran más gruesas que las del Océano debido a las aguas poderosamente corrosivas del Caribe y la necesidad de resistir mejor a la broma, el temible gusano marino llamado *teredo navalis*. Aunado a lo anterior, también se tuvo que buscar gente de mar que tripulara las naos de refuerzo, ya que buena parte de los marinos originales se negaron a realizar un viaje tan largo hacia las Indias. Este problema se resolvió recurriendo a la leva en las zonas costañas de Vizcaya y Cuatro Villas.⁶ Como era de esperarse, esta situación provocó que la calidad de la marinería decayera.

Una vez organizado el convoy y estando relajado el cerco de la Armada inglesa, el marqués de Villarubia dio la orden de zarpar y el día tres de junio las 39 naos se hicieron a la vela. Por mandato del marqués el galeón *Santiago* ocuparía y defendería la retaguardia. El 15 de junio el marqués informó al rey que la Flota a su cargo se encontraba “150 leguas adelante de las Canarias”.⁷ En este punto el convoy se separó en dos: una escuadra navegaría hacia el puerto de Veracruz en la Nueva España, y la otra hacia el puerto de Cartagena de Indias en Tierra Firme. Durante el viaje el *Santiago* tuvo problemas: a pocos días de distancia del puerto de Cartagena de Indias, las mareas contrarias y los vientos fuertes provocaron que su mástil mayor se rindiera. Como pudo logró llegar a puerto el día 12 de julio después de 38 días de salir de Cádiz. A los doce

⁶ Archivo del Museo Naval de Madrid (en adelante AMNM), Colección Vargas Ponce, serie primera, numeración romana, vol. 1, Tomo XV, doc. 56, “Carta del duque de Medinaceli al marqués de Villarubia para que la gente que ha llegado de las levas hechas en Vizcaya y Cuatro Villas, se aplique para tripular los bajeles que van de escolta de los galeones”, 19 de mayo de 1658, fol. 86.

⁷ AMNM, Colección Vargas Ponce, serie primera, numeración romana, vol. 1, Tomo XV, doc. 147, “Carta del marqués de Villarubia al Rey dando cuenta del viaje a las Indias de la Armada y Flotas a su cargo desde que salieron de Cádiz”, 12 de abril de 1659, fol. 118.

días de su llegada, como era menester, la Flota salió de Cartagena para Portobelo a fin de recoger la plata peruana, sin embargo, el galeón *Santiago* no los acompañó debido a que la reparación y aderezo de su árbol mayor tomó más tiempo del esperado.⁸

Una vez de vuelta la Flota en Cartagena, y el *Santiago* con nuevo árbol mayor, el día 28 de noviembre todas las naos salieron en conserva rumbo a La Habana para el tornaviaje. Pero apenas saliendo del puerto, el *Santiago* encalló en algunos bajos de arena a las afueras del Castillo de Bocachica. Los tripulantes pudieron salir del apuro, sin embargo, este incidente provocó el atraso del *Santiago* respecto al convoy, por lo cual fue menester echar “fuerza de vela” para darle alcance. Al día siguiente por la mañana lograron divisar a lo lejos las velas de los galeones más atrasados, empero, las dificultades para la tripulación apenas comenzaron. Los vientos soplaban con fuerza y debido a la necesidad de “forzar las velas” para dar alcance a la Flota, el *Santiago*, con el vaivén de la marea, y el agravante de falta suficiente de lastre, “pendía mucho”.⁹ El esfuerzo realizado por el galeón en medio de aquel fuerte temporal provocó no sólo que el recién reparado árbol mayor se rindiera, también los mástiles bauprés y trinquete colapsaron. Ante la gravedad de la situación el capitán Martín de Larrinaga mandó disparar cinco piezas de artillería con la intención de que algún galeón del convoy, al escuchar los estruendos, fuera a su auxilio.¹⁰ Al no tener éxito y ante la inminente posibilidad de irse a pique, el capitán ordenó volver al puerto de Cartagena, al cual arribaron el día 29 de noviembre.

⁸ Ibid, fol. 221-223.

⁹ AMNM, Colección Vargas Ponce, serie primera, numeración romana, vol. 1, Tomo XVI, doc. 11, “Carta de Diego de Hoz Samaño al marqués de Villarubia relatando la pérdida del galeón Santiago de la Armada de Indias, y los sucesos ocurridos en su viaje desde Cartagena hasta que consiguieron llegar a Cádiz en una pequeña fragata”, 28 de marzo de 1660, fol. 26f.

¹⁰ AGI, México, 38, n. 110, “Declaración del capitán Martín de Larrinaga sobre la pérdida del galeón Santiago”, 2 de marzo de 1659, f. 33.

Una vez en Cartagena, el gobernador de esa plaza, Pedro Zapata, envió al general Quintana y al maestro mayor de carpinteros para inspeccionar la gravedad de los daños. Al ver que las averías eran de consideración de inmediato mandaron poner el navío en obra. Esta nueva demora no hizo sino agravar la situación. Obligados ahora a navegar en solitario para dar alcance a la Flota en la isla de Cuba, las carencias y falta de instrucción de la tripulación quedaron expuestas. Y es que ni el capitán ni los alféreces, ni siquiera el piloto del galeón, tenían noticia alguna de la derrota a seguir para llegar del puerto de La Habana. Más aún, el propio capitán reconoció que el piloto utilizaba para regirse “una carta de marear ya vieja”.¹¹ Ante esta situación se decidió que el *Santiago* zarparía el día 13 de diciembre, aprovechando que una fragata mercante se dirigiría hacia el puerto de Campeche en la Nueva España. Llegado el día, el *Santiago* se hizo a la mar acompañando a la fragata por la proa con la cual gobernaron rumbo al norte y nornoroeste. Después de dos semanas de una navegación relativamente tranquila, las circunstancias, para mala fortuna de la tripulación, comenzaron a complicarse una vez más.

Al amanecer del 25 de diciembre, el capitán Martín de Larrinaga se percató que la fragata que los acompañaba ya no estaba a la vista. Para confirmar la ubicación del *Santiago*, los pilotos intentaron calcular la altura del sol con sus astrolabios, pero no lo lograron debido al cielo nublado. Con una carta de marear vieja y sin saber su posición el piloto tan sólo procuró encaminar con cuidado el galeón. Para el día 26 de diciembre, relata el alférez Hoz de Sámano, pasaron “la tierra firme costa de Bacalar y de Honduras”, y el día 27 de diciembre por la tarde avistaron “por la proa y banda de estribor unas pequeñas islas que nadie conocía”. Ese mismo día por la noche encallaron repentinamente en unos bajos cercanos a las islas

¹¹ Ibid, f. 33.

desconocidas: “varamos más de legua y media a la mar de la tierra de esta isla”.¹²

Inmediatamente después de sentir el golpe de la quilla contra los bancos de arena, la tripulación comenzó con las tareas de desencalle. Primero intentaron sacarlo con el uso de las espías y los anclotes, como lo hicieron al encallar en Cartagena, sin embargo, en esta ocasión el casco del barco estaba profundamente enterrado en la arena. Así mismo el constante vaivén del *Santiago*, debido a la marea, complicó las acciones. Fracasando en la primera intentona decidieron alijar la carga para alivianar el peso del *Santiago* y que este saliera a flote: cortaron el árbol mayor y los masteleros y, junto a las vergas y las velas, lo echaron todo al mar. Durante la madrugada del 28 de diciembre se hizo evidente que los esfuerzos serían inútiles, por lo cual el capitán Larrinaga ordenó salvar todos los pertrechos que fueran posibles, echando a tierra bastimentos, armas, pólvora, municiones y, por supuesto, tripulación y pasajeros. Todos pudieron salvar la vida en el momento, pero debido a lo súbito del acontecimiento toda la artillería del galeón se hundió junto a su estructura: de 45 a 50 piezas de artillería de hierro fundido calibres de 4 a 18 libras.

Como después supieron, naufragaron cerca de las isletas de la parte norte de los bajos “Quitásueño”, nombre muy *ad hoc* para lo que ahora conocemos como “Cayo Norte” en “Banco Chinchorro”, Quintana Roo. En aquellas isletas los más de 200 hombres tuvieron que sobrevivir bajo condiciones muy duras. Para salir de su situación idearon un plan: mientras que el capitán Larrinaga y cinco hombres más se embarcarían en el pequeño bote del *Santiago* para explorar y pedir auxilio, el alférez

¹² AMNM, Colección Vargas Ponce, serie primera, numeración romana, vol. 1, Tomo XVI, doc. 11, “Carta de Diego de Hoz Samaño al marqués de Villarubia relatando la pérdida del galeón Santiago de la Armada de Indias, y los sucesos ocurridos en su viaje desde Cartagena hasta que consiguieron llegar a Cádiz en una pequeña fragata”, 28 de marzo de 1660, f. 27v.

Diego Hoz de Samaño y el maestro carpintero idearían y supervisarían la construcción de una embarcación lo suficientemente grande para que todos salieran de las isletas. El plan, esta vez, tuvo éxito. El capitán logró llegar a Yucatán y entrevistarse con el gobernador Diego de Bazán quien le prestó ayuda para el rescate de los náufragos. A principios de marzo de 1659 dispuso organizar y aprestar dos fragatas y una balandra en el puerto de Campeche para rescatar a la tripulación y pasajeros del *Santiago*: la producción del derrotero que presentamos pertenece precisamente a este momento. Mientras tanto, el alférez Hoz de Samaño y los demás náufragos lograron construir una embarcación a la que bautizaron *Nuestra Señora del Buen Suceso*, y con la que lograron salir de las isletas el 17 de febrero de 1659. Llegaron a Guatemala y pasaron por Honduras, desde donde se les proveyó de bajel para viajar a La Habana donde se reunieron con el capitán Larrinaga. Finalmente, después de vivir tantas peripecias, los más de 200 náufragos arribaron al puerto de Cádiz el 7 de febrero de 1660, casi dos años después de salir con la Flota del Marqués de Villarubia.

REFLEXIONES CRÍTICAS. LEER HISTÓRICAMENTE UN DERROTERO

Dentro la historiografía de la ciencia un tema de estudio muy suscitado desde hace varias décadas, es el análisis del desarrollo y evolución de las técnicas y métodos de navegación transatlántica desde los descubrimientos colombinos y portugueses hasta la actualidad. Si bien el tema no es nuevo,¹³ parece haber

¹³ Martín Fernández de Navarrete, marino e historiador que sirvió en la Armada española a finales del siglo XVIII, es considerado el precursor moderno de este tipo de estudios. Él fue el primero que, de una manera sistemática y metódica, elaboró una historia de la Armada y la navegación española a través de una exhaustiva investigación documental. En 1837 escribe su *Colección de los viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo XV: con varios documentos inéditos concernientes á la historia de la*

un consenso general en la interpretación sustentado en la idea de que el desarrollo de la navegación transoceánica, desde los logros de la empresa colombina, representa un lento pero progresivo perfeccionamiento gracias a la introducción de las innovaciones teóricas y tecnológicas del conocimiento científico.

A la pregunta de cómo fue posible que los navegantes españoles encontraran el camino correcto para llegar de un lugar a otro entre la inmensidad de las aguas oceánicas, este tipo de estudios asume el siguiente presupuesto en su interpretación: a fines del siglo XVI, en el apogeo de los viajes de exploración, los navegantes disponían de cierta tecnología y conocimientos que dieron como resultado una navegación “especulativa” caracterizada por centrarse en sus aspectos prácticos, como saber utilizar la aguja y la rosa de los vientos, el escandallo y el astrolabio, saber distinguir las corrientes y los vientos.; e ignorar sus aspectos teóricos, por ejemplo la determinación astronómica y matemática de la latitud.

Esta navegación “especulativa” o “arte de marear”, producto de una tradición de siglos de experiencias y aprendizajes, precisamente por su propia naturaleza especulativa *id est* subjetiva, resultó ser imperfecta a la hora de determinar con exactitud tanto la posición oceánica de la nave como la posición geográfica de los nuevos lugares hallados. A fines del siglo XVII y principios del XVIII los avances del conocimiento científico en áreas como las matemáticas, la física, la astronomía, la oceanografía, la cartografía, entre otras, fueron corrigiendo los errores inherentes de la “navegación especulativa”, sustituyéndola de a poco por un método de navegación sustentado en la mirada científica de la modernidad. La conclusión que se sigue es que

marina castellana y de los establecimientos españoles en Indias en 5 volúmenes. Tras su muerte, ocurrida en 1844, se publica póstumamente su *Disertación sobre la historia de la náutica y las ciencias matemáticas que han contribuido a sus progresos entre los historiadores* (1846); y en 1851 su *Biblioteca marítima española* en dos volúmenes. Dejó incluso su *Colección de Documentos Inéditos para la Historia de España*.

los conocimientos científicos representaron un progreso para la navegación, porque permitieron superar los problemas de exactitud y precisión que el “arte de marear”, por su propia naturaleza, era incapaz de resolver. La consecuencia lógica que se desprende es que la mirada científica del siglo XVIII en adelante probó ser superior a la mirada especulativa de los siglos XVI y XVII porque ofrecía una representación más exacta e inequívoca de la realidad.¹⁴

De allí la tendencia de este tipo de historiografía por considerar a los derroteros como simples antiguallas documentales de las cuales lo único digno a evaluar es si los enunciados de los que se componen corresponden “verdaderamente” con la “realidad”. Aquí el análisis se enfoca en evaluar su “calidad descriptiva”, es decir, su “adecuación empírica” con la realidad, dando como resultado una búsqueda incesante de datos internos (los enunciados de los que se componen) y referentes externos (la realidad) que se piensan aproblemática e inequívocamente

¹⁴ Véase como ejemplo: Salvador GARCÍA FRANCO, *Historia del arte y ciencia de navegar. Desenvolvimiento histórico de los cuatro trienios de la navegación* (Madrid: Instituto Histórico de la Marina, 1947); José María LÓPEZ PIÑEIRO, *El arte de navegar en la España del renacimiento* (Barcelona: Editorial Labor, 1986); María Isabel VICENTE MAROTO, “El arte de la navegación en el siglo de oro”, en *Historia de la ciencia y de la técnica en la corona de Castilla, siglos XVI y XVII*, vol. III (Salamanca: Consejería de Educación y Cultura, 2002), 347-348; Francisco GONZÁLEZ GONZÁLEZ, “Del ‘Arte de marear’ a la navegación astronómica: Técnicas e instrumentos de navegación en la España de la Edad Moderna”, *Cuadernos de historia moderna* (octubre 2006): 135-166; Juan Antonio GARCÍA CRUZ, “El arte de llegar a puerto: Matemáticas y Navegación desde la antigüedad hasta el siglo XVII”, en *Descubrir las matemáticas hoy. Sociedad, Ciencia, Tecnología y Matemáticas*, coord. Isabel MARRERO (España: Servicio de Publicaciones de la Universidad de La Laguna, 2006), 185-199; Flor TREJO RIVERA, “Ciencia pura, ciencia aplicada. Tratados de navegación a Indias en el siglo XVI”, en *Del aula a la ciudad. Estudios sobre la universidad y la sociedad en el México virreinal*, coord. Enrique GONZÁLEZ (México: UNAM-Instituto de Investigaciones sobre la Universidad y la Educación, 2009), 193-215; Rafael SAGREDO BAEZA, “Navegación científica en el Mar del Sur. El piloto Moraleda (1772-1810)”, *Hib. Revista de Historia Iberoamericana*, núm. 1, vol. 2 (2009): 45-79.

ligados. Así, al evaluar solamente la “calidad descriptiva” se borra del análisis la consideración de todo el contexto socio-histórico que los produjo, que funciona como su condición de posibilidad. Este tipo de historiografía olvida el hecho de que aquellos artefactos están inscritos en un campo sociohistórico que las dota de sentido. Campo de sentido que posibilita a esos artefactos mirar lo que miran, hablar lo que hablan, describir lo que describen y percibir lo que perciben. Campo de sentido que pone a disposición de esas sociedades toda una serie de categorías y conceptos por medio de los cuales se relacionarán con “lo real”, aprehenderán “lo real”, determinarán qué es “lo real” y regularán su experiencia de “lo real”. Este tipo de historiografía ofrece una interpretación ahistórica del pasado porque su punto ciego es no advertir que nuestras percepciones o experiencias de aquello que llamamos “realidad” están ya condicionadas históricamente por un “lugar”: la historicidad de la mirada.

Al contrario de aquella postura irremediamente ahistórica, la cuestión ya no es determinar el “nivel de correspondencia” o “verdad” entre las declaraciones de estos artefactos y la “realidad exterior objetiva”, sino preguntar, en primer lugar, por el campo de sentido sociohistórico que permite la producción y utilización de ciertos lenguajes y conceptos para describir y hablar de la “realidad”. O formulado de otra manera: ¿desde qué “lugar” se debe mirar la “realidad” para que lenguajes y conceptos tales como la “legua”, la “brazo” y los “grados” funcionen como criterios válidos para aprehender y relacionarse con “lo real”? Desde esta lectura histórica podemos considerar a los derroteros ya no como simples descripciones de una “realidad exterior objetiva”, sino como como una producción de criterios a través de los cuales se regula la percepción o experiencia de “un afuera”. Por ejemplo, a través de lenguajes para denotar rumbos: “se ha de gobernar al oeste cuarta del sudeste...”, “... a la banda del norte tendidos de leste oeste...”. Y distancias: “...

están en altura de veintiún grados y sesenta y ocho leguas...”, “... luego tomará fondo de treinta brazas...”.

El derrotero señala ya una manera determinada de situarse y mirar “lo real”: funciona como un conjunto de criterios que permiten, antes que nada, producir la “objetividad de lo exterior”. Criterios, finalmente, que llevan en sí mismos las operaciones sociohistóricas que los hicieron posibles, como la teórica de los planetas de Ptolomeo, la Física y Metafísica de Aristóteles, la geometría y aritmética de Euclides y la teoría de los humores de Hipócrates, por mencionar sólo algunas prácticas y lenguajes que conforman su campo de sentido.

TRANSCRIPCIÓN

Derrotero para ir en demanda de los bajos Quitasueño, y por otro nombre las Dos hermanas, a donde se perdió el galeón Santiago de la escolta de galeones. Año de 1658.¹⁵

[Crismón]

–Derrotero para en demanda de los bajos Quitasueño y por otro nombre las Dos hermanas ha donde se perdió el galeón Santiago de la escolta de galeones.

Saliendo de Campeche para el Cabo de Atocha, gobernarás al norte cuarta al nordeste hasta Punta de Piedras, que es costa de norte sur, y de ahí entra la costa de nordeste y sudeste hasta Rio de Lagartos, y de ahí para el Cabo de Atocha que es tierra de 21 grados y un tercio.

[Crismón]

–Señas del Cabo de Atocha. Es una tierra baja anegadiza, llena de manglar anegado, que parecen dos islas apartada una

¹⁵ AGI, México, 38, n. 110, s/f. Transcripción modernizada propia.

de la otra, en distritos de un tiro de piedra, cosa de una legua. Por la tierra adentro hace un montillo donde está el Pueblo [de Dicubo].

—Sale al sudeste de este Cabo una isleta llamada Contoy. Esta isleta tiene agua si queréis. Entra en esta isla por la banda del norte. Tiene la entrada entre la isla y tierra firme por tres brazas de agua. Mas arribando a la isleta, esto que viere el ojo en llegando, a dos brazas de agua leste a leste con la isla darte fondo. Y en la isla hallarás agua, pescado, tortugas; y volver a salir por donde entró el navío, porque no puede pasar por la banda del sudeste de la isla y tierra firme, porque hay poca agua.

—Señas de la Isla de Contoy. Es una isleta pequeña tajada por medio [cual] dos isletas. La playa de arena blanca. Tendrá esta isla en contorno hasta legua y media cubierta con algunos arrecifes. Cerca de la isleta, al sudeste de esta isla, hay otra isla que llaman Isla de Mujeres, de distrito de 6 leguas al sudestes.

—Señas de la Islas de Mujeres. Es una isla de distrito de 3 o cuatro leguas, de piedra negra y azul. En esta isla hace un edificio como una torre alta, y hace algunos palmares derechos. Esta isla está llena de algunos arrecifes; si queréis entra en esta isla a buscar agua, la tiene la entrada al nordeste; podréis pasar por entre la tierra firme y la isla si llevares embarcaciones pequeñas que demanden 10 a 12 palmas de agua. Y esta costa de tierra firme corre de nordeste sudeste cuarta al sur.

—Derrota de Isla de Mujeres para Cozumel. Mandar a gobernar camino del sureste más arrimado a la tierra firme, cuanto alcanzares a ver con el ojo los arrecifes de la tierra firme que los tiene, que corren con la misma costa y tienen legua y media y a legua apartado de toda la costa. Y desde la Isla de Mujeres a Cozumel darás por esta derrota en el que está de distrito 15 a 16 leguas y está en altura, de la cabeza del oeste, en 20 grados. Por esta isla corre de norte sur, tiene de longitud 12 leguas y

en la cabeza del este de esta isla tiene un arrecife cosa de un tiro de un mosquete; y en la mitad de esta isla hace un árbol grande que toda es tierra pareja. Desde esta isla hasta tierra firme habrá de distrito 5 leguas, y tiene el puerto al noroeste, y tiene otro puerto en la tierra firme nordeste sueste con este puerto que se llama Bolona. Y en ambos de estos dos puertos de la isla y de tierra firme puede dar fondo, que en cualquiera de los puertos hay agua y limpio surgidero. Y por entre la isla y tierra firme puede pasar que todo es limpio; y con cuidado porque corre el agua mucho al nordeste más arrimado a la tierra firme cuando hiciéredes derrota para el dicho bajo.

—Mandarás gobernar camino del sueste cuarta al sur, y por esta dicha derrota navegarás al distrito de 80 leguas de longitud que está el dicho bajo; y por esta derrota, navegando con cuidado porque el agua corre muchísimo, sin hacer reparo iréis por la dicha derrota a dar en la punta del nordeste de la Laguna de Bacalar, y esta dicha punta rasa hace a manera de isleta porque hace la boca de la Laguna de Bacalar; no arrimarse mucho a tierra firme porque son todos esto unos arrecifes del distrito de dos leguas de tierra. Y saliendo de esta punta al suroeste cuarta al sur, gobernando siempre al sursuroeste, a distrito de 14 a 15 leguas alcanzarás a ver los bajos y la reventación de la mar; y aunque parece que está metido entre ellos, bien puedes llegar a barbear con el mismo arrecife con cuidado por 4 a 5 brazas de agua. No has de ver el islote hasta no estar cerca del arrecife, y en alcanzando a ver el islote se descubre una boca al nordeste que tendrá de distrito 3 cumplido de avío, y tiene con él hasta 4 a 5 brazas de agua; yendo con cuidado, gobernando el camino del sueste, derecho al islote por dichas 4 brazas de agua. Y aunque parece que es todo mucarolas, podrá ir por las cuatro brazas de agua hasta distrito de media legua nordeste sueste con el dicho islote; puede surgir en un blanquecer de arena; no tiene en todo este bajo otro. Y aunque parece que está cubierto de bajos y arrecifes, no haiga miedo ninguno

porque con cualquier viento estás amarrado, y la mar revienta fuera en los bajos.

—Señas del islote a donde está perdido el galeón Santiago. Hace un islote en triángulos redonda en distrito de una legua cortado por medio, y hace una canal por donde pasa el agua por una banda; y otra que hace a manera de dos islotes cubierto de manglar anegadizo; y parece desde esta isleta otra isla azul al distrito de cuatro leguas. Tiene esta isla en triangulo dos leguas de manglar; desde esta isla a la otra isla es todo unos puros arrecifes, y por fuera de esta isla al nordeste más de distrito 7 a 8 leguas. Son todos bajos y arrecifes de múcaras que les tienen cercado en redondo a manera de una “O”. Y no tiene parte por donde entrar sino es por la banda del nordeste, descabezando estos bajos que corren estos arrecifes 30 a 40 leguas por esta ensenada de Honduras con la misma costa al sur al distrito de 16 leguas apartado de la tierra firme. Esta isla está en altura de 18 grados menos un tercio, y estos bajos todos están en la misma altura donde está perdido el galeón Santiago, a donde está dos isletas el oeste 3 leguas de leste oeste estando con el fondo de la nao de mora al sol por la misma hebra de las dos isletas. Y desde donde está surgido gobernando al este con la lancha dará con el fondo hasta 40 a 43 piezas de artillería de hierro de a 18 libras, y entre esta artillería hay algunas armas y jarcia enredada con la artillería, y algunos mosquetes tiene también encima; y está el fondo de esta nao en dos brazas de agua que se parece toda la artillería y toda esta jarcia y algunas cadenas de hierro más un cumplidor de navío; al este hasta 5 áncoras de 14 a 15 quintales en una cuartelada que está en esta áncora. Mas al norueste de este fondo de esta nao, está otra áncora del mismo porte tendida con un cable que le dieron fondo cuando se iban perdiendo. Al sueste de este fondo de esta nao, está otro casco, 4 cumplidores de navío con tres piezas de artillería y con algunas cadenas de hierro y pernería, y una rondana de bronce con el tamburete de la nao con 4 pernos de 3

a cuatro brazas; y todo esto se parecen estando cerca del casco, y desviado de ello tiro de piedra no parece nada. Y en la dicha isla están dos hancholetes que tendrán hasta 4 a 5 quintales en el agua desviado del islote como tiro de una piedra al oeste; y en la dicha isla algunos pedazos de jarcia gorda y menuda, y no ay otra cosa.

–Derrota para salir del bajo por la misma canal que entró camino del norueste. Que ha de salir con tiempo porque vea reventar la mar y los bajos, y ha de venir a dar a la misma derrota hasta venir a dar en la misma tierra firme porque con el agua sacarán al cabo, y de esta manera se puede conseguir a sacar la artillería con cuidado, y en todo haiga cuidado.