



**EL PACÍFICO NOVOHISPANO Y SUS ALCANCES MARÍTIMOS EN LA
CARTOGRAFÍA IBÉRICA DEL SIGLO XVI: EL CASO DEL MAPA DE
ANTÓNIO PEREIRA (1545)**

Guadalupe Pinzón Ríos

Instituto de Investigaciones Históricas
Universidad Nacional Autónoma de México, México

Recibido: 01/09/2021

Aceptado: 15/02/2022

RESUMEN

Con este texto se pretende estudiar el mapa de António Pereira de c.1545 como un documento que se inserta en las discusiones geopolíticas que sobre el Pacífico o Mar del Sur se gestaron entre las monarquías ibéricas a lo largo del siglo XVI. Específicamente se intenta señalar los límites de las costas novohispanas y los alcances que podrían tener las navegaciones que desde ellas se organizaban. De esta forma, se plantea destacar y rediscutir al Pacífico como un espacio marítimo que políticamente era referido en el ámbito de las monarquías ibéricas, de lo cual este mapa es ejemplo ya que sintetiza saberes y registros hechos por navegantes de ambas monarquías, además de que en él el mundo americano ya es incluido como parte de esas experiencias de reconocimiento y delimitaciones marítimas.

PALABRAS CLAVE: Pereira; Pacífico; Mar del Sur; Nueva España; mapa; cartografía.

**THE PACIFIC OF NEW SPAIN AND ITS MARITIME SCOPE IN 16TH
CENTURY IBERIAN CARTOGRAPHY: THE CASE OF ANTÓNIO
PEREIRA'S MAP (1545)**

ABSTRACT

The purpose of this text is to study António Pereira's map of c.1545 as a document inserted in the geopolitical discussions about the Pacific or South Sea that took place between the Iberian monarchies along the 16th century. Specifically, it pretends to point out the limits of the New Spain coasts and the scope of the navigations that could be organized from this territory. It is proposed to highlight the Pacific as a maritime space that was politically referred to in the scope of the Iberian monarchies. This map is an

example of this process because it synthesizes knowledge and records made by navigators of both monarchies, in addition to the fact that in it the American world is already included as part of those experiences of recognition and maritime delimitations.

KEY WORDS: Pereira; Pacific; South Sea; New Spain; map; cartography.

Guadalupe Pinzón Ríos. Doctora en Historia por parte de la Facultad de Filosofía y Letras de la UNAM. Actualmente es investigadora en el Instituto de Investigaciones Históricas y profesora en la misma facultad. Es también miembro del Sistema Nacional de Investigadores y tutora del Posgrado en Historia. Ha venido estudiando las actividades marítimas portuarias a lo largo del Pacífico, especialmente por el novohispano.

Correo electrónico: gpinzon@unam.mx

ID ORCID: 0000-0003-1075-9371

EL PACÍFICO NOVOHISPANO Y SUS ALCANCES MARÍTIMOS EN LA CARTOGRAFÍA IBÉRICA DEL SIGLO XVI: EL CASO DEL MAPA DE ANTÓNIO PEREIRA (1545)

En estos momentos, a 500 años de la expansión castellana al territorio americano, el tema de los procesos de reconocimiento y avance sobre este espacio ha venido ganando terreno¹. Así también, la conmemoración del viaje de Magallanes-Elcano ha despertado diversas discusiones y propuestas de estudio tanto del personaje mismo como sobre la importancia que la nueva ruta trazada tuvo para las posteriores conexiones de carácter global². En ese contexto es importante no olvidar que entre los objetivos considerados en los avances castellanos desde el inicio estuvo la búsqueda de una ruta hacia la “Especiería”, y que ya fuera con el viaje de Magallanes o con las posteriores exploraciones organizadas desde las costas americanas, ese objetivo continuó en el imaginario y en los esfuerzos de autoridades y expedicionarios hispanos, por lo que pronto el Nuevo Mundo se insertó en dichos procesos de avance. Sin embargo, los alcances de esos proyectos pronto se sujetaron a nuevas negociaciones debido a que los navegantes portugueses ya trajinaban por las costas de Asia.

Arnt Brendecke (2012:158) explica que el conflicto que se suscitó en torno a las expansiones ibéricas no se limitó a una mera problemática territorial que discutía quién había sido descubridor o tuvo determinadas victorias militares en las regiones alcanzadas, sino que más bien se trató de un problema científico relacionado con las nuevas determinaciones geográficas. En el caso del Pacífico, el problema radicaba en saber por dónde continuaba la línea de Tordesillas o Antimeridiano que delimitaba las

¹ Ejemplo sobre esas recientes discusiones y replanteamientos puede verse en el libro coordinado por Martín Ríos Saloma (2021), así como en el portal de *Noticonquista* (<https://www.noticonquista.unam.mx/>).

² Las rediscusiones sobre el viaje de Magallanes se han llevado a cabo desde el estudio del personaje mismo, como se ve con los trabajos de Bernabeu (2015), Moreno (2017) o Tomaz (2020), así como de las competencias marítimas de las monarquías ibéricas, como se ve en el reciente catálogo de la exposición *Fuimos los primeros* (2020). Por otro lado, sobre las conexiones globales que se gestaron tras el viaje de Magallanes-Elcano y la posterior conexión mercantil de los Galeones de Manila puede verse Giraldez (2015).

regiones marítimas del Mar del Sur, además de implicar la forma en la que se llevaban a cabo los registros de la zona en la cartografía de la época. Además, importaba entender cómo en el caso castellano los reconocimientos y la región marítima que sus navegantes exploraban pronto incluyeron también a las costas americanas como parte de las regiones que se adjudicaba dicha monarquía.

Lo anterior lleva a que el objetivo de este texto sea revisar el mapa de 1545, atribuido al portugués António Pereira, como ejemplo de la cartografía ibérica que se elaboraba sobre el Mar del Sur y en el que se reflejan las discusiones y representaciones de los límites ibéricos en Asia, así como el papel que comenzaban a tener las costas americanas en los avances castellanos por dicho océano. Con ello se busca discutir acerca de los registros, negociaciones y apropiaciones que por este espacio marítimo mantuvieron las monarquías ibéricas, destacando la forma en que el mundo novohispano fue incluido. No se busca hacer un recuento de las exploraciones por el Pacífico, sino más bien centrarse en este mapa como ejemplo de las síntesis de informaciones, registros, experiencias y politizaciones del que formó parte y que además, como otros mapas de la época, reflejó los diferentes modelos de representación, organización y circulación del “saber” (BRENDENCKE, 2012: 158-169; LOURENÇO, 2010: 389). Y en ese contexto, se busca destacar cómo el mundo americano no fue ajeno ni mera zona de paso de los procesos de expansión ibéricos, sino que más bien formó parte de ellos.

Este ejercicio se justifica si se considera que los mapas evidencian la comprensión del espacio y de la relación de éste con las sociedades que lo consumían. Esto obliga a reconsiderar que los mapas, desde la perspectiva metageográfica, sean apreciados no únicamente como meras representaciones geomorfológicas, sino también como representaciones culturales de su época³. Por otro lado, hay que reiterar que, si bien a los mapas se les ha visto como objetos artesanales, en realidad debe considerárseles como materiales en los que se vertieron conocimientos, experiencias navales, así como proyecciones diplomáticas de sus respectivos momentos. Por ello su elaboración representó la síntesis de informaciones e incluso de relaciones de poder de su época

³ Entiéndase por metageografías las grandes retículas de lectura espacial del mundo y de clasificación de sus partes, las cuales configuran simultáneamente un ejercicio de imaginación y representación abstracta, históricamente datado y repleto de significados culturales y políticos (OLIVEIRA, 2019:20).

(MAROTO, 1994: 15-16; HARLEY, 2005: 59-78). De este modo, como indica Brendecke (2012:158), su importancia permite usarlos en la historia del saber.

Cabe aclarar que este mapa ha sido estudiado con gran detalle por Armando Cortesão (1939: 205-225), quien en especial lo abordó como fuente en la que se articularon informaciones provenientes de otros mapas y registros de la época referentes tanto al mundo americano como al Pacífico. La novedad de este texto entonces radica en centrarse en un solo tema, que sería el de los límites del Mar del Sur y lo que eso implicaba en las discusiones de las monarquías ibéricas en un momento en que se daba el proceso de construcción cartográfica sobre dicho espacio marítimo y en el cual el mundo novohispano estuvo presente, y por ello su registro fue incluido en el mapa de Pereira.

Monarquías ibéricas en conflicto por los espacios marítimos

Habría que recordar que las expediciones ibéricas llevadas a cabo por el Atlántico pronto significaron un proceso de politización sobre los espacios marítimos e insulares que obligó a las monarquías portuguesa y castellana a negociar entre ellas los alcances de sus respectivos proyectos de expansión⁴. Así, con el tratado de Alcaçovas-Toledo (1480) Portugal reclamó la exclusividad para llevar a cabo sus reconocimientos por las costas africanas además de adjudicarse las islas de Guinea, Madeira y Azores. Posteriormente en 1493 el Papa Alejandro VI decretó la bula *Inter Caetera* que señalaba que las tierras descubiertas al Poniente de la línea meridional a cien leguas al oeste de las Azores pertenecían a España, mientras que el resto de los territorios quedarían supeditados a Portugal. Dicha demarcación fue renegociada un año después con el Tratado de Tordesillas en el que los monarcas ibéricos acordaron que la línea divisoria a considerar se ubicaría a 370 leguas al Oeste del archipiélago de Cabo Verde (PORTUONDO, 2013: 88; SÁNCHEZ, 2013: 93-97; GARCÍA, 2018:39-47).

Este último tratado despertó nuevos conflictos entre las monarquías ibéricas al estar en juego el tema del antimeridiano, es decir, la línea meridional basada en Tordesillas que continuaba hacia el otro lado del mundo y que importaba por la relevancia que tenía en el tema de las islas de la “Especiería”. Si bien los portugueses

⁴ Sobre el tema de la politización Jerry H. Bentley (1999:215-224) explica que los océanos también han sido objeto de dinámicas históricas y de politizaciones, lo cual puede verse en la forma en que han sido registrados y considerados objetos de conflictos o negociaciones internacionales.

comenzaron sus avances sobre los mares de China y Japón, tras la captura que en 1511 hicieron de Malaca (ROSELL-WOOD, 1998:39-40), pronto los castellanos pusieron en marcha sus proyectos para alcanzar las costas asiáticas a partir de la búsqueda de una ruta marítima por el Poniente. El conflicto entre los reinos ibéricos se agravó cuando en 1519 se llevó a cabo el viaje de Magallanes, quien había propuesto a Carlos V “descubrir muy grande especiería y otras riquezas en el mar océano dentro de los límites de Castilla” (SÁNCHEZ, 2013:109). Y aunque en 1524 se hizo una Junta en Badajoz en la que Carlos V convocó a juristas y cosmógrafos de España y Portugal para acordar la zona en la que el archipiélago de Molucas se ubicaba, lo cual significaría derechos para su explotación, al final en dicha reunión sus asistentes no fueron capaces de llegar a un acuerdo sobre los posibles límites ibéricos en Asia. No obstante, para ese momento el planisferio de Salvati de 1525 (atribuido a Nuño García de Toreno), el planisferio de Juan Vespucio de 1526 y los planisferios de Diogo Ribeiro, situaban a las Molucas dentro de la esfera castellana. El conflicto parcialmente se resolvió cuando en 1529, con el Tratado de Zaragoza, Carlos V cedió sus derechos sobre las Molucas a cambio de 350 mil ducados. Pero el problema se reavivaría más tarde luego de llevarse a cabo el viaje de Legaspi-Urdaneta (1564) y de encontrarse el tornaviaje hacia Nueva España (SÁNCHEZ, 2013:115; PORTUONDO, 2013: 89)⁵.

Lo anterior evidencia que la politización de los espacios marítimos que llevaron a cabo las monarquías ibéricas no únicamente pretendía delimitar las navegaciones atlánticas, sino que pronto en esas discusiones también se incluyó al Pacífico o Mar del Sur. Esto generó conflictos e intentos de delimitación de los espacios por los que las monarquías ibéricas podrían extender sus redes y actividades comerciales o expansivas en dicho océano. Estas querellas tuvieron que ser negociadas a partir cartografía oficial (o jurídica) patrocinada y sufragada por las propias coronas de Castilla y Portugal (SÁNCHEZ, 2013:92). Y en ese contexto es en el que surgió el mapa de António Pereira.

⁵ Hay que recordar que Magallanes partió de Portugal con un grupo de navegantes y cartógrafos portugueses que también formaron parte del proyecto que posteriormente se propuso a la corona de Castilla, lo cual deja ver las tensiones y competencias entre ambas monarquías. Entre los acompañantes de Magallanes estuvieron Pedro y Jorge Reiner, consejeros en asuntos de cosmografía; el astrónomo y piloto Rui Faleiro, quien posteriormente supervisó los mapas e instrumentos usados en la expedición; así como los cartógrafos Nuno García de Toreno y Diogo Ribeiro (SÁNCHEZ, 2013: 109).

Sobre el mapa y sus partes

El mapa atribuido al portugués António Pereira, fue titulado “Mapa de la expedición de Francisco de Orellana, 1539 a 1542” y fue fechado hacia ca.1545.⁶ No es un mapa completo pues, comparándolo con otros de su época con características similares, al parecer carece de la parte que incluye al Atlántico. Pese a esa ausencia, el mapa sintetiza las informaciones que llegaban a la Península Ibérica sobre las navegaciones que hacia el Pacífico comenzaron a realizarse (**Figura 1**).

Fig. 1: Mapa António Pereira, 1545. *Early representation of Newfoundland, Lower California, the Amazon, and the Ladrones*



Fuente: John Carter Brown Library (en adelante, JCBL), Call number B546 / 2 Ms. /OVERSIZE.

⁶En la colección cartográfica de la John Carter Brown Library el mapa fue titulado “Early Representation of Newfoundland, Lower California, the Amazon, and the Ladrones”, Lisbon(?), ca.1546. Puede consultarse en <https://jcb.lunaimaging.com/luna/servlet/detail/JCBMAPS~1~1~1673~102490002:-Early-representation-of-Newfoundla?qvq=q:pereira&mi=1&trs=5>

Armando Cortesão (1939: 205-225) estudió las informaciones de las que Pereira pudo echar mano y que le permitieron representar al territorio americano y al Pacífico. Su análisis lo divide en cuatro regiones: Terranova, las Amazonas, las islas de los Ladrones y la California. Respecto al autor, el estudioso portugués dice que no se tiene noticia de un cartógrafo con el nombre de António Pereira. No obstante, en algunas crónicas portuguesas del siglo XVI se hacía referencia a un Antonio Oereira, capitán mayor de mar que navegó por Molucas y Malaca entre 1534 y 1537 (CORTESÃO & TEIXEIRA, 1960: vol. 1, 151; CORTESÃO, 1939: 205-210). Además de otros viajes por Asia, se sabe que en 1542 Oereira regresó a Lisboa y en 1547 se dirigió nuevamente a la India. Estas referencias son respaldadas por Diogo Barbosa Machado, quien en su *Biblioteca Lusitana* mencionó a António Pereira, capitán mayor, que escribió un trabajo, nunca publicado (*Relação de como Nuno Alvares de Faria descubrio, y teve occulta até ao tempo da sua morte a Cruz de São Thom*), sobre cosas que pasaban en Molucas y Malaca hacia 1547, y quien además hizo un planisferio resultado de haber vivido algunos años en Oriente y de formar parte de una expedición de 1541 (CORTESÃO, 1939: 207-208).

Dicho personaje y sus viajes coinciden con la temporalidad asignada al mapa, el cual representaría una síntesis de los registros que para el momento se tenían tanto de los avances portugueses en las costas asiáticas, así como los informes castellanos que dieron cuenta de los reconocimientos hechos por el Noreste americano, la California, el Amazonas y las islas de los Ladrones (llamadas posteriormente Marianas). Habría que recordar que todas estas informaciones serían acopiadas por la Casa de Contratación en el ánimo de elaborar el Padrón Real que compilaría el saber marítimo tanto dentro como fuera de los dominios de la monarquía católica (GARCÍA: 2018: 41). No obstante, aunque se habían dictado prohibiciones de que circularan este tipo de informaciones, es evidente que esto se respetaba poco y más bien dichos datos se compartieron (PORTUONDO: 2013: 126-127). Seguramente esto hizo posible que Pereira y sus contemporáneos coincidieran en sus representaciones y sobre todo que sin ir a Sevilla él pudiera acceder a noticias sobre las navegaciones castellanas en América.

Cortesão (1939: 211) considera que fue durante la estancia de Pereira en Lisboa cuando le fue posible revisar registros de regiones que no había visitado, por lo que pudo incluir esa información en su propio mapa, además de dar cuenta de sus

experiencias y registros sobre el “Lejano Oriente”. Según dicho autor, algunas de las posibles consultas realizadas por Pereira, en función de las secciones incluidas en el mapa, fueron las siguientes:

- a) Sobre Terranova y Nueva Francia. Cortesão (1939: 209-211) dice que el registro de esta zona se basa en el mapa de Nicolás Desliens de 1541 (que posteriormente sería retomado en el atlas de João Freire de 1546) y en el mapa de 1544 del segundo piloto mayor de la Casa de Contratación de Sevilla, Sebastián Caboto, quien gracias a su puesto pudo enterarse de los avances castellanos llevados a cabo por diversos espacios americanos.
- b) Sobre la región amazónica recorrida en la expedición de Francisco de Orellana entre 1539 y 1542. Esta era la región que parece fue la más importante del mapa pues es la que le da nombre. Según Cortesão (1939: 214-220) la zona fue registrada y referida en las relaciones elaboradas durante la misma expedición, y posteriormente esa información fue sintetizada e incluida en los mapas de Desliens y Caboto. Posteriormente la misma zona fue incluida en los mapas de Diego Gutiérrez de 1550 y de Lopo Homen de 1554.
- b) Sobre las islas de los Ladrones. Bautizadas así por Magallanes. Cortesão (1939: 221-222) también indica que la zona fue incluida en el mapa de Caboto. Sin embargo, dicho autor relaciona más el mapa de Pereira con el de Diogo Ribeiro, por ser éste el primero que registró informaciones sobre la expedición de Magallanes.
- c) Sobre el Noroeste americano o California. Al parecer, cuando el mapa de Pereira fue elaborado, hacía poco tiempo que se habían remitido a España relaciones sobre los viajes de exploración que se organizaron por las costas del Pacífico desde la relativamente recién fundada Nueva España. Y aunque también el mapa de Caboto contenía informaciones sobre la California, Miguel León-Portilla (2005:160-163) señala que ésta también fue plasmada en el mapa de Battista Agnese de 1536 y posteriormente en el *Islario* de Alonso de Santa Cruz de 1542; este último al parecer fue elaborado con los informes que se remitían para el Padrón Real. Esto habla de la circulación y rápida inserción de las informaciones y reconocimientos que los castellanos llevaban a cabo sobre el mundo americano y en el que las costas del Pacífico también fueron incluidas. Y vale la pena

considerar que este proceso evidencia la función de las costas novohispanas como una nueva plataforma marítima desde la cual se dieron los avances hacia el Mar del Sur. Por ello de los diversos viajes ahí organizados se elaboraron registros que al parecer se incluyeron en el mapa portugués.

Noticias desde y sobre Nueva España en el mapa de Pereira

Como antes se dijo, es importante recordar que tras la fundación de la Nueva España (1521), aunado a los procesos de avance hacia distintos territorios que organizaron los castellanos y los indígenas aliados, también se volteó la mirada al Mar del Sur para continuar con la búsqueda de una ruta que permitiría alcanzar las islas de la “Especiería”. Por ello se llevaron a cabo reconocimientos de diversas bahías y ensenadas para planear su uso, e inmediatamente comenzaron a elaborarse proyectos marítimos (PINZÓN, 2021:127-129). El primero en hacerlo fue Hernán Cortés quien, luego de ordenar reconocimientos sobre las costas y el inicio de la construcción de embarcaciones, recibió el encargo de Carlos V de buscar la expedición de Loaysa-Elcano, la cual había partido de Coruña (1525) con el objetivo de seguir la ruta trazada por la expedición de Magallanes, pero la falta de noticias sobre su travesía llevó a que se temiera que se hubiese extraviado. Por ello Cortés debería encontrarla y apoyarla en lo que fuera necesario. Es importante reiterar que dicho encargo pudo llevarse a cabo porque inmediatamente después de la caída de Tenochtitlan los procesos de expansión castellanos, de la mano de los aliados indígenas, se extendieron por diversas zonas, entre ellas los litorales del occidente (GÜERECA, 2021:293-322). Y esto no fue fortuito pues, como antes se dijo, el tema de la expansión hacia la “Especiería” estaba presente en los proyectos cortesianos. Así que pronto se exploraron bahías que eran usadas por los naturales y que se conectaban a través de diversos afluentes, como fue el caso del puerto de Zacatula que hacia el interior se vinculaba con diversas poblaciones gracias al río Balsas, lo cual sirvió para remitir bastimentos y pertrechos marítimos a dicho puerto en el que pronto se estableció un astillero donde comenzaron a construirse las primeras naves financiadas por Cortés (FAVILA, 2020:127-128). Además, hubo otras regiones como Tehuantepec y Nicaragua también consideradas útiles para los nuevos proyectos marítimos ya que al ser zonas angostas fueron usadas para remitir pertrechos navales y personal desde las costas atlánticas, por lo que también en esos lugares se construyeron

embarcaciones. Esto posteriormente permitió que entre los puertos que se establecían se compartieran pertrechos, personal y bastimentos por vía marítima (BORAH, 1975:22-26; PINZÓN, 2015:758).

Como antes se dijo, la primera expedición organizada por Cortés fue la que se dirigió a la búsqueda la expedición de Loaysa-Elcano, la cual quedó a cargo de Álvaro de Saavedra Cerón. Este viaje, el único a las islas del Poniente organizado por Cortés, alcanzó las Molucas y tras dos intentos fallidos por volver a Nueva España terminó regresando a dichas islas; en ellas algunos de los tripulantes quedaron dispersos o bien fueron aprendidos por los portugueses, mientras que otros como el mismo Cerón murieron en la zona (LEÓN PORTILLA, 2005:55-84; MARTÍNEZ, 1990: 483-491). Cortés entonces concentró sus esfuerzos en el reconocimiento de las costas septentrionales y para ello organizó cuatro expediciones. De estas da cuenta el mismo Cortesão (1939: 221-222) a fin de hacer recuento de las zonas registradas e incluidas en el mapa de Pereira:

- 1532 expedición comandada por Diego de Hurtado, quien dirigió cuatro embarcaciones construidas en Tehuantepec y Acapulco. En el viaje se exploraron y registraron la California y las islas Marías.
- 1533 expedición comandada por Hernando de Grijalva, quien en una nave diferente a la del asesinado Diego Becerra y del amotinado Fortún Jiménez, logró integrar también a los registros castellanos informaciones sobre las islas actualmente llamadas Revillagigedo.
- 1535 expedición encabezada por el propio Cortés, la cual tuvo por finalidad ocupar la California. En el viaje se logró fundar el pueblo de Santa Cruz, aunque posteriormente éste fue abandonado.
- 1539 expedición que fue encargada a Francisco de Ulloa, quien logró remontar hacia la parte exterior de la California y con ello reconocer la isla de Cedros⁷.

Aunque los viajes cortesianos no derivaron en la ocupación permanente de la California, en realidad su importancia radica en que generaron informaciones geográficas de las zonas recorridas, las cuales pudieron usarse en reconocimientos

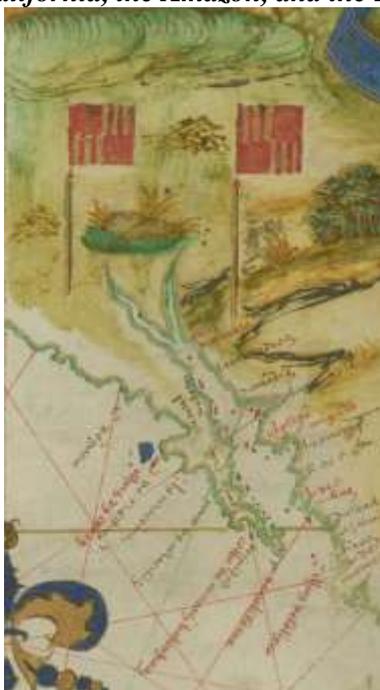
⁷ Hay muchos estudios sobre las exploraciones cortesianas por la California, pero entre los más completos pueden mencionarse los trabajos de José Luis Martínez (1990:661-726) y Miguel León-Portilla (2005:86-145).

posteriores. Así se vio cuando más tarde la batuta de esos viajes fue retomada por las autoridades virreinales. Así, en 1540 tocó el turno al primer virrey novohispano, Antonio de Mendoza, de ordenar expediciones que recorrieran la California. Por tierra se encargó a Francisco Vázquez de Coronado que reconociera la región septentrional y por mar Hernando de Alarcón exploraría el interior del seno californio. Por otro lado, se encargó a Francisco de Bolaños (1540) y posteriormente a Juan Rodríguez Cabrillo (1542) que reconocieran la parte exterior de la California (PINZÓN, 2015:263). El piloto que viajó en la expedición de Alarcón, Domingo del Castillo, hizo un mapa (fechado en 1541) de las regiones recorridas que sintetizaba tanto su viaje como el anterior de Francisco de Ulloa en el que también participó (LEÓN-PORTILLA, 2005:151); esto evidencia que en la misma Nueva España se compartieron informaciones que ayudaron a llevar a cabo esos reconocimientos⁸. Al parecer, el mapa de Pereira también echó mano de informaciones obtenidas en el viaje de Rodríguez Cabrillo de 1542, quien alcanzó el paralelo 38° Norte. Sin embargo, Cortesão (1939: 213) dice que de todas formas el mapa de Pereira se parece más al de Castillo (**Figuras 2 y 3**).

La forma en que pueden verse las similitudes de dichos mapas no es únicamente por la figura de la California, sino por la toponimia de los lugares registrados (**Cuadro 1**). Lo anterior reitera la idea de que los reconocimientos y bautismos cartográficos hechos sobre las propias costas americanas no tardaban demasiado en llegar a Sevilla y eso explicaría que pocos años después pudieran ser usados en otros mapas, como parece fue el caso del de Pereira. No obstante, dicho uso podía ser parcial. Esto se ve con el hecho de que, aunque el mapa de Castillo cuenta con diversos y más detallados registros de las costas californianas y novohispanas, el mapa de Pereira sólo recuperó algunos de ellos, así como otros más que seguramente se tomaron de fuentes contemporáneas. Esta limitación pudo deberse a que el mapa de Pereira abarcaba una región más amplia, por lo que de la California sólo se recuperaron unos pocos topónimos.

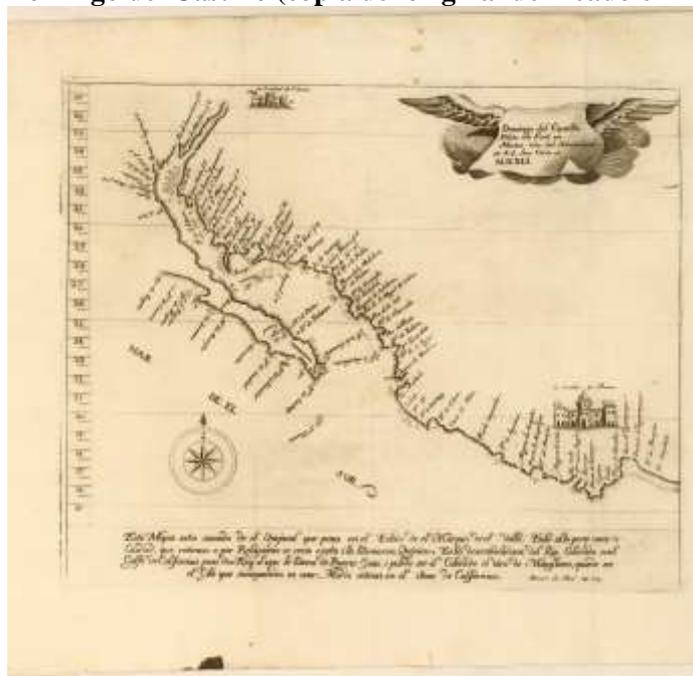
⁸León-Portilla (2005: 145) explica que el mapa original de Domingo del Castillo se resguarda en el Archivo General de India, pero una copia de él fue elaborada por Francisco Antonio de Lorenzana, quien publicó las *Cartas de relación* de Cortés y otros documentos en 1770. Una versión de esta última copia es la que se usa en este texto.

Fig. 2: Mapa António Pereira, 1545 (Extracto). *Early representation of Newfoundland, Lower California, the Amazon, and the Ladrones.*



Fuente: JCBL, Call number B546 / 2 Ms. /OVERSIZE.

Fig. 3: Mapa de las costas occidentales de la Nueva España y de la península de California por Domingo del Castillo (copia del original delineado en 1541)⁹



Fuente: JCBL, Call number B770 C828h / 1-SIZE. Publisher Br. D. Joseph Antonio de Hogal, 1769.

⁹ El mapa se puede consultar en: <https://jcb.lunaimaging.com/luna/servlet/detail/JCBMAPS~1~1~6413~115902720:Colorado-River-and-Gulf-of-Californ?qvq=q:Colorado&mi=10&trs=18>

Cuadro 1. Toponimia en las costas de California y Mar del Cortés en los mapas de Antonio Pereira y Domingo del Castillo

Mapa Pereira (1545)	Mapa Castillo (1541)
<p><i>California territorial</i> Canal de Belem Santa Cruz</p>	<p><i>California territorial</i> Belen P. de Cargas Carrisal Puerto de Santa Cruz</p>
<p><i>Costa exterior California</i> Cabo dengaño Ihas dos Cedros J.de s. estua Los inocetes Porto dos aRacifes Costa de muitasbalenhas Trinidad Pto. de Californe</p>	<p><i>Costa exterior California</i> Cabo del Engaño Puerta de Casones Puerta de Reparó Los inosentes Puerta de Aresife Chumadas Puerto de Soledad Puerto de la Trinidad Puerto de Santiago</p>
<p><i>Costa continental de seno californio</i> Mar Vermejo Sam Andres Damalve O Lago El Psege San Miguel Los Puertos R. de s. Frco. b. de s. Matias da sauel os muitosRios b. de s. matias ilhas de salixco</p>	<p><i>Costa continental de seno californio</i> Cabo de Cruz Estero Ondo puerto Puerta de Buena Esperanza Ancón de San Andrés Puerta de Santa María Alaguna de las Diantes puerto Arenas Guardas puerto Abrigo puerto b. de los Fuegos El Aguada puerto El Anconada Puerto de San Justin puerto Laguna del Rastro Puerto de los Puertos Baia de Pacion puerto Rio de San Francisco puerto Bermejo b. de Santiago b. de los Fieros puerto Río de N. Sa Sn Po. I S. Pablo Rincon de la Madalena Puerto de Petlan Pto. De Remedio El Giviabal Alaguna de Calderon Río de San Miguel de Culiacan Rio de la Sal Río de Chiametla Río del Raio Pto. De Xalisco Pto. Escondido</p>

	Pto. De la Aguja Pto. De la Aguja Anquon de Vanderas
--	--

Fuente: El cuadro se basa en informaciones obtenidas de Cortesão (1939: 212); *Early representation of Newfoundland, Lower California, the Amazon, and the Ladrones*. JCBL, Call number B546 / 2 Ms. /OVERSIZE; *Colorado River and Gulf of California*. JCBL, Call number B770 C828h / 1-SIZE.

Las proyecciones e intencionalidades castellanas hacia el Pacífico desde Nueva España

Así como el virrey Antonio de Mendoza asumió la responsabilidad de ordenar expediciones que reconocieran las costas californianas, también lo hizo con los proyectos hacia las costas asiáticas. Esto lo llevó a negociar con Pedro de Alvarado una expedición hacia las islas del Poniente debido a que dicho conquistador (y posterior gobernante de Guatemala) en 1538 recibió una capitulación para conquistar dichas islas sin incursionar en los dominios portugueses (BARANDICA 2004:119). Pero la repentina muerte de Alvarado, por haberse involucrado en el levantamiento indígena acaecido en la Nueva Galicia (conocido como Guerra del Mixtón), llevó a que Mendoza se viera en la necesidad de encargar la expedición a Rui López de Villalobos con las naves que Alvarado había fabricado en las costas guatemaltecas (BARANDICA, 2004:135-158). Sin embargo, este viaje se hacía en el marco de una nueva negociación que se había dado entre España y Portugal pues en 1529 Carlos V cedió cualquier derecho hispano sobre las Molucas a cambio de 350 mil ducados, como antes se mencionó. Esto hizo, como ha explicado Miguel Lourenço (2010: 397-398.), que la expedición encabezada por Villalobos (1542) tuviera presente que las Molucas quedaban fuera de los anhelos castellanos. No obstante, había otros espacios que podrían ocupar jurídicamente por haber sido recorridos previamente por Magallanes. Entre ellos estaba el archipiélago de San Lázaro, del que debía tomarse posesión ya que los portugueses no habían extendido su presencia en dichas islas ni fundado asentamiento alguno¹⁰.

La toma de posesión simbólica era válida en la época pues, como explican John Elliot (2011: 64-65), los castellanos recurrieron a dicha práctica desde el siglo XV

¹⁰ El mismo autor (LOURENÇO, 2010: 397-398), señala que entre los primeros registros castellanos de los mares asiáticos pueden mencionarse los mapas de 1525 de Diogo Ribeiro, y posteriormente los de Alonso de Chaves y Alonso de Santa Cruz. Por su parte Rui Loureiro (2009: 326) dice que la razón por la que los portugueses no se posicionaron en el archipiélago filipino fue por carecerse en el lugar de géneros de lujo que pudieran adquirir; por ello sólo las usaban en caso de emergencia e incluso de abasto.

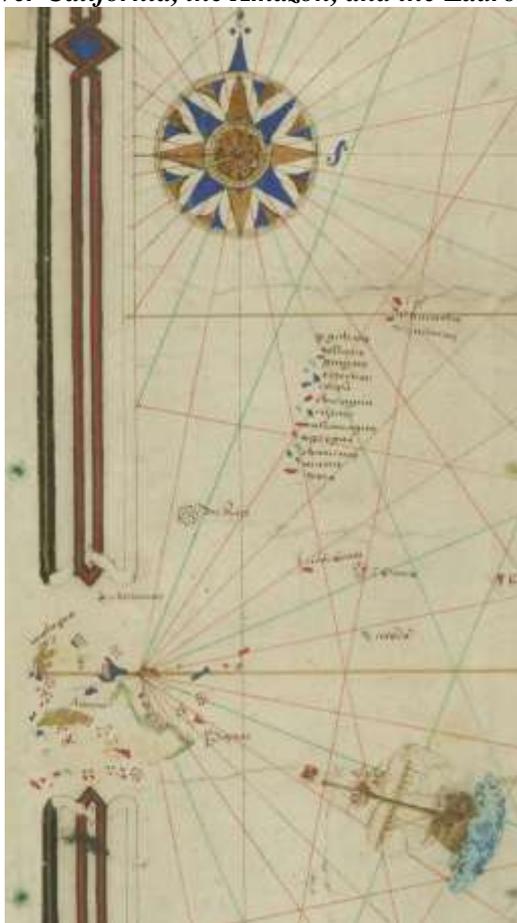
basados en el principio romano de la *res nullius*, según el cual “las tierras no ocupadas [cabe aclarar que se referían a otros navegantes occidentales] eran un bien mostrenco de la humanidad hasta que se hiciera uso de ellas”. Hubo tres formas de tomar posesión de los territorios recorridos: la primera fue simbólica a partir de bautismos cartográficos de costas, bahías, ensenadas o islas; la segunda consistía en clavar una cruz, una bandera o un pendón y llevar a cabo una ceremonia religiosa; y la tercera implicaba la fundación de un establecimiento (ELLIOT, 2011: 67-75). En el caso de la expedición de Villalobos, además de tener por finalidad encontrar el regreso a Nueva España (lo cual no se logró), durante el viaje debían explorarse y rebautizarse puntos en los que los portugueses no tuvieran presencia. De esta forma, Villalobos reconoció las costas de las islas de Mindanao, Samar y Leyte, las cuales rebautizó como Cesarea Karoli, Isla Antonia y Filipina; este último nombre posteriormente se extendió al resto del archipiélago a partir del planisferio de Sáncho Gutiérrez de 1552 (LOURENÇO, 2010: 398-401).

La imposibilidad de encontrar el regreso a Nueva España obligó a Villalobos a negociar con los portugueses de la zona la remisión de sus tripulantes por la ruta del Cabo de la Buena Esperanza. Aunque Villalobos no participó en esa remisión ya que murió en las costas de Asia, la posibilidad de que miembros de su tripulación pudieran regresar a España permitió que las noticias de su viaje y sus reconocimientos llegaran a las autoridades hispanas (LOURENÇO, 2010: 400-401).

Lo probable es que dichas informaciones enriquecieran los registros que se tenían sobre las costas asiáticas y formaran parte de las discusiones sobre los límites que negociaban las monarquías ibéricas. Lo anterior hace suponer que en el caso del mapa de Pereira ese tema fuera latente y tal vez por ello las Filipinas no fueron incluidas, pues al parecer se les consideró dentro de los límites portugueses. Y las líneas de rumbos, así como el mismo marco del mapa, al parecer limitan la zona de una manera en que la isla Amboina (del lado este del archipiélago de Molucas) quedó en el espacio adjudicado a los portugueses y solo parte de las Papúas, además de las Marianas en el Norte, se incluyeron del lado castellano (**Figura 4**). Lo anterior fue un tema a considerar pues incluso mientras se preparaba la expedición de Legaspi-Urdaneta (1557-1564) el fraile agustino alegaba que las Filipinas no estaban dentro de los límites castellanos. De esto el fraile agustino posteriormente tuvo que retractarse cuando en 1566 se trasladó a

Madrid y junto con los cosmógrafos Alonso de Santa Cruz, Pedro de Medina, Francisco Faleiro, Gerónimo de Chávez y Sáncho Gutiérrez firmaron un documento en el que señalaban que tras sus nuevas mediciones Cebú (primer asentamiento castellano en Asia fundado por Miguel López de Legaspi) quedaba bajo la demarcación castellana (CERVERA, 2012: 72-73). No obstante, el mapa de Pereira parece que aún refleja los intentos por limitar los derechos castellanos en Asia y por ello es posible que las Filipinas no formaran parte del espacio por el que podrían expandirse dichos navegantes.

Fig. 4: (Extracto) Mapa António Pereira, 1545. *Early representation of Newfoundland, Lower California, the Amazon, and the Ladrones.*



Fuente: JCBL, Call number B546 / 2 Ms. /OVERSIZE.

El mar por sí mismo fue también un espacio en conflicto pues se convirtió en una región con límites a negociar para saber hasta dónde podrían extenderse las navegaciones provenientes del Poniente. Y al parecer la forma de hacerlo en el mapa de

Pereira fue señalando los alcances que hasta ese momento habían tenido las expediciones hispanas. Por ello, por un lado, aparece la ruta seguida por la expedición de Magallanes desde su tránsito por el estrecho que posteriormente llevó su nombre (y que fue representado por naves de bandera en ambos lados de dicho estrecho) así como la ruta seguida por la expedición y que se registra posicionando la misma nave en los distintos puntos recorridos, aunque siempre dirigiéndose hacia las islas del Poniente. No se señala su arribo ni a las islas de los Ladrones ni a las de San Lázaro, aunque la ruta seguida hacia el Poniente es evidente. Por otro lado, aparecen también en el mapa dos embarcaciones que parecen distintas y que sin embargo ambas sugieren provenir de las costas novohispanas y dirigirse a las islas del Poniente. Se ven distintas en el sentido de que una es de bandera y la otra no, por lo que podría ser que una representa el viaje de Saavedra (financiada con capital particular) y la segunda de bandera (es decir más oficial) representa la expedición de Villalobos. E incluso el límite que se asigna a las navegaciones castellanas pareciera sugerir el regreso de las embarcaciones a las costas americanas empujadas por los “Puti” que aparecen en la parte inferior del mapa soplando vientos que de este-oeste forzarían dicho retorno (**Figura 5**).

Fig. 5: (Extracto) Mapa António Pereira, 1545. *Early representation of Newfoundland, Lower California, the Amazon, and the Ladrones.*



Fuente: JCBL, Call number B546 / 2 Ms. /OVERSIZE.

Lo anterior sugeriría que desde los registros portugueses se aceptaba la apropiación de ese espacio marítimo en el que los castellanos habían llevado a cabo sus

incursiones, además de que les reconocían sus posiciones a lo largo de las costas del Pacífico americano, las cuales era evidente que comenzaban a funcionar como punto de inicio de travesías. Pero el problema seguía siendo el de los límites asiáticos hasta donde las expediciones podrían extenderse o bien posicionarse. Por ello la línea de rutas es significativa en lo que parece fueron las negociaciones o más bien las apropiaciones que se hacían de la zona y en las que, al menos en el mapa de Pereira, se da poco reconocimiento a derechos castellanos en las islas asiáticas.

Comentarios finales

Habría que considerar que la fecha que se adjudica al mapa de Pereira en realidad representa un momento coyuntural de negociaciones pues tras la expedición de Villalobos y de la toma de posesión simbólica de Leyte, rebautizada como Filipina, ambas coronas quedaron atentas a los procesos de avance de ambos reinos. Y mientras que en el caso portugués sus navegantes intentaban asegurar sus regiones comerciales a partir de factorías, en el caso castellano se preparó el viaje de Lesgapi-Urdaneta (1564) para dar continuidad a las expediciones anteriores pero sobre todo para posicionarse de forma permanente en alguna de las regiones antes registradas, lo cual llevó a la ocupación de Cebú (1564) y posteriormente de Manila (1571).

Parece que el mapa de Pereira evidencia ese momento de avance y discusión en el que las politizaciones marítimas se reflejaron en las representaciones cartográficas ibéricas. Lo anterior evidencia que los mapas, como en este caso se deja ver con el de Pereira, sintetizaron informaciones sobre los avances ibéricos en Asia pero también los derechos que cada monarquía reclamaba en la zona. Por otro lado, en esas delimitaciones el mundo americano fue incluido pues además de formar parte de las adjudicaciones castellanas acordadas en Tordesillas, también desde sus costas se señalaron las redes marítimas que apenas se llevaban a cabo hacia las cosas asiáticas y del noroeste, como se ve con el avance de la expedición de Magallanes y los contactos con la Nueva España. Es decir, que el mundo americano no fue excluido de las discusiones y delimitaciones mantenidas entre las monarquías ibéricas en torno al Mar del Sur, sino que incluso formó parte de los procesos de avance hacia ese espacio marítimo.

Bibliografía

- BARANDICA, A., (2004). *De la Nueva España hacia las Islas del Poniente: la organización y viaje de los participantes en la expedición marítima al mando de Ruy López de Villalobos, 1542-1549* (Tesis de Maestría en Historia). Facultad de Filosofía y Letras, Universidad Nacional Autónoma de México: México D. F.
- BENTLEY, J. H., (1999). “Sea and Ocean Basis as Frameworks of Historical Analysis”. *Geographical Review*, N°89, pp. 215-224.
- BERNABÉU, S., (2015). “Magallanes: retrato de un hombre”. En C. YUSTE y G. PINZÓN (Coords.), *A 500 años del hallazgo del Pacífico. La presencia novohispana en el Mar del Sur* (pp. 21-51). México: Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas.
- BORAH, W., (1975). *Comercio y navegación entre México y Perú en el siglo XVI*, México: Instituto Mexicano de Comercio Exterior. (Trad. Roberto Gómez Ciriza).
- BRENDECKE, A., (2012). *Imperio e información. Funciones del saber en el dominio colonial español*, España: Iberoamericana-Vervuet. (Trad. Griselda Mársico).
- CERVERA, J. A., (2012). “Andrés de Urdaneta y su trabajo como científico: el problema de la demarcación de Filipinas”. En C. BARRÓN (Ed.), *Urdaneta novohispano: la inserción del mundo hispano en Asia* (pp. 67-87). México: Universidad Iberoamericana.
- CORTESÃO, A. y TEXEIRA DA MOTA, A., (Eds.) (1960). *Portugaliae Monumenta Cartographica – PMC*, Lisboa: s/e
- CORTESÃO, A., (1939). “António Pereira and His Map of Circa 1545: An Unknown Portuguese Cartographer and the Early Representation of Newfoundland, Lower California, the Amazon, and the Ladrones”. *Geographical Review*, vol. 29, N° 2, pp. 205-225.
- ELLIOT, J., (2006). *Imperios del mundo Atlántico. España y Gran Bretaña en América (1492-1830)*, Madrid: Taurus.
- FAVILA, M., (2020). *La navegación prehispánica en Mesoamérica. Modelo de conectividad entre la costa del Pacífico y el Altiplano Central (1200-1521 d.C.)*, Oxford: Bar International Publishing.
- GARCÍA REDONDO, J. M., (2018). *Cartografía e imperio. El Padrón Real y la representación del Nuevo Mundo, España*, Madrid: Doce Calles.
- GIRALDEZ, A., (2015). *The Manilla Galleon and the Dawn of the Global Economy*, Maryland: Rowman & Littlefield.
- GÜERECAR., (2021). “Más allá de Tenochtitlan: las conquistas cortesianas de 1521 a 1526”. En M. RÍOS SALOMA (Ed.), *Conquistas. Actores, escenarios y reflexiones. Nueva España (1519-1559)* (pp. 293-322). Madrid: Silex Ediciones.
- HARLEY, J. B., (2005). “Textos y contextos en la interpretación de los primeros mapas”. En P. LAXTON (Comp.), *La Nueva naturaleza de los mapas. Ensayos sobre la Historia de la Cartografía* (pp. 59-78). México: Fondo de Cultura Económica.
- LEÓN PORTILLA, M., (2005). *Hernán Cortés y la Mar del Sur*, Madrid: Algaba Ediciones.
- LOUREIRO, R., (2009). *Nas partes da China*. Lisboa: Centro Científico e Cultural de Macau.
- LOURENÇO, M., (2010). “De São Lázaro às Filipinas: imagens de um arquipélago na cartografia náutica ibérica do século XVI”. En F. R. OLIVEIRA y H. MENDOZA VARGAS (Coords.), *Mapas de metade do mundo. A cartografia e a construção territorial dos espaços americanos: séculos XVI a XIX = Mapas de la mitaddel mundo. La cartografía y la construcción territorial de los espacios americanos: siglos XVI al XIX* (pp. 387-422). Portugal:

Centro de Estudios Geográficos, Universidade de Lisboa, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Geografía.

MAROTO CAMINO, M., (1994). *Producing the Pacific. Maps and Narratives of Spanish Exploration (1567-1606)*, Amsterdam-New York: the Netherlands.

MARTÍNEZ, J. L., (1990). *Hernán Cortés*. México: Fondo de Cultura Económica, Universidad Nacional Autónoma de México.

MORENO JERIA, R., (2017). *Magallanes y Elcano. La empresa de la primera circunnavegación del mundo*, Perú: Ernst & Young Asesores.

OLIVEIRA, F. R., (2019). “Portugal e a metageografia da Asia do século XVI. A invenção das modernas estruturas espaciais asiáticas e o seu contexto intelectual e geopolítico”. En C. YUSTE (Coord.), *Nueva España. Puerta americana al Pacífico asiático. Siglos XVI-XVIII* (pp. 19-53). México: Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas.

PINZÓN RÍOS, G., (2015). “Descubriendo el Mar del Sur de los puertos novohispanos en las exploraciones del Pacífico (1522-1565)”. En M. RÍOS SALOMA (Ed.), *El mundo de los conquistadores* (pp. 749-773). España: Universidad Nacional Autónoma de México, Silex Ediciones.

PINZÓN RÍOS, G., (2021). “La inserción de las costas americanas en la búsqueda de las rutas a la ‘especiería’”. En M. RÍOS SALOMA (Ed.), *Conquistas. Actores, escenarios y reflexiones. Nueva España (1519-1559)* (pp. 119-143). Madrid: Silex Ediciones.

PORTUONDO, M., (2013). *Ciencia secreta. La cosmografía española y el Nuevo Mundo*, Madrid: Iberoamericana-Vervuert. (Trad. Manuel Cuesta).

RAMOS BADA, M., (Coord.) (2020). *Fuimos los primeros. Magallanes, Elcano y la vuelta al mundo*, Madrid: Ministerio de Defensa.

RÍOS SALOMA, M., (Ed.) (2021). *Conquistas. Actores, escenarios y reflexiones. Nueva España (1519-1559)*, Madrid: Silex Ediciones.

ROSELL-WOOD, A. J. R., (1998). *Um mundo em movimento. Os portugueses na África, Ásia e América (1415-1808)*. Lisboa: Difel. (Trad. Vanda Anastácio).

SÁNCHEZ, A., (2013). *La espada, la cruz y el Padrón, Soberanía, fe y representación cartográfica en el mundo ibérico bajo la Monarquía Hispánica, 1503-1598*, Madrid: Consejo Superior de Investigaciones Científicas.

TOMAZ, L.F., (2020). *O drama de Magalhães e a volta ao mundo sem querer*, Lisboa: Gradiva.