



ESPACIO, TIEMPO Y FORMA

AÑO 2020
ISSN 1131-768X
E-ISSN 2340-1400

33

SERIE IV HISTORIA MODERNA
REVISTA DE LA FACULTAD DE GEOGRAFÍA E HISTORIA

UNED





ESPACIO, TIEMPO Y FORMA

AÑO 2020
ISSN 1131-768X
E-ISSN 2340-1400

33

SERIE IV HISTORIA MODERNA
REVISTA DE LA FACULTAD DE GEOGRAFÍA E HISTORIA

DOI: <http://dx.doi.org/10.5944/etfiv.33.2020>



UNIVERSIDAD NACIONAL DE EDUCACIÓN A DISTANCIA

La revista *Espacio, Tiempo y Forma* (siglas recomendadas: ETF), de la Facultad de Geografía e Historia de la UNED, que inició su publicación el año 1988, está organizada de la siguiente forma:

- SERIE I — Prehistoria y Arqueología
- SERIE II — Historia Antigua
- SERIE III — Historia Medieval
- SERIE IV — Historia Moderna
- SERIE V — Historia Contemporánea
- SERIE VI — Geografía
- SERIE VII — Historia del Arte

Excepcionalmente, algunos volúmenes del año 1988 atienden a la siguiente numeración:

- N.º 1 — Historia Contemporánea
- N.º 2 — Historia del Arte
- N.º 3 — Geografía
- N.º 4 — Historia Moderna

ETF no se solidariza necesariamente con las opiniones expresadas por los autores.

UNIVERSIDAD NACIONAL DE EDUCACIÓN A DISTANCIA
Madrid, 2020

SERIE IV · HISTORIA MODERNA N.º 33, 2020

ISSN 1131-768X · E-ISSN 2340-1400

DEPÓSITO LEGAL
M-21.037-1988

URL
ETF IV · HISTORIA MODERNA · <http://revistas.uned.es/index.php/ETFIV>

DISEÑO Y COMPOSICIÓN
Carmen Chincoa Gallardo · <http://www.laurisilva.net/cch>

Impreso en España · Printed in Spain



Esta obra está bajo una licencia Creative Commons
Reconocimiento-NoComercial 4.0 Internacional.

Espacio, Tiempo y Forma. Serie IV. Historia Moderna (ETF/IV) es la revista científica que desde 1988 publica el Departamento de Historia Moderna de la Facultad de Geografía e Historia de la Universidad Nacional de Educación a Distancia (UNED). Está dedicada a la investigación en Historia Moderna y acoge trabajos inéditos de investigación, en especial artículos que constituyan una aportación novedosa, que enriquezcan el campo de estudio que abordan y que ofrezcan una perspectiva de análisis crítico. Va dirigida preferentemente a la comunidad científica y universitaria, tanto nacional como internacional, así como a todos los profesionales de la Historia Moderna en general. Su periodicidad es anual y se somete al sistema de revisión por pares ciegos. La revista facilita el acceso sin restricciones a todo su contenido desde el momento de su publicación en esta edición electrónica.

Espacio, Tiempo y Forma. Serie IV. Historia Moderna (ETF/IV) (*Space, Time and Form. Serie IV*) is a peer-reviewed academic journal published from 1988 by the Department of Early Modern History at the School of Geography and History, UNED. It's devoted to the study of Early Modern History and is addressed to the Spanish and international scholarly community, as well as to professionals in the field of Early Modern History. The journal welcomes previously unpublished articles, particularly works that provides an innovative approach, contributes to its field of research, and offers a critical analysis. It is published annually. The journal provides open access to its content beginning with the publication of the present online issue. The journal is indexed in the databases and directories enumerated above.

Espacio, Tiempo y Forma. Serie IV, Historia Moderna está registrada e indexada entre otros, por los siguientes Repertorios Bibliográficos y Bases de Datos: REDIB, LATINDEX, DICE, ISOC (CINDOC), RESH,IN-RECH, Dialnet, e-spacio UNED, CIRC 2.0 (2016), MIAR 2015, ERIH PLUS, CARHUS 2014, Fuente Academica Premier, Periodicals Index Online, Ulrich's, FRANCIS, SUDOC, ZDB, DULCINEA (VERDE) y en el Directory of Open Access Journals (DOAJ). Desde 2016 cuenta con el sello de calidad de la FECYT.

EQUIPO EDITORIAL

Edita: Departamento de Historia Moderna, Universidad Nacional de Educación a Distancia.

Editores: Julio Arroyo Vozmediano (UNED), David Martín Marcos (UNED)

CONSEJO DE REDACCIÓN

Ángel Alloza Aparicio

Centro de Ciencias Humanas y Sociales, CSIC

Julio Arroyo Vozmediano

Departamento de Historia Moderna, UNED

Carolina Blutrach

Universitat de València, España

Alicia Esteban Estríngana

Departamento de Historia y Filosofía, Universidad de Alcalá

Patrizia de Salvo

Dipartimento di Scienze politiche e giuridiche, Università degli Studi di Messina, Italia

Mirian Galante Becerril

Departamento de Hª Moderna, UAM

José María Iñurritegui Rodríguez

Departamento de Historia Moderna, UNED

David Martín Marcos,
Departamento de Historia Moderna, UNED

Saúl Martínez Bermejo
Departamento de Historia Moderna, UAM

José Antonio Martínez Torres
Departamento de Historia Moderna, UNED

Antonio José Rodríguez Hernández
Departamento de Historia Moderna, UNED

Rafael Valladares Ramírez
Centro de Ciencias Humanas y Sociales, CSIC

COMITÉ CIENTÍFICO

Joaquim Albareda i Salvadó
Universitat Pompeu Fabra

Marina Alfonso Mola
UNED

Francisco Andújar Castillo
Universidad de Almería

Francisco Bethencourt
King's College of London

Fernando Bouza Álvarez
Universidad Complutense de Madrid

Pedro Cardim
Universidade Nova de Lisboa

Josefina Castilla Soto
UNED

Declan M. Downey
University College Dublin

John H. Elliott
University of Oxford

Pablo Fernández Albaladejo
Universidad Autónoma de Madrid

Carlos Garriga Acosta
Universidad del País Vasco

Xavier Gil Pujol
Universitat de Barcelona

Serge Gruzinski
École des Hautes Études en Sciences Sociales de Paris

Carlos Martínez Shaw
UNED

João Paulo Oliveira e Costa
Universidade Nova de Lisboa

Diogo Ramada Curto
Universidade Nova de Lisboa

Ofelia Rey Castelao
Universidad de Santiago de Compostela

Luis Antonio Ribot García
UNED

Joan-Pau Rubiés
Universitat Pompeu Fabra

Jean-Frédéric Schaub
École des Hautes Études en Sciences Sociales de Paris

Christopher Storrs
University of Dundee

DIRECTORA DE ETF SERIES I–VII

Yayo Aznar Almazán
Decana Facultad de Geografía e Historia, UNED

SECRETARIO DE ETF SERIES I–VII

Julio Fernández Portela
Departamento de Geografía, UNED

GESTORA PLATAFORMA OJS

Carmen Chincoa Gallardo

COMITÉ EDITORIAL DE ETF SERIES I–VII

Julio Arroyo Vozmediano, Departamento de Historia Moderna, UNED; Carlos Barquero Goñi, Departamento de Historia Medieval y Ciencias y Técnicas Historiográficas, UNED; Enrique Cantera Montenegro, Departamento de Historia Medieval y Ciencias y Técnicas Historiográficas, UNED; Pilar Diez del Corral Corredoira, Departamento de Historia del Arte, UNED; Carmen Guiral Pelegrín, Departamento de Prehistoria y Arqueología (Arqueología), UNED; Patricia Hevia Gómez, Departamento de Prehistoria y Arqueología (Arqueología), UNED; Luiza Iordache Cârstea, Departamento de Historia Contemporánea, UNED; M.^a Luisa de Lázaro Torres, Departamento de Geografía, UNED; David Martín Marcos, Departamento de Historia Moderna, UNED; Íñigo García Martínez de Lagrán, Departamento de Prehistoria y Arqueología (Prehistoria), UNED; Álvaro Molina Martín, Departamento de Historia del Arte, UNED; Francisco Javier Muñoz Ibáñez, Departamento de Prehistoria y Arqueología (Prehistoria), UNED; Miguel Ángel Novillo López, Departamento de Historia Antigua, UNED.

CORRESPONDENCIA

Revista *Espacio, Tiempo y Forma*
Facultad de Geografía e Historia, UNED
c/ Senda del Rey, 7
28040 Madrid
e-mail: revista-etf@geo.uned.es

MONOGRÁFICO · SPECIAL ISSUE

¿UN REINADO REFORMISTA? ESTUDIOS SOBRE
LA MONARQUÍA DE CARLOS II EN HOMENAJE AL
PROFESOR JUAN ANTONIO SÁNCHEZ BELÉN

A REFORMIST REIGN? STUDIES ON THE MONARCHY
OF CARLOS II IN TRIBUTE TO PROFESSOR
JUAN ANTONIO SÁNCHEZ BELÉN

LOS INFORTUNIOS DE ALONSO RAMÍREZ Y EL PACÍFICO DE LOS IBÉRICOS

THE MISFORTUNES OF ALONSO RAMÍREZ AND THE PACIFIC OF THE IBERIANS

Marina Alfonso Mola y Carlos Martínez Shaw¹

Recibido: 1/5/2020. Aceptado: 1/10/2020

Doi: <http://dx.doi.org/10.5944/etfiv.2020.27550>

Resumen

Los *Infortunios de Alonso Ramírez* es una biografía, escrita casi al dictado por el erudito mexicano Carlos de Sigüenza, que narra las aventuras de un criollo de Puerto Rico que abandona su patria y se traslada sucesivamente a Cuba y Nueva España, hasta llegar en 1684 a las Islas Filipinas. Embarcado en una fragata española, es capturado por la nave corsaria inglesa *Cygnnet*, donde como cautivo asiste a las operaciones piráticas de sus captores en el Sudeste de Asia hasta la disolución de la sociedad criminal en aguas brasileñas. El relato de Alonso Ramírez sirve para ampliar nuestros conocimientos sobre el Pacífico y el Índico a finales del siglo XVII y se convierte así en una aportación singular a la historia del imperio español en Asia e incluso a la historia universal en la época de la primera globalización, que algunos autores llaman rotundamente la época de la globalización ibérica.

Palabras clave

Biografía; Océano Pacífico; Imperio Español de Asia; Siglo XVII; Primera globalización.

Abstract

Infortunios de Alonso Ramírez is a biography, written by the Mexican author Carlos de Sigüenza, that tells the adventures of a *criollo* born in Puerto Rico, who travels to Cuba, New Spain and, finally, in 1684, to the Philippine Islands. On board of a Spanish frigate, he is seized by the *Cygnnet*, an English privateer ship, where, as a captive, he attends the piratic actions of the seamen in South East Asia until the end of the criminal society in the Brazilian coast. This narrative helps to enlarge our knowledge about the Pacific and Indian Oceans at the end of the XVIIth century, so becoming a meaningful contribution to the History of the Spanish Empire in

1. UNED. Correo electrónico: malfonso@geo.uned.es.
Real Academia de la Historia. Correo electrónico: cmshaw@geo.uned.es

Asia and even to the World History in the times of the first globalization, that some authors openly call the times of the Iberian globalization.

Keywords

Biography; Pacific Ocean; Spanish Empire in Asia; XVIIth Century; First Globalization.

.....

0. Hay más de un modo de escribir una autobiografía. Aparte del más corriente (coger pluma y papel y contar la propia vida), existe la posibilidad de que alguien la escriba por encargo de otro a partir de las informaciones facilitadas por el protagonista de la autobiografía. En las letras españolas, un ejemplo muy conocido y muy citado es el del libro del escritor sevillano Manuel Chaves Nogales (1897-1944) titulado *Juan Belmonte, matador de toros* (1935), en el que se recoge la biografía (o autobiografía) del gran maestro de la tauromaquia a partir de los recuerdos que desgranara el torero en una serie de conversaciones mantenidas con el autor².

Pues bien, eso ocurre también con la obra titulada *Infortunios de Alonso Ramírez*, firmada en México por el gran ensayista Carlos de Sigüenza y Góngora (1645-1700) en el año 1690, aunque aquí el establecimiento del estatuto del escrito, con las dudas entre la consideración de biografía, autobiografía o simplemente obra de ficción, ha sido una tarea más ardua que en el caso mucho más sencillo que acabamos de mencionar³.

En efecto, el texto de los *Infortunios* escrito por Carlos de Sigüenza narra las aventuras de un criollo natural de Puerto Rico que abandona su patria y se traslada sucesivamente a La Habana, Veracruz, Puebla de los Ángeles, México, Oaxaca (y de allí algún tiempo a algunas localidades de la capitanía general de Guatemala), de nuevo a México, de nuevo a Puebla y, por último, a Acapulco, de donde parte (en 1684 y no en 1682 como se dice en la relación) para el que considera un prometedor destino final, las Islas Filipinas. Aquí, tras trabajar en el astillero de Cavite, se enrola en la fragata o balandra *Nuestra Señora de Aranzazu y San Ignacio*, que es capturada por William Dampier, a bordo de su nave *Cygnat*, donde como cautivo asiste a las operaciones piráticas de sus captores en el Sudeste de Asia hasta la disolución de la sociedad criminal en aguas brasileñas, lo que significa su liberación. A bordo de la pequeña nave que le dejan los piratas, prosigue su periplo desde la desembocadura del Amazonas hasta llegar a territorio bajo dominio español, recalando en Yucatán, desde donde viaja a la ciudad de México, siendo acogido por el virrey, conde de Galve, quien ordena a Carlos de Sigüenza poner por escrito la narración del puertorriqueño con el fin de dar un testimonio de la situación militar del Imperio en aquellas latitudes alertando de sus carencias a las autoridades metropolitanas⁴.

El texto es muy conocido y las ediciones y los estudios competentes son numerosos. Por tanto, sólo vamos a señalar las controversias más importantes a que ha dado lugar, para llegar a nuestro fin, que es, prescindiendo de su prólogo (las andanzas antillanas y novohispanas) y de su epílogo (la peregrinación por los

2. CHAVES NOGALES, 1969. Hay ediciones más recientes, en Editorial Renacimiento, Sevilla, 2009, y en Libros del Asteroide, Barcelona, 2009.

3. Carlos de Sigüenza y Góngora es autor bien conocido, tanto por su obra científica (*Libra astronómica y filosófica*, 1690) como por su pensamiento impregnado de criollismo (*Parayso Occidental*, 1684), que lo convierten en una de las figuras claves de la cultura barroca mexicana (al lado de Sor Juan Inés de la Cruz). Aparte de las numerosas ediciones de sus obras, destaquemos la clásica biografía de Irving A. Leonard (*Ensayo bibliográfico de Sigüenza y Góngora*, México, Monografías Bibliográficas Mexicanas, y la versión ampliada *Don Carlos de Sigüenza y Góngora. Un sabio mexicano del siglo XVII*, México, Fondo de Cultura Económica, 1984), así como el reciente estudio de Antonio LORENTE MEDINA, 1996.

4. Sólo tratamos de dar un breve compendio del argumento sin mayores connotaciones para uso de los lectores no familiarizados con la obra. Aparte, nos ocuparemos de algunos aspectos concretos, a los que es preciso dar mayor relevancia.

territorios hispanoamericanos hasta dar en la capital mexicana), avanzar en la más exacta determinación y conocimiento del contexto geográfico, antropológico, político y militar que conoció Alonso Ramírez en su deambular por las tierras y los mares de Asia, concretamente por el Pacífico de los Ibéricos, según la conocida y afortunada fórmula acuñada por Pierre Chaunu⁵.

Infortunios fue considerada primero como una novela, más concretamente en palabras de Lucrecio Pérez Blanco como «la primera novela hispanoamericana». Ahora bien, muy pronto, toda una serie de estudiosos fueron descubriendo, uno tras otro, numerosos indicios de la historicidad de los hechos narrados: los personajes, las geografías, las acciones no eran ni mucho menos invenciones del autor, sino realidades perfectamente documentadas, por lo que el texto pasaba del campo de las obras de ficción al ámbito de los testimonios históricos. Hasta tal punto que hoy en día la idea de una narración novelística, pese al atractivo que llegara a suscitar como prueba de la imaginación americana, puede considerarse definitivamente enterrada⁶.

Los principales argumentos en contra de esa teoría han provenido de los trabajos de Fabio López Lázaro y de José Francisco Buscaglia. Su lectura nos convence de dos conclusiones contundentes. La primera es el carácter histórico y autobiográfico de una narración esencialmente verídica, que nada tiene que ver con el mundo de la novela, o sea que se trata de un testimonio ampliamente fiable. La segunda es que Alonso Ramírez, bien por olvido de algunos pormenores de las experiencias vividas varios años antes, bien de modo deliberado para favorecer sus intereses, alteró algunos datos de su exposición y los hizo hablar *pro domo sua*, del mismo modo que Carlos de Sigüenza, el intérprete autorizado de sus palabras, y probablemente secundando las intenciones del virrey, responsable del encargo literario, dio un sesgo parcial a algunas de las afirmaciones generales, en particular a aquellas que atañían a la seguridad y defensa del virreinato⁷.

Muchos de estos detalles apenas si afectan a nuestros propósitos, pero es preciso señalar algunos de ellos, siquiera sea muy brevemente. Primero: el protagonista no se trasladó a Filipinas en el año 1682, sino que, por lo que sabemos con seguridad, no pudo hacerlo antes del 31 de marzo de 1684. Segundo: el capitán de la fragata capturada por Dampier era Felipe Ferrer, a quien Alonso Ramírez suplanta en su relación. Tercero: Resulta confuso el paso del primer barco pirata (el *Cygnnet*) a un presunto segundo buque (¿el *Good Hope*?) en un momento indeterminado. Cuarto: Alonso Ramírez es muy probable que se incorporase de buen grado a la sociedad

5. CHAUNU, 1960. Siguiendo esta formulación, HAUSBERGER, 2018, ha podido hablar recientemente de la prioridad de una «globalización ibérica».

6. El principal sostenedor de la cualidad ficcional de *Infortunios* fue precisamente Pérez Blanco, 1988.

7. LÓPEZ LÁZARO, (2007): 87-104. 2011. Sobre todo, se debe consultar BUSCAGLIA SALGADO, 2011. La perfecta imbricación entre las palabras de Alonso Ramírez y su literaturización por parte de Carlos Sigüenza aparece claramente (y también interesadamente) reflejada en la Aprobación del licenciado Francisco de Ayerra, capellán real en el convento de Jesús María de México: «(Carlos de Sigüenza), al embrión de la funestidad confusa de tantos sucesos dio alma con lo aliñado de sus discursos, y al laberinto enmarañado de tales rodeos halló el hilo de oro para coronarse de aplausos». Ahora bien, para José Francisco Buscaglia, dicha confusión no es flaqueza de memoria o incapacidad de narrador, sino obra consciente de un timador consumado, que es el término que mejor define la personalidad de Alonso Ramírez.

pirática abandonando su condición de cautivo, cosa que naturalmente tenía por fuerza que ocultar. Quinto: es inverosímil que los piratas le cedieran generosamente una de sus naves al término de sus campañas delictivas, si Alonso Ramírez no hubiera dejado de ser un prisionero para convertirse en uno de los suyos. No insistiremos en otras contradicciones o incoherencias ya más alejadas de nuestra intención o más irrelevantes para nuestros objetivos⁸.

En conclusión nos hallamos ante un relato plenamente histórico, narrado por el protagonista (que en algunas ocasiones se equivoca por descuido o miente por conveniencia) y puesto en fina prosa por el gran erudito que fue Carlos de Sigüenza (que en algunos momentos se deja llevar también por designios que pueden dañar la imparcialidad del texto en aras del concepto de la utilidad pública, en este caso en materia de defensa, sostenida por su protector el virrey de Nueva España). Una vez aclarados todos estos interrogantes (¿ficción o realidad? ¿la verdad, toda la verdad y nada más que la verdad o la mancha de algún engaño para enmascarar determinados hechos poco edificantes y la distorsión para procurar algunos fines particulares por muy justificados que pudiesen estar?), convengamos en las conclusiones de Antonio Lorente: «Los estudios recientes han constatado que todos los personajes aparecidos en esta relación son reales e históricamente verificables. Hoy sabemos que Alonso Ramírez suplantó la personalidad del capitán Ferrer; que fue apresado por un solo barco, el *Cygnat*; que se unió voluntariamente a los piratas; que estuvo en dos barcos piratas diferentes en distintos momentos y que eso ha distraído a la crítica mundial durante más de un siglo; que olvidó decirnos sus nombres para evitar ser descubierto y que Sigüenza –y el virrey?– permitió el engaño; que los nombres de los piratas que recordó son los del segundo barco pirata en que anduvo Alonso Ramírez, el *Good Hope*, un buque ignorado por las autoridades españolas; que en este barco tuvo lugar el motín fallido de Cornelio (...) y un sinnúmero de motivos más que ahora no pretende repasar. (...) Pero, en lo esencial, se puede seguir históricamente el curso de los acontecimientos narrados en *Infortunios*»⁹.

Y digamos finalmente, para no seguir prolongando nuestro andar por esta senda, que los *Infortunios* (y esto es lo que realmente nos interesa aquí) nos proporcionan informaciones e impresiones que nos hacen más comprensible el Pacífico de los Ibéricos a fines del siglo XVII¹⁰.

1. El capítulo primero se cierra con la llegada de Alonso Ramírez a las Filipinas (presumiblemente en 1684) y con el relato de la primera impresión que recibe al arribar a la que será su residencia en el archipiélago, el puerto de Cavite, junto a Manila, en la isla de Luzón. Una primera impresión que destaca las luces y las sombras del principal puerto y astillero de la colonia española, con especial énfasis en el contraste entre el buen abrigo del puerto y las pésimas condiciones del hinterland:

8. Aparte de los ya citados, hay que referirse a LORENTE MEDINA, 2017 (que es la edición que vamos a seguir) y la inserción de dicho estudio en su último libro: LORENTE MEDINA, 2018 (en pp. 217-245).

9. LORENTE MEDINA, (2017): 57.

10. Para evitar confusiones, las citas de *Infortunios* (como hemos adelantado en la nota 7) las tomaremos siempre de la edición de Antonio Lorente Medina de 2017.

«Está este puerto en altura de 16 grados, 40 minutos a la banda del Septentrión, y cuanto tiene de hermoso y seguro para las naos que en él se encierran tiene de desacomodado y penoso para los que lo habitan, que son muy pocos, así por su mal temple y esterilidad del paraje, como por falta de agua dulce, y aun del sustento, que siempre se le conduce de la comarca, y añadiéndose lo que se experimenta de calores intolerables, barrancas y precipicios por el camino, todo ello estimula a solicitar la salida del puerto»

Sin embargo, el capítulo segundo se inicia con un *flashback*, en el que nuestro protagonista evoca el itinerario desde Acapulco a Cavite, con numerosos y precisos detalles de la navegación. Entre ellos destaca la llegada a la isla de Guam en el archipiélago de las Marianas, que ya entonces se había convertido en una inevitable escala del Galeón de Manila a su regreso de América. Se señala su ubicación, la presencia de una diminuta isla (Cocos) frente a una ensenada y finalmente el ataque en dicha bahía de Umatac, de fondo «bueno y limpio» para surgir, es decir para fondear. Se trata, por tanto, de una mera confirmación de algo ya sabido por los veteranos de la ruta de Acapulco a Manila¹¹.

Sin duda el comandante del Galeón (cuyo nombre no podemos identificar con exactitud) conocía bien la ruta, pues a renglón seguido la nave pone proa al estrecho de San Bernardino, la embocadura tradicional para los barcos que arribaban en demanda de la bahía de Manila, mientras Alonso Ramírez señala con precisión (salvo algunas excepciones) los lugares que va encontrando la nave en su derrota: cabo del Espíritu Santo, isla de Palapag, islote de San Bernardino, isla de Capul (al sudoeste de la gran isla de Samar, una de las principales de las Visayas), islas de Ticao, Burías y Masbate y, más adelante, islas de Marinduque y Bantón, de donde se arrumba hacia las islas de Mindoro, Lobo y Calapán (aquí con los errores de que la segunda es un pueblo de la gran isla de Luzón y la tercera una ciudad en la costa norte de Mindoro), isla de Ambil y, finalmente, la boca de Mariveles (que era la puerta de entrada y salida de los barcos de Manila), hasta rendir viaje en el puerto de Cavite, destino del barco y de nuestro protagonista¹².

Alonso Ramírez, tras quejarse de las dificultades que sin duda habría de arros-trar para su promoción, nos regala una panorámica de la ciudad de Manila, que hay que poner junto a las otras descripciones coetáneas que poseemos sobre la capital de la España asiática:

«Es la abundancia de aquellas islas, y con especialidad la que se goza en la ciudad de Manila, en extremo mucha. Hállase allí para el sustento y vestuario cuanto se quiere a moderado precio, debido a la solicitud con que por enriquecer los sangleyes lo comercian en su Parián, que es lugar donde fuera de las murallas, con permiso de los españoles, se avecindaron. Esto y lo hermoso y fortalecido de la ciudad, coadyuvado con la amenidad de su río y huertas, y lo demás que la hace célebre entre las colonias que tienen los europeos

11. La bahía de Umatac fue, en efecto, el fondeadero habitual de las naves provenientes de América y destinadas a Filipinas. Al norte se encontraba la población de Agaña, la sede del gobernador del archipiélago. Cf. COELLO DE LA ROSA, 2013 (información tomada de Historia de las islas Marianas, escrita en 1700, en fecha pues muy próxima a la llegada de Alonso Ramírez). Se podrían añadir otros varios títulos firmados por este y por otros especialistas, pero no consideramos necesario hacerlo aquí.

12. Para la localización de las islas y de las poblaciones del área, LANDÍN CARRASCO, 1991.

en el Oriente, obliga a pasar gustosos a los que en ella viven. Lo que allí ordinariamente se trajina es de mar en fuera, y siendo por eso las navegaciones de unas a otras partes casi continuas, aplicándome al ejercicio de marinero, me avecindé en Cavite» (p. 89)¹³.

Esta descripción nos despierta algunos interrogantes. Es sabido de los estudiosos el papel de los sangleyes (los chinos establecidos en Filipinas) y su mercado del parían en la economía filipina. Sin embargo, el narrador sólo enfatiza la facilidad que existe para la adquisición de ciertos bienes de consumo (víveres y ropas), pero no en la escasa rentabilidad de la producción propia de la isla, uno de los obstáculos para su desarrollo autónomo, que hubo de buscar la solución alternativa del comercio transpacífico encarnado por el Galeón, basado materialmente en productos no autóctonos sino foráneos (la seda china y la plata mexicana, para abreviar). Alonso Ramírez comprende enseguida que el tráfico mercantil es fundamentalmente de «mar en fuera», es decir el tráfico marítimo, pero se enrola no en el Galeón, sino en el comercio regional. Es decir, se hace marino mercante, aunque a veces ese «ejercicio de marinero» que le lleva a instalarse en Cavite parece doblarse de cierta experiencia como carpintero de ribera, como constructor naval, actividad que en cualquier caso queda diluida entre sus actuaciones comerciales y, después, abiertamente piráticas¹⁴.

La mención al tráfico marítimo permite a nuestro protagonista dar noticia de algunos de los puertos que ha visitado en el sudeste asiático, aunque en casi todos los casos las referencias son tan sucintas que apenas aportan algo nuevo a nuestros conocimientos. Una de las más interesantes quizás sea la que hace a la ciudad de Madrás, situada no en dicha área, sino en la costa de Coromandel, en el sudeste de la India. Vale la pena reproducir las palabras de Alonso Ramírez:

«Estuve en Madrastapatán, antiguamente Calamina o Meliapor, donde murió el apóstol Santo Tomé, ciudad grande cuando la poseían los portugueses, hoy un monte de ruinas a violencia de los estragos que en ella hicieron los franceses y holandeses por poseerla» (pp. 89-90).

En realidad, la ciudad de Madraspatnam, luego conocida simplemente por Madrás (y hoy por Chennai), fue una vieja población de pescadores dedicada más tarde al tejido del algodón, ocupada por los portugueses, que la retuvieron entre 1522 y 1612, y luego conquistada por los holandeses, que sólo se mantuvieron en ella hasta 1639, momento en que pasó definitivamente a manos de la Compañía Inglesa de las Indias Orientales (East India Company, EIC), que la convirtió en una factoría defendida por el Fort Saint George (construido enseguida, a principios de 1640) y que elevaría a la categoría de presidencia en 1653, aunque alcanzó su máximo esplendor ya en el siglo XVIII. En efecto, la ciudad de Madrás contaría en 1711 con una población de 250 súbditos ingleses, rodeados de varios miles de comerciantes indios y de una colonia de mestizos. Su topografía dual viene configurada por la fortaleza en torno a la cual se extiende la *Whitetown* y el centro urbano de la *Blacktown*, aunque serán

13. Una panorámica de las ciudades portuarias asiáticas, en BROEZE, 1989.

14. Tampoco vamos a insistir en el mundo del Galeón, que cuenta ya con bibliografía abundante. Cf., si se desea, YUSTE, 1984. ALFONSO MOLA & MARTÍNEZ SHAW, 2003. BERNABÉU ALBERT & MARTÍNEZ SHAW, 2013. GIRÁLDEZ, 2015.

los residentes europeos los que se desperecen en el Setecientos, rompiendo el cerco del fuerte e incluso adquiriendo tierras en el cinturón rural que rodea la colonia para regalarse con una serie de villas de arquitectura palladiana y hermosos y eclécticos jardines destinados a paliar la nostalgia de la lejana Inglaterra¹⁵.

Ahora bien, por el contrario, São Tomé de Meliapor (hoy Mylapore) es una ciudad distinta de la anterior, que fue fundada también por los portugueses en 1523 con el nombre mencionado, ya que una de las motivaciones del interés lusitano era dar apropiado cobijo a los supuestos restos mortales del apóstol Santo Tomás, que según la leyenda había evangelizado la región y en ella había sido martirizado, por lo que el monumento identitario de la población es la basílica de São Tomé, que alberga la presunta tumba del santo. Descartando el nombre tradicional cristiano de Calamina, Meliapor estuvo bajo dominio portugués hasta 1662, fecha en que fue ocupada por el sultán de Golconda, que la conservó hasta 1672, en que los franceses (a instigación de los portugueses de Goa) la reconquistaron, aunque dos años más tarde, en 1674, la VOC se hizo con ella desde su base de Pulicat (en una secuencia típica), pero, tras su inmediata devolución al sultán de Golconda, los portugueses (que habían establecido ya en la ciudad un obispado en 1606), volvieron a instalar una factoría en 1686 y a ponerla bajo su completo dominio al año siguiente de 1687 (en una secuencia atípica), hasta 1749 en que fue incorporada definitivamente por los británicos a la presidencia de Madrás. Por tanto, la alusión a Santo Tomás y a los estragos causados por franceses y holandeses nos hace ver que la ciudad visitada por Alonso Ramírez fue São Tomé de Meliapor y no Madrás, que está inmediatamente al norte, cruzando el río Kuvam, aunque no es improbable que pudiera haber estado también en Madrás¹⁶.

La siguiente mención es a la ciudad de Malaca:

«Estuve en Malaca, llave de toda la India y sus comercios por el lugar que tiene en el estrecho de Singapur, y a cuyo gobernador pagan anclaje cuantos lo navegan. Son dueños de ella y de otras muchas los holandeses, debajo de cuyo yugo gimen los desvalidos católicos que allí han quedado, a quienes no se permite el uso de la religión verdadera, no estorbándoles a los moros y gentiles, sus vasallos, sus sacrificios» (p. 90).

La descripción, aunque muy sucinta, es correcta. Tras ciento treinta años de dominio portugués, los holandeses habían ocupado la ciudad en 1641, manteniéndola como escala fundamental en el comercio oriental y percibiendo un derecho de anclaje de las naves que fondeaban en su puerto. También es cierto que, después de un periodo de tolerancia, la política cambió de signo en 1666 y, mientras se autorizaba el culto de todas las demás confesiones, el de la iglesia católica quedó estrictamente

15. Para la historia de la India inglesa y de la East India Company en estos años, la obra clásica es CHAUDHURI, 1965. Para la presencia inglesa en Madrás y en la costa de Coromandel en el siglo XVII, RAYCHUDHURI, 1962. ARASARATNAM, 1986.

16. Calamina, resulta ser una tradición cristiana vinculada a la legendaria predicación de Santo Tomás en la India: «El apóstol Santo Tomás hizo su asiento en la ciudad de Meliapor, que algunos llaman por otro nombre Calamina» (GUZMÁN, 1601, libro II, cap. XXXVIII (sic), p. 150), y «Dicen muchos que Meliapor es la misma ciudad que Calamina, a no ser que por Calamina se quiera significar el collado próximo o cercano donde padeció martirio el santo» (BERTI, 1786: 30). Sobre los avatares de Meliapor, cf. SUBRAHMANYAM, 1993, especialmente, pp. 203-207.

prohibido, en paralelo con la evolución religiosa que se estaba experimentando en la metrópoli. En el momento en que debió producirse la visita de Alonso Ramírez, la ciudad contaba con unos cinco mil habitantes, de los cuales una quinta parte eran chinos, mientras el resto se repartía entre portugueses y holandeses, más malayos, indios, árabes y javaneses¹⁷.

La tercera ciudad visitada por Alonso Ramírez es Batavia (la antigua y la actual Yakarta), la capital de las Indias Orientales neerlandesas, desde su conquista por Jan Pieterszoon Coen en mayo de 1619. La descripción, ligeramente más pormenorizada, es también correcta:

«Estuve en Batavia, ciudad celeberrima que poseen los mismos [los holandeses] en la Java Mayor y adonde reside el gobernador y capitán general de los estados de Holanda. Sus murallas, baluartes y fortalezas son admirables. El concurso que allí se ve de navíos malayos, macasares, sianes, bugises, chinos, armenios, franceses, ingleses, dinamarcos, portugueses y castellanos no tiene número. Hállanse en este emporio cuantos artefactos hay en la Europa y los que en retorno de ellos le envía la Asia. Fabrícense allí, para quien quisiere comprarlas, excelentes armas. Pero con decir estar allí compendiado el universo lo digo todo» (p. 90).

Quizás lo más interesante de estas impresiones sea la enumeración de los pobladores de la ciudad, que constituyen en esencia la sociedad mercantil internacional del Asia del Sudeste y del Pacífico de los Ibéricos: malayos, macasares (de Macasar, el principal puerto de las Sulawesi, en una de cuyas islas, la diminuta Siao en el microarchipiélago de Sangil, permanecieron los españoles hasta 1677, poco antes de las aventuras de nuestro protagonista), sianes (por siameses), bugises (por bugis, un pueblo igualmente originario de Sulawesi, que destacó por su espíritu aventurero y su inclinación a la navegación y al comercio marítimo, antes de caer bajo el dominio de la VOC en 1667 y verse obligados a emigrar y a constituir dos reinos independientes en Selangor (ca. 1710) y Riau (1722), lo que no les impidió seguir manteniendo relaciones con los holandeses), chinos, armenios (una colonia presente también en Filipinas, a partir de una singular diáspora que lleva de la Armenia propia a la Nueva Armenia del imperio safaví y de ahí al Índico y el Pacífico) y los europeos (además de los holandeses) con intereses en la región, es decir franceses, ingleses, dinamarcos (por daneses), portugueses y castellanos (por españoles). Las excelencias militares y mercantiles de Batavia constan, por otra parte, en numerosas relaciones coetáneas¹⁸.

Batavia, en efecto, debió su fortuna a su perfecta situación para ejercer el control del estrecho de la Sonda, aunque tuvo en contra la desventaja de su insalubridad. Durante los primeros años, el fuerte construido a orillas del río Ciliwung fue

17. La bibliografía sobre la cuestión es abundante. Además de la síntesis (que vale para toda la región) ofrecida por TARLING, 1992, tenemos la considerable obra, más centrada en la historia de la ciudad, de SINGH SANDHU & WHEATLEY, 1983. Finalmente, puede utilizarse el excelente compendio de HAYES HOYT, 1993.

18. Sobre Sulawesi, cf. ANDAYA, 1981. Sobre los españoles en Sulawesi, CAMPO LÓPEZ, (2017): 51-80. Sobre la diáspora armenia a partir de la nueva ciudad iraní de Julfa establecida en 1604, una panorámica general en REDGATEL, 2000. PANOSSIAN, 2006. Y más concretamente sobre su penetración en Asia, AGHASSIAN & KÉVONIAN, 1999: 74-94-CHAUDHURI & KÉVONIAN, 2007. Un resumen, en MAURO, 1991: 270-274.

suficiente para albergar las oficinas de la VOC, incluyendo La residencia del gobernador general, los talleres, la caja, la guarnición, el arsenal, la prisión y la sala de reuniones del Consejo de las Indias, dependiente en última instancia de los directores residentes en la metrópoli, los *Heren XVII*. Más adelante se habilitó un sistema de canales recordando la disposición de tantas ciudades holandesas a cuyas orillas se construyeron las casas de uno o dos pisos de los mercaderes. Los holandeses (al igual que ocurriera en Malaca) fueron reticentes frente a la población local, llegando hasta a excluir de la ciudad a los javaneses y sundaneses, pero aceptando en cambio la presencia de la colonia china, que era indispensable (como en Manila) para el desarrollo de la vida urbana. El abigarramiento de Batavia resalta ya en el censo de 1673 (sólo unos años antes de la visita de Alonso Ramírez): 2000 holandeses se diluían (como ocurría en las demás factorías coloniales asiáticas, ya fuera Manila, ya fuera Madrás) entre una población que incluía casi 3000 chinos, más de 1000 moros, más de 5.000 mardicas (en holandés, *mardijkers*, comunidad procedente de territorios ocupados por los portugueses, generalmente compuesta por hijos de libertos, que hablaban un criollo derivado del portugués), casi 1000 balineses, 600 malayos y, sobre todo, más de 13000 esclavos¹⁹.

Finalmente, el último lugar mencionado es el enclave portugués de Macao, aunque en esta ocasión sólo se dedican unas palabras a la importante factoría de la costa de China: «Estuve también en Macao, donde aunque fortalecida de los portugueses que la poseen, no dejan de estar expuestos a las supercherías de los tártaros (que dominan en la gran China) los que la habitan» (p. 91). Nada queda por comentar salvo el empleo del término «supercherías», cuyo significado literal es en realidad «engaños», para referirse a las injerencias de los chinos del Imperio Qing, y la utilización del término «tártaro» para identificar a la dinastía manchú de los Qing, a la sazón los nuevos señores de China, cuando tártaro era entonces el nombre genérico dado a diversos pueblos del Asia Central, como los mongoles o (como en este caso), los manchúes, aunque hoy el uso haya quedado restringido sobre todo a los descendientes de los pueblos que se integraron en el imperio mongol del siglo XIII y que se quedaron en las regiones centrales y meridionales de Rusia²⁰.

Una vez cerrado el capítulo de las descripciones de los grandes puertos visitados por el protagonista, empieza la narración de su gran aventura en los mares de Asia. El origen se encuentra en la expedición ordenada por el gobernador de Filipinas Gabriel de Curucelaegui para garantizar el abastecimiento de Cavite, en este momento muy falto de provisiones de todo tipo por muy diversas circunstancias. El barco utilizado para ello era una fragata de una cubierta (a veces se la caracteriza como mera balandra), la *Nuestra Señora de Aránzazu y San Ignacio*, con veinticinco tripulantes y una escasa capacidad militar como buque de carga que era. En

19. Las obras clásicas sobre las Indias Orientales Neerlandesas y la VOC son BOXER, 1965. GLAMANN, 1981. y GAASTRA, 1983.

20. La bibliografía sobre Macao es extensa, por lo que nos remitimos sencillamente a los libros clásicos de BOXER, 1959. 1984. Añadir también la monografía de LOUREIRO, 1984. En las ediciones de *Infortunios* se emplea con frecuencia la transcripción también usual de Macán. Sobre la utilización coetánea del término tártaro para referirse a los manchúes, PALAFOX Y MENDOZA, 1670. Sobre los manchúes, KYLE CROSSLEY, 2002.

total, contabiliza Alonso Ramírez cuatro chuzos y dos mosquetes (averiados estos últimos además) con dos puñados de balas y cinco libras de pólvora, pero sin ninguna previsión de artillería (ni siquiera un modesto pedrero), pese a tener portas habilitadas para seis piezas (aunque el testimonio de otro de los tripulantes añade otros cuatro mosquetes y una escopeta, lo cual tampoco es mucho)²¹. La descripción tiene todos los ingredientes de la verosimilitud, pues la defensa naval de las Filipinas era muy limitada²².

La pequeña expedición, que tenía como destino la región de Ilocos, llegó seis días después, empleando otros nueve o diez días en el «rescate» o compra y embarque de los bastimentos y poniendo rumbo a Manila, embocando Mariveles al quinto día del tornaviaje. Aquí se torcieron las cosas, pues, en plena maniobra vieron surgir dos embarcaciones que tomaron por amigas, por las dos que habían sido enviadas con el mismo objetivo de aportar víveres («arroz y otras cosas» se especifica) a la costa de Pangasinán y a la isla de Panay. Sin embargo, los barcos, que resultaron ser naves enemigas, destacaron dos piraguas para atacar la nave de Alonso Ramírez, que se defendió como pudo, con dos hombres al servicio de cada mosquete y partiendo las balas con un cuchillo para doblar su número, lo que no fue óbice para que una hueste de más de cincuenta ingleses se apoderase del barco e hiciese prisioneros a sus tripulantes. Aquí de nuevo se aprovecha el episodio para criticar el precario estado militar de la isla. Tras declarar el narrador como «ridícula resistencia» la defensa de la fragata, se vale para remachar el clavo de la palabra de los propios captores, que «celebraron con mofa y risa la prevención de armas y municiones que en ella se hallaron, y fue mucho mayor cuando supieron que aquella fragata pertenecía al rey y que habían sacado de sus almacenes aquellas armas». Pues, en efecto, todas las naves y todas las armas (incluso los galeones dedicados al comercio privado, una anomalía respecto de otras rutas mercantiles imperiales, como la Carrera de Indias, sin ir más lejos) eran de propiedad pública. En todo caso, señalando la fecha del 4 de marzo de 1687 como la del incidente, se cierra el capítulo segundo²³.

En el comienzo del tercer capítulo Alonso Ramírez aparece ya en poder de los ingleses y enrolado forzosamente a bordo de la nave «capitana», una fragata [la *Cygnat*], «gobernada» por el «maestre Bel», tripulada por ochenta hombres y armada con veinticuatro piezas de artillería y ocho pedreros de bronce. A su lado

21. En el texto el nombre del gobernador se escribe equivocadamente Cuzalaegui. Gabriel de Curucelaegui y Arriola fue gobernador y capitán general de Filipinas entre 1684 y 1689, y tenía gran experiencia militar y naval como almirante de galeones y capitán de mar y guerra. Su obra de gobierno la resume bien José HERRERA REVIRIEGO. 2014, especialmente pp. 562-609. Las razones de la falta de bastimentos en Cavite fueron analizadas con todo detalle en LORENTE, 1996: 190-191, destacando la terrible plaga de langosta, que arruinó todos los ramos del consumo ordinario. (Para conocer mejor el alcance de esta crisis frumentaria, cf. GARCÍA-ABÁSULO: 289-299). Por el contrario, hay que matizar la afirmación de la ausencia del Galeón de Manila en ese año de 1687 y del hundimiento del galeón *Santo Niño* fletado justamente como alternativa, ya que, según un reciente y bien documentado artículo (CONSUELO VARELA, 2016: 229-246), si bien ningún galeón llegó a Manila en dicho año de 1687 (coincidiendo en ello con Antonio Lorente en esta aseveración, que es la esencial), en cambio el *Santo Niño* salió en junio del mismo año de Cavite regresando de arribada en noviembre y permaneciendo anclado en puerto hasta su definitivo desguace entre noviembre de 1691 y junio de 1692.

22. Una panorámica sobre esta cuestión, en Alfonso Mola & Martínez Shaw, 2014: 331-371.

23. Existe una monografía sobre el territorio de Pangasinán, MENDOZA CORTÉS, 1974.

navegaba al parecer una segunda nave, tripulada por setenta hombres, armada con veinte piezas de artillería y ocho pedreros y cuyo dueño era «el capitán Donkin».

Es este uno de los puntos más oscuros de la narración de Alonso Ramírez, el que, como ha dicho Antonio Lorente, «ha distraído a la crítica mundial durante más de un siglo» (y que puede continuar distrayéndola, pues el hecho sigue siendo disputado por los especialistas). En efecto, en lo referente a los barcos, no existe concordancia alguna con lo que sabemos por otras fuentes (incluyendo el relato de uno de los presuntos protagonistas, William Dampier), al margen de la realidad (bien precisa, en cambio) de la captura de la *Nuestra Señora de Aránzazu* y *San Ignacio* por los ingleses en unas fechas en que la piratería de esta nacionalidad había vuelto a aflorar con fuerza en Filipinas y, en general, en todo el Océano Pacífico. Así, sabemos que el 21 de mayo de 1686 un buque inglés, el *Cygnat*, cuyo capitán era Charles Swan y entre cuya oficialidad se encontraba el famoso corsario William Dampier (y tal vez ese otro barco cuyo nombre nunca se menciona por lo que cabe dudar de su existencia), arribó a la isla de Guam, con la intención al parecer de embarcar provisiones para proseguir su travesía, pero creando tal inquietud entre las autoridades españolas que desarticuló toda la estrategia defensiva y comercial del archipiélago²⁴.

El propio corsario, en su famosa crónica *New voyage round the World*, explica su llegada a Guam, donde fueron recibidos con toda cordialidad (imaginamos que teñida de cierta prevención) por el gobernador de las islas Marianas (a la sazón Don Damián de Esplana), quien le ofreció abundantes provisiones y armas (con pólvora y balería incluidas). El capitán Swan le pidió cartas de recomendación para comerciantes de Manila, pues quería navegar hacia Madrás (Fort Saint George) y luego traficar con la capital de las Filipinas. El caso es que (según su cómputo de los días por el calendario juliano, utilizado en Inglaterra), a finales de mayo zarparon rumbo a Mindanao, la isla más meridional de las Filipinas, donde el control español era casi inexistente. Allí se produjo un motín contra el capitán Swan, que fue abandonado en tierra con otros 36 hombres. El *Cygnat* (el presunto segundo barco sigue sin mencionarse, por lo que hay que olvidarse del mismo) pone proa al norte y arriban en febrero de 1687 a la isla de Mindoro, entrando en contacto con barcos del ámbito filipino. Dampier, tras confesar abiertamente que su objetivo no era el comercio sino la piratería («our business was to pillage»), narra el episodio de la captura del barco de nuestro protagonista, cargado de arroz y de telas de algodón, una parte de cuyos tripulantes fueron dejados en tierra tres días más tarde (aunque no todos por lo que sabemos a través de Alonso Ramírez) antes de poner rumbo a Pulo Córdor²⁵.

Volviendo ahora al texto de Alonso Ramírez, nuestro narrador nos cuenta que los piratas habían pasado a la Mar del Sur a través del estrecho de Le Maire con intención de saquear los puertos chilenos, pero las inclemencias del tiempo les apartaron de la costa, por lo que decidieron atravesar el Pacífico y presentarse en

24. VARELA, 2016: 236. HERRERA REVIRIEGO, 2014: 573-577.

25. William DAMPIER, 1699. (Incluida en MASEFIELD, 1096, edición por la cual citamos). Una historia de Mindanao, en DELOR, 1983.

Asia con los mismos propósitos depredadores. La derrota seguida les había llevado a las Islas Marianas y bordeando después los cabos del Engaño y Bojeador, se habían dedicado a la captura de barcos mercantes chinos (juncos y sampanes) hasta llegar a la boca de Mariveles, donde se habían apoderado de la fragata. En todo caso, tras interrogar a sus prisioneros (empleando para ello la violencia física) sobre un lugar tranquilo para desembarcar (la isla de Capones parecía el más apropiado), los piratas ingleses renunciaron finalmente a hacerlo en las costas filipinas y arrumbaron hacia Pulo Córdor, una isla montañosa (*pulo* es isla en malayo) frente a la llana costa sudeste de Camboya. Era una de las utilizadas a menudo como puntos de referencia o de estadía por los navegantes que frecuentaban la región, como hicieron en su día los marinos del primer barco español en emprender la ruta de Cádiz a Manila por el cabo de Buena Esperanza. Según Alonso Ramírez, era «una isla poblada de cochinchinos en la costa de Camboya, donde, tomado puerto, (sus captores) cambiaron [es decir, trasladaron] a sus dos fragatas cuanto en la mía se halló y le pegaron fuego [a la capturada]» (p. 99).²⁶

A partir de ahí, Alonso Ramírez navegaría siempre a bordo del *Cygnnet* hasta el final de la aventura pirática de la nave, como sostiene sin dudar José Francisco Buscaglia. Ahora bien, el historiador puertorriqueño soluciona de un modo sucinto y somero las dificultades del texto en lo relativo a los barcos. De este modo, identifica al «maestre Bel» con el capitán John Read, responsable del motín contra el anterior capitán, Charles Swan, en Mindanao y nuevo comandante del *Cygnnet*, siendo su segundo el capitán Teat y Henry Moore el contramaestre (como asevera William Dampier), mientras que la presunta y huidiza segunda fragata iba capitaneada por el capitán Teat (y no por ningún Donkin) y además ya no existiría en el momento del abordaje, pese al relato de Alonso Ramírez²⁷.

Sin embargo, Antonio Lorente, en su último estudio y su última edición de *Infortunios*, da crédito a las conclusiones de Fabio López Lázaro, quien en su intento de aproximarse a los piratas mencionados por sus nombres en la relación de Alonso Ramírez, cree que nuestro protagonista se refiere a otra nave, la *Good Hope*, pues el «maestre Bel» puede identificarse con Walter Berd, cuyo nombre se encuentra unido a los del capitán Duncan Mackintosh (¿«Donkin»?), el *master gunner* Nick Burton (¿«condestable Nicpat»? y el cuartamaestre Dick, todos ellos oficiales de este último navío. De este modo, sin que sepamos cuándo fue con exactitud, en algún momento y en algún lugar Alonso Ramírez se trasladó a este segundo barco (de ahí su insistencia en dar datos del mismo), tal vez durante el otoño de 1687 en Pulo Córdor²⁸.

26. Para una descripción de este rosario de islas, la fuente esencial es Froge, 1926. Fue reiteradamente utilizada en SCHURHAMMER, 1992, t. IV (Japón-China, 1549-1552). Mapas en pp. 34-35. Su utilización por la expedición de Juan de Lángara en la primera expedición de la Armada a Filipinas en 1765-1767, en ALFONSO MOLA & MARTÍNEZ SHAW, (2012): 431-477. También es precisa la descripción de DAMPIER, 1906. La presencia de los «cochinchinos» se explica lógicamente por su proximidad a la región llamada Cochinchina, en el delta del río Mekong, en el actual Vietnam (con capital en la antigua Saigón, hoy Ciudad Ho Chi Minh), tierras recientemente incorporadas y colonizadas por los vietnamitas (Cf. DUTEUIL, 1997).

27. BUSCAGLIA SALGADO, 2011: 152, notas 159, 160, 161 y 162.

28. LÓPEZ LÁZARO, 2011: 57-59. LORENTE, (2017): 32-35.

Siguiendo ahora con la narración de los hechos, Alonso Ramírez ofrece muchos detalles de la estancia de los piratas en Pulo Cóndor, aunque cabe recelar alguna exageración en sus palabras, transcritas por Carlos de Sigüenza.

«O de miedo o por otros motivos que yo no supe», los pobladores de la isla compraron ropas a los ingleses y les vendieron bastimentos, como brea, grasa y carne salada de tortugas. Después prostituyeron a algunas de sus mujeres (las madres a sus hijas, los maridos a sus esposas) por un precio ínfimo, una manta o una cosa equivalente. Y lo peor vino al final, cuando las fragatas se dispusieron a partir después de permanecer cuatro meses en el puerto, pues en lugar de pagar el hospedaje convenido los piratas procedieron a una matanza indiscriminada de todos los isleños (sin respetar según el relato ni a las mujeres a las que habían dejado encintas) y a incendiar el poblado, llevándose después los despojos que encontraron, entre ellos restos humanos que permitieron a la tripulación entregarse a actos de antropofagia, duramente rechazados por nuestro protagonista²⁹.

Prosiguiendo su periplo pirático, al tercer día apresaron frente a las costas de Camboya un sampán, con el que procedieron como en la ocasión anterior. Tras apoderarse de la plata y demás cosas de valor, pero despreciando el cargamento de pimienta, le quitaron el timón y las velas y le abrieron una vía de agua para que se hundiese, mientras desembarcaban a sus tripulantes en la costa. De ahí arrumbaron a la isla desierta de Pulo Ubi, donde se abastecieron de coco y ñame. Allí permanecieron al acecho de nuevas presas, con espléndidos resultados. En efecto, de las tres naves que fueron capturadas una pertenecía al rey de Siam y las otras dos eran portuguesas, con base en Macao y Goa respectivamente. En la nave siamesa viajaba un embajador que llevaba un regalo oficial para el gobernador de las Filipinas: «preseas de mucha estima y muchos frutos y géneros preciosos de aquella tierra», nos dice Alonso Ramírez. En efecto, los años ochenta habían asistido a un acelerado incremento de las relaciones entre Ayuthya y Manila, hasta tal punto que, según Florentino Rodao, se poseen evidencias de que el rey Narai (1656-1688) enviaba cada año un barco (o somah) a la capital de Filipinas, «cargado de...algún material en bruto de Surat y Coromandel, sedas de China elaboradas y en bruto... hierro, y vuelve con reales de a ocho». De hecho se tienen noticias ciertas de una de estas embajadas en 1688, estrictamente contemporánea a los hechos narrados³⁰.

Por su parte, la nave de Macao era un buque mercante con un cargamento de ricos tejidos de seda y numerosas piezas de filigrana de oro enviadas a Europa por la vía de Goa. La tercera presa, que era la más valiosa, transportaba por cuenta del virrey de Goa un precioso cargamento destinado a conseguir del rey de Siam la reparación de una injusticia cometida contra dos súbditos portugueses y contenía, al decir de Alonso Ramírez, «una como torre o castillo de vara en alto de puro oro,

29. Las compras de brea y grasa se justifican por su empleo en el calafateado de los barcos. La carne de tortuga poseía, además de su valor nutritivo, la ventaja añadida de combatir el escorbuto, la terrible plaga de los viajes marítimos de larga distancia. [*Diccionario de ciencias ...*, 1826: «Los marinos aprecian mucho la carne de tortuga y la creen muy eficaz contra el escorbuto» (vol. 35, p. 403) y *Tratado de materia...*, 1794: «El galápagos caretta consta de una carne sabrosa, que suele mover con suavidad el vientre y según Plenck [Joseph Jakob Plenck, 1735-1809, médico y botánico austríaco] se suele ordenar para curar el escorbuto.» (t. II, p. 288)].

30. Rodao, 1997: 69-73.

sembrada de diamantes y otras preciosas piedras», muchas alhajas de plata y una serie de productos preciosos de perfumería, como ámbar, almizcle y alcanfor. Las naves fueron desvalijadas e incendiadas.³¹

Las fragatas aproaron a renglón sentido a la isla de Siantán, cuyos habitantes (por su proximidad a la costa oriental de Malasia) eran malayos que utilizaban los kris como armas. De nuevo se produce la compra de víveres (cabras y cocos) y otros pertrechos (el propio aceite de coco para alimentar la lantía, el aparato que permitía ver la brújula de noche) y de nuevo el robo y la matanza de los isleños. De allí pasan a la isla de «Tamburlán», en realidad Tambelán, poblada de macasares, donde los ingleses volvieron a incendiar la población (¿la capital, Melaju?), aprovechando el sueño de sus moradores. De allí se dirigieron a Borneo, fondeando en el puerto de Sukadana, en la costa occidental de la isla, donde se entregarían a otro de sus usuales saqueos piráticos, esta vez con un botín mucho más considerable³².

Sukadana fue una repetición de las acciones anteriores, pero quizás aún a mayor escala. La ciudad era famosa especialmente por sus diamantes y había ya suscitado la codicia de los mercaderes europeos del sudeste asiático. Los piratas entraron en la barra del río, exponiendo su voluntad de comerciar con las mercancías que traían (procedentes de sus anteriores rapiñas) y consiguiendo (también mediando un regalo) la anuencia del gobernador, que aceptó su propuesta de hacer la «feria» en su propia residencia. Con un ataque sorpresa, los ingleses se apoderaron al mismo tiempo de los diamantes y otras piedras preciosas y del gobernador y los principales de la población, saliendo con sus barcos por la barra del río y aproando primero a la isla de Batu Malang (Baturiñán en el texto) y de Pulo Tiomán o Pulo Timón (Pulitimán en el texto), donde dejaron a los rehenes y escaparon para las costas de Bengala. El producto del saqueo fue tan cuantioso que hizo exclamar a Alonso Ramírez (en la versión de Carlos de Sigüenza): «No hubo pillaje que a este se comparase por lo poco que ocupaba y su excesivo precio. ¿Quién será el que sepa lo que importaba? Vídele al capitán Bel tener a granel llena la copa de su sombrero de solos diamantes (p. 105) ³³».

31. Sobre las relaciones entre Siam y su entorno europeo durante el reinado de Narai, cf. RODAO, 1997: 66-74. Sobre la posición de los ingleses de Madrás en relación con Siam, las noticias proceden esencialmente del clásico Anderson 1890. (Cf. REID, 1993: 307: «Around 1680 it looked as if the English East India Company might provide this, especially when the talented Greek Constance Phaulkon (originally Constantin Hiérachy) rose rapidly in Siamese service as an English protégé. The English proved impossibly quarrelsome, however. The two factors trusted by Phaulkon and the Siamese –Samuel White and Richard Burnaby– left the service of the East India Company and became ever more embittered with its official representatives in Madras. In 1683 Burnaby was appointed Siamese governor of Mergui [archipiélago en la frontera con Birmania] with White as syahbandar (harbourmaster) as part of Phaulkon's plan to organize Narai's royal trade to India with European expertise. In 1687 Fort Saint George in Madras had grown so frustrated with its two errant sons that it declared war on Siam and abortively tried to seize Mergui»). Buen ambiente para las acciones piráticas de los captores de Alonso Ramírez.

32. Las relaciones de los europeos con Borneo se concentraban sobre todo en el rico y bien organizado sultanato de Brunei en el norte de la gran isla. Cf. al respecto, BROWN, 1970. SANDERS, 2002.

33. La producción y el comercio de diamantes se centraba exclusivamente en el sudeste y el sudoeste de la isla de Borneo, al margen del sultanato de Brunei, en la región que hoy se conoce como Kalimantan dentro de la república de Indonesia. En el sudeste, Sukadana era precisamente el centro más importante, mientras en el sudoeste el predominio correspondía a Banjarmasin, una división que se patentizaba también en el dominio de la minería y la orfebrería, que estaban en manos de malayos en la primera y de chinos en la segunda de las áreas mencionadas,

Una atenta observación al derrotero seguido nos pone de manifiesto el papel esencial de estas islas vecinas a la costa que los europeos nombran con el nombre malayo de «pulo». Georg Schurhammer, utilizando la información de François Froger (y otras fuentes), describe así el viaje de San Francisco Javier por este laberinto de islas:

«Quince leguas al norte de Pedra Branca (un pequeño y blanco peñón bien conocido por los que iban a China) apareció un grupo de islas; a la izquierda la tierra firme malaya, después a la derecha la pequeña isla de Sibú; algo más lejos del pico de la isla de Tingi y completamente al este, el pico doble de Pulo Aor; entre estas dos islas, al fondo dos islas más: a la izquierda Pulo Tianpán y a la derecha Pulo Pisang. El junco de Avan maniobró entre Pulo Tingi y Pulo Aor, y al día siguiente, a primeros de julio, llegó a la rocosa isla de Pulo Tiomán de más de 1000 metros de altura, tupida de selvas, y ancló a la vera de una playa de cocoteros en la costa este a 100 leguas de Malaca, una parada obligatoria para todas las naves que desde allí navegaban a China»³⁴

Ahora los piratas se dirigen a la costa de Bengala, según nuestro protagonista, «por ser más cursada de embarcaciones», lo cual era absolutamente cierto. Y vuelven a apresar otras dos naves: «bien grandes de moros negros, cargada de rasos, elefantes, gasas y sarampuris», que como es habitual incendian, al tiempo que matan a parte de sus tripulantes y embarcar en pequeñas lanchas a lo que quedan vivos. Y entonces se produce un giro decisivo en la estrategia, motivada por un hecho nuevo que, siendo previsible, aún no había hecho acto de presencia en el horizonte de los depredadores³⁵.

Las palabras de Alonso Ramírez son explícitas a este respecto:

«Hasta este tiempo no se habían encontrado con navío alguno que se les pudiera oponer, y en este paraje, o por casualidad de la contingencia, o porque ya se tendría noticia de tan famosos ladrones en algunas partes, de donde creo había ya salido gente para castigarlos, se descubrieron cuatro navíos de guerra bien artillados, y todos de holandeses, a lo que parecía» (p. 106).

La llegada de la escuadra neerlandesa hizo a los ingleses cambiar de rumbo y, en la oscuridad de la noche, aproar hacia Pulo Aor, donde hicieron acopio de agua y de bastimentos. Sin embargo, y aquí Alonso Ramírez vuelve a ser muy claro, «no teniéndose ya por seguros en parte alguna y temerosos de perder las inestimables riquezas con que se hallaban, determinaron dejar aquel archipiélago (en realidad, toda aquella región)»³⁶.

Enfrentados al dilema de cruzar al otro lado por el estrecho de la Sonda o por el de Singapur, los piratas, eligieron este último por una razón evidente: escapar de la amenaza holandesa. También en este caso, son reveladoras las exactas palabras de Alonso Ramírez:

aunque Martapura era el principal centro para la talla de los diamantes, en todo caso famosos internacionalmente (desde entonces y hasta nuestros propios días) por su brillo y su pureza.

34. SCHURHAMMER, 1992, t. IV: 47-48.

35. Los rasos son tejidos de seda, las gasas son piezas de seda transparente y los elefantes y los sarampures son tejidos de algodón de la India. Hay que corregir la equivocada identificación de los «elefantes» por BUSCAGLIA, 2011: 164, nota 253.

36. Cf. PARTHESIUS, 2010.

«Dudando si desembocarían por el estrecho de Sunda [Sonda] o de Singapur, eligieron este por más cercano, aunque más prolijo y dificultoso, desechando el otro, aunque más breve y limpio, por más distante, o, lo más cierto, por más frecuentado de los muchos navíos que van y vienen de la Nueva Batavia, como arriba dije» (p. 106).

Ayudados de un práctico navegaron, pues, por el estrecho de Singapur, enarbolando banderas holandesas y con las armas dispuestas, logrando su objetivo. A la salida, se toparon con una fragata malaya cargada de arroz y de bongas (es decir, de areca, fruto de una especie de palma que, mezclada con betel, un tipo de hojas con sabor a menta, y con cal de conchas, es un producto de consumo típico en toda la región), a la que atacaron («por no perder la costumbre de robar», le explica con desenfado Alonso Ramírez a Carlos de Sigüenza), obligando a sus tripulantes a desalojarla y a buscar su libertad en tierra, cosa que al parecer también hicieron cinco compañeros de nuestro protagonista³⁷.

Veinticinco días después, decidieron apartarse de otra isla (cuyo nombre no supieron) por presumirla poblada de portugueses. De ahí arrumbaron hacia Nueva Holanda (la futura Australia), en cuyas costas desembarcaron después de más de tres meses de navegación. En este momento, Alonso Ramírez nos ofrece algunos detalles de esta tierra austral, todavía prácticamente inexplorada («aún no bastante descubierta de los europeos y poseída a lo que parece de gente bárbara»), por lo que su testimonio tiene (aunque en ningún caso pueda compararse con la extensa y precisa relación hecha por William Dampier), un valor añadido:

«Desembarcados en la costa los que se enviaron a tierra con las piraguas, hallaron rastros antiguos de haber estado gente en aquel paraje; pero siendo allí los vientos contrarios y vehementes y el surgidero malo, solicitando lugar más cómodo, se consiguió en una isla de tierra llana, y hallando no solo resguardo y abrigo a las embarcaciones, sino un arroyo de agua dulce, mucha tortuga y ninguna gente, se determinaron dar allí carena para volverse a sus casas. Ocupáronse ellos [los ingleses] en hacer esto [el carenado], y yo y los míos en remendarles las velas y en hacer carne» (pp. 107-108).

O sea, que los ingleses daban por concluida la campaña y emprendían el regreso³⁸.

Unos cuatro meses después, siguiendo el relato de Alonso Ramírez, la expedición zarpó con rumbo a la isla de Madagascar (o de São Lourenço, según el nombre con que la bautizara el portugués Diogo Dias en 1500), uno de los grandes lugares de encuentro de la piratería internacional, llegando a su destino en veintiocho días, tras lo cual se dedicaron a la tarea prioritaria de adquirir de los isleños (a los que se

37. Sobre el ámbito del dominio holandés en Indonesia, se pueden recomendar las obras generales ya citadas, el volumen correspondiente a los tiempos modernos de *Indonesian Heritage* (REID, 1996), y, concretamente, sobre las Molucas, el excelente libro de ANDAYA, 1993.

38. Esta es una de las razones de José Francisco Buscaglia para sostener sin vacilación que Alonso Ramírez hizo toda la travesía a bordo del *Cygnat* (Cf. 2011: ilustración 10). Como se sabe, Australia fue avistada por primera vez por el español Luis Váez de Torres en 1606 (de donde el nombre de estrecho de Torres para el brazo de mar que la separa de Nueva Guinea) y posteriormente fue visitada por el navegante neerlandés Abel Tasman, que le dio en 1644 el nombre de Nueva Holanda, el usado por Alonso Ramírez y por William Dampier en su relación con motivo de su estancia en enero-marzo de 1688 (José Francisco BUSCAGLIA (2011: 274) sitúa el desembarco en el paraje llamado hoy precisamente Cignet Bay, en la península situada al nordeste de King's Sound, en Australia Occidental). Sobre estos primeros contactos de los europeos, cf. Sharp, 1979-1989. SCHILDER, 1976. HILDER, 1980. WILLIAMS & FROST, 1988.

identifica como negros en dos ocasiones y como «negros moros» en una tercera) «muchas gallinas, cabras y vacas» para enriquecer el rancho y garantizarse un viaje de retorno sin incidencias³⁹.

En Madagascar se produce otro de los hechos singulares de la relación. Mientras los barcos se hallaban en plena tarea de proveerse de víveres entró en puerto un mercante inglés. Los piratas intentaron apoderarse del mismo mediante la astucia (ya que dada la artillería y la tripulación del recién llegado, era imposible hacerlo por la fuerza), pero la sagacidad del capitán del mercante hizo imposible la operación. Los llamados Bel y Donkin impusieron silencio a los «españoles» para que no revelaran nada de las acciones piráticas que eran su oficio y mintieran sobre su condición, haciéndose pasar por tripulantes enrolados con un sueldo, aunque dos de ellos no cumplieron la orden y fueron azotados hasta la muerte. Finalmente, los piratas decidieron abandonar al grupo «español» en Madagascar, a lo que Alonso Ramírez se resistió:

«...considerando la barbaridad de los negros moros que allí vivían, hincado de rodillas y besándoles los pies con gran rendimiento, después de reconvenirles con lo mucho que les había servido y ofreciéndome a asistirles en su viaje como si fuese esclavo, conseguí el que me llevaran consigo» (p. 109)⁴⁰.

La escuadra alcanzó el cabo de Buena Esperanza dos meses después y, tras tomar agua y leña un mes y medio después en «una isla que nombran de Piedras» (con toda seguridad Santa Helena), llegaron finalmente casi un mes más tarde a las costas de Brasil, hasta alcanzar las bocas del río Amazonas. Y aquí podría terminar nuestra exposición, dado que el Pacífico de los Ibéricos ha quedado definitivamente abandonado. Sin embargo, hemos preferido prolongar algo más nuestro relato en razón de algunos hechos de los que debemos dar cuenta brevemente.

Primero, en este punto en que nos encontramos se produce de la liberación de Alonso Ramírez y sus compañeros supervivientes. El grupo estaba compuesto por ocho hombres, de los cuales sólo dos eran españoles criollos (el protagonista, puertorriqueño, y Juan Casas, mexicano de Puebla de los Ángeles), mientras el resto se componía de dos filipinos (Juan Pinto, un pangasinán, Marcos de la Cruz, un pampango), dos sangleyes (Antonio González y el mestizo Francisco de la Cruz), un indio malabar (Juan Díaz) y un negro mozambiqueño (Pedro, el esclavo de Alonso Ramírez). Del resto, los otros dieciocho de la tripulación original de la fragata apresada por los ingleses, se da también cuenta: ocho quedaron en la isla despoblada

39. Sobre Madagascar, cf. DESCHAMPS, 1972 (4ª ed.). También, KENT, 1970. BROWN, 1978. Más recientemente, BROWN, 2000.

40. Las costas de Madagascar albergaban, en efecto, desde la segunda mitad del siglo XVII, verdaderas colonias piráticas. La isla se había convertido, al menos desde 1680 (poco antes de la visita del *Good Hope*) en una auténtica fortaleza de la piratería europea, en una réplica de la isla de la Tortuga en el Caribe, hasta tal punto que los recuerdos de tal actividad se han convertido actualmente en un recurso turístico. Incluso, la pequeña isla de Sainte-Marie, colonizada por los franceses, había llegado a ser el asiento de una suerte de república pirática, bajo el nombre de Libertatia o Libertalia, lo que ha dado origen a diversos estudios y hasta a alguna novela histórica, como SOPEÑA, 2011. Por otra parte, José Francisco Buscaglia refuta el testimonio de Alonso Ramírez: el barco, que no era un «navío inglés mercantil», sino un barco negrero procedente de Nueva York, fue capturado por el *Cygnat* el 25 de agosto de 1688 (2011: 167, nota 281).

de Pulo Ubi, cinco huyeron en Singapur y cinco murieron a consecuencia de los azotes recibidos como castigo, dos de ellos en Madagascar (como ya vimos) y otros tres en otros lugares y momentos que no se mencionan. Ahora bien, esto contrasta abruptamente con las informaciones fidedignas que poseemos por otros conductos: cinco hombres (cuatro marineros y un soldado) habían sido puestos en libertad el 7 de marzo, y otros cinco tripulantes lo serían el 12 de octubre del mismo año, todo lo cual confirma la mala memoria o la tergiversación deliberada de los hechos de Alonso Ramírez⁴¹.

Ahora bien, el hecho de la liberación resulta confuso, como han puesto de relieve aquellos que han estudiado la obra. Siguiendo el relato de Alonso Ramírez, los ingleses se dividieron entre los que querían degollarlos a todos y los que finalmente se decidieron a liberarlos, entre los cuales destacaron por sus intervenciones en ese sentido el condestable Nicpat, el cuartamaestre Dick (oficial inferior al contramaestre) y el propio capitán Donkin, que se mostraron propicios a la benevolencia y a dejarles la fragata capturada a los malayos en el estrecho de Singapur:

«Diéronme un astrolabio y agujón, un derrotero holandés, una sola tinaja de agua y dos tercios de arroz; pero al abrazarme el condestable para despedirse, me avisó que me había dejado, a excusas [a escondidas] de sus compañeros, alguna sal y tasajos, cuatro barriles de pólvora, muchas balas de artillería, una caja de medicinas y otras diversas cosas» (p. 112).

Los distintos autores han pensado que tal actitud sólo podría explicarse por el cambio de condición de nuestro protagonista, que se habría convertido en un pirata más y habría colaborado en muchos de los hechos delictivos contenidos en su relato, lo que se refuerza por el hecho de que el negro mozambiqueño liberado fuera su esclavo de nombre Pedro, lo que sería contradictorio con su status de cautivo y casi esclavo él mismo, todo lo cual resulta más que verosímil. No discutiremos aquí el caso, aunque sí nos haya parecido que debíamos referir tales circunstancias.

Segundo, también hemos creído conveniente dar cuenta del final de la aventura. Tras una larga singladura de 52 días por el ámbito caribeño, la nave quedó varada en un islote de Yucatán, desde el cual los ocho supervivientes emprendieron una caminata por la península hasta que, después de un mes y medio fueron encontrados por unos siervos indios del encomendero Juan González en la costa de Bacalar, lo que significó, si no el fin de sus aventuras, sí su reingreso en el seno del mundo hispánico de donde habían partido. Y con ello no nos vemos en la necesidad de proseguir más allá esta parte de nuestro relato.

Hay que comentar en cambio algunas de las noticias contenidas en el capítulo cuarto, por cuanto nuestro narrador nos refiere ciertos pormenores de su vida a bordo del barco pirata después de su captura y, por tanto, cuando todavía la escuadra inglesa se encontraba en las aguas del Pacífico ibérico. Los trabajos de los marineros eran semejantes a los usuales en otras latitudes: baldear las embarcaciones, limpiar los alfanjes y los cañones y las llaves de las carabinas con loza china molida, hacer meollar (cordel), colchar cables, saulas y contrabrazas (todos ellos diversos tipos

41. BUSCAGLIA, 2011: 144-145.

de cabos), hacer cajetas, embergues y mojeles (otros tipos de cabos), ocuparse del timón y pilar el arroz, o sea majarlo en un pilón, aparte de otras tareas eventuales como las de aferrar las velas en el transcurso de las tormentas.

También resulta interesante señalar el magro e insuficiente rancho de los cautivos: una ganta («que viene a ser un almud», precisa nuestro protagonista) de arroz, que había que sancochar con agua del mar ya que no les daban sal para ello y menos de medio cuartillo de agua por hombre y día, sin que pudiesen compartir la carne, el vino, el aguardiente, la bonga, los cocos y las menestras de que disfrutaban los restantes marineros. Y no cuento nada del capítulo de los correctivos, bien explicitados en el relato de nuestro protagonista, por ser común a todas las geografías piráticas, y no sólo piráticas, aunque algunas cifras no concordantes (en el caso de los azotes) nos hacen barruntar alguna exageración de parte del narrador⁴².

En cualquier caso, Alonso Ramírez llegó finalmente a la capital de Nueva España, donde la conjunción de su interés en referir su historia de un modo favorable para su persona (ocultando sus posibles actividades delictivas) y del interés del virrey por ofrecer una imagen de la situación en el imperio acorde con su visión de las cosas y sus consiguientes propuestas políticas, produjo este producto híbrido, que sigue siendo objeto de discusión entre los especialistas y del que hemos analizado solamente aquella parte que concierne directamente a la presencia española en Asia, desde su dominio de las Filipinas (y las Marianas) hasta su proyección hacia los océanos Pacífico e Índico, sin apenas señalar más que el hecho de que el protagonista de la historia, saliendo de su Puerto Rico natal y regresando a la capital de Nueva España, consiguió dar una nueva vuelta al mundo.

2. Un texto híbrido por sus excepcionales características. Así, el texto de 1690 pudo pasar inicialmente por una obra de ficción, una novela (la primera novela hispanoamericana), hasta que la investigación especializada pudo establecer la historicidad de la geografía y la acción referidas en el libro, señalando la concordancia entre los hechos narrados y los hechos conocidos atestiguados por otras fuentes. La supuesta novela adquiriría el estatus de una relación de hechos verídicos.

Nos encontramos entonces con una autobiografía, la de Alonso Ramírez, que explica su peripecia a uno de los más cualificados eruditos de la Nueva España del siglo XVII, Carlos de Sigüenza y Góngora, el cual convierte la autobiografía en una biografía que reproduce con galanura literaria el que podemos juzgar confuso y desordenado relato del protagonista. Ya no hay rastro de la anteriormente considerada obra de ficción, sino que nos las tenemos con un texto que refleja la verdad de los hechos sucedidos, de la prodigiosa pero real aventura de Alonso Ramírez.

Pero, ¿estamos en posesión de la verdad, toda la verdad y nada más que la verdad? Los estudios de algunos investigadores (Fabio López Lázaro, Antonio Lorente Medina, José Francisco Buscaglia Salgado) descubren que Alonso Ramírez cuenta

42. La ganta es una medida de capacidad usada en Filipinas para áridos (especialmente para el arroz, como en este caso) y para líquidos y que equivale a unos tres litros, mientras que por el contrario el almud (en la comparación de Alonso Ramírez) es una medida de capacidad usada en Castilla, pero con equivalencias diversas según las diferentes áreas, aunque normalmente por encima de los cuatro litros y medio. (DRAE).

una historia que no se ajusta lo que conocemos a través de otros documentos perfectamente fidedignos. ¿Se debe a un desfallecimiento de la memoria del narrador acerca de unos hechos acontecidos años atrás? En la mayor parte de los casos el motivo es la tergiversación deliberada de los hechos por quien para el último de los estudiosos citados es un «gran timador», un gran urdidor de mentiras, de artimañas. Alonso Ramírez es veraz la mayor parte de las veces pero miente deliberadamente en unos casos o practica el juego de la confusión en otros, precisamente en aquellas ocasiones que pueden desvelar que su condición en el barco en que navegó, a bordo del cual se desarrolló su aventura por el Pacífico y por el Índico, no fue la de un cautivo forzado (puesto que pudo optar por la libertad tal vez desde el día siguiente al de su captura), sino que fue la de un pirata más, voluntariamente enrolado en la empresa criminal y beneficiario por tanto de la actividad depredadora desplegada en aquellos mares del Asia del Sudeste y de la costa de Coromandel. De esta forma, se requiere una actitud decididamente crítica a la hora de separar el trigo de la paja, a la hora de adquirir certidumbre sobre la narración.

Esta aproximación crítica a la obra es más urgente en cuanto que el relato está ya sirviendo como fuente fidedigna para apuntalar nuestro conocimiento de los hechos acaecidos en aquella área en las postrimerías del siglo XVII, algunas veces en diálogo con la obra coetánea de William Dampier, el cultivado pirata del *Cygnat*. Un modo de proceder que consideramos perfectamente lícito, por cuanto el texto escrito por Carlos Sigüenza a partir del relato de Alonso Ramírez nos ha servido para ampliar nuestros conocimientos sobre un espacio y un tiempo que tiene todavía muchas incógnitas que desvelar y que además nos interesa especialmente puesto que la geografía es el Pacífico (y el Índico) de los ibéricos y la cronología corresponde al tiempo de la globalización temprana. De este modo, nuestra aproximación a dicho texto queremos considerarla justamente como una aportación a la historia del imperio español en Asia e incluso a la historia universal en la época de la primera globalización, que algunos autores llaman rotundamente la época de la globalización ibérica.

BIBLIOGRAFIA

- AGHASSIAN, Michel & KÉVONIAN, Keram, «The Armenian Merchant Network: Overall Autonomy and Local Integration», en Sushil Chaudhuri y Michel Morineau (eds.): *Merchants, Companies and Trade. Europe and Asia in the Early Modern Era*, Cambridge, Cambridge University Press, 1999: 74-94.
- ALFONSO MOLA, Marina & MARTÍNEZ SHAW, Carlos (eds.), *El Galeón de Manila*, Madrid, Aldeasa, 2003.
- ALFONSO MOLA, Marina & MARTÍNEZ SHAW, Carlos, «La Armada en el Cabo de Buena Esperanza. La primera expedición del *Buen Consejo* (1765-1767)», *Anuario de Estudios Atlánticos*, 59 (2012):431-477.
- ALFONSO MOLA, Marina & MARTÍNEZ SHAW, Carlos, «La Armada en Filipinas durante los tiempos modernos», en María Baudot Monroy (ed.): *El Estado en guerra. Expediciones navales españolas en el siglo XVIII*, Madrid, Polifemo, 2014: 331-371.
- ANDAYA, Leonard Y., *The Heritage of Arung Palakka. A History of Southwest Sulawesi (Celebes) in the Seventeenth Century*, La Haya, Martinus Nijhoff, 1981.
- ANDAYA, Leonard Y., *The World of Maluku. Eastern Indonesia in the Early Modern Period*, Honolulu, University of Hawaii Press, 1993.
- ANDERSON, John, *English Intercourse with Siam in the Seventeenth Century*, Londres, 1890.
- ARASARATNAM, Sinnappah, *Merchants, Companies and Commerce on the Coromandel Coast, 1650-1740*, Delhi, Oxford University Press, 1986.
- BERNABÉU ALBERT, Salvador & MARTÍNEZ SHAW, Carlos (eds.), *Un océano de seda y plata. El universo económico del Galeón de Manila*, Madrid, CSIC, 2013.
- BERTI, Giovanni Lorenzo, OSA, *Compendio de la historia eclesiástica*, Madrid, 1786.
- BOXER, Charles Ralph, *Seventeenth Century Macau*, Hongkong, Heinemann, 1984.
- BOXER, Charles Ralph, *The Dutch Seaborne Empire, 1600-1800*, Londres, Hutchinson, 1965.
- BOXER, Charles Ralph, *The Great Ship from Amacan. Annals of Macao and the Old Japan Trade, 1555-1640*, Lisboa, Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, 1959.
- BROEZE, Frank (ed.), *Brides of the Sea. Port Cities of Asia from the 16th- to the 20th Centuries*, Honolulu, University of Hawaii Press, 1989.
- BROWN, D. E.: *Brunei, the Structure and History of a Bornean Malay Sultanate*, The Star Press, Brunei Museum, Bandar Seri Begawan, 1970.
- BROWN, Mervyn, *A history of Madagascar*, Princeton (NJ), Markus Wiener Publishers, 2000.
- BROWN, Mervyn, *Madagascar rediscovered. A history from early times to Independence*, Londres, Damian Tunnacliffe, 1978.
- BUSCAGLIA SALGADO, José Francisco, Introducción a Carlos de Sigüenza y Góngora: *Infortunios de Alonso Ramírez*, Madrid, CSIC/Ediciones Polifemo, 2011.
- CAMPO LÓPEZ, Antonio C., «La presencia española en el norte de Sulawesi durante el siglo XVII. Estudio del asentamiento español en el norte de Sulawesi ante la oposición local y la amenaza holandesa (1606-1662)», *Revista de Indias*, n° 269 (2017), pp. 51-80.
- CHAUDHURI, Kirti N., *The English East India Company, 1600-1640*, Londres, Frank Cass & Co, 1965.
- CHAUDHURI, Sushil & KÉVONIAN, Keram (eds.): *Les Arméniens dans le Commerce Asiatique au début de l'ère moderne*, París, Maison des Sciences de l'Homme, 2007.
- CHAUNU, Pierre, *Les Philippines et le Pacifique des Ibériques (XVI, XVII, XVIII siècles)*, París, SEVPEN, 1960.

- CHAVES Nogales, Manuel: *Juan Belmonte, matador de toros. Su vida y sus hazañas*, Madrid, Alianza Editorial, 1969.
- COELLO DE LA ROSA, Alexandre, Estudio y edición de Luis de Morales y Charles Le Gobien: *Historia de las Islas Marianas*, Madrid, Polifemo, 2013.
- DAMPIER, William, *A New Voyage round the World*, Londres, [1699], en John Masefield (ed.), *Dampier's Voyages*, Londres, E. Grant Richards, 1906.
- DESCHAMPS, Hubert, *Histoire de Madagascar*, París, Berger-Levrault, 1972 (4ª ed.).
- Diccionario de ciencias médicas por una sociedad de los más célebres profesores de Europa*, Madrid, Imprenta de D. Mateo Repullés, 1826.
- DUTEUIL, Jean-Pierre, *L'ombre des nuages. Histoire et civilisation du Vietnam, 1427-1819*, París, Éditions Arguments, 1997.
- DELOR, Ángeles F., *Mindanao. The Story of an Island*, Manila, GIC Enterprises and Co, 1983.
- FROGER, François, *Relation du premier voyage des Français a la Chine fait en 1698, 1699 et 1700 sur le vaisseau L'Amphytrite*, Leipzig, 1926.
- GAASTRA, Femme Simon, *De Geschiedenis van de VOC*, Harlem, 1982. Sobre Batavia concretamente, cf. Jean Gelman Taylor: *The Social World of Batavia. European and Asian in Dutch Asia*, Madison, University of Wisconsin, 1983.
- GARCÍA-ABÁSULO, Antonio, «Conflictos en el abasto de Manila en 1686: multiculturalidad y pan», en Manuela Cristina García Bernal & Sandra Olivero (coords.): *El municipio indiano: relaciones interétnicas, económicas y sociales. Homenaje a Luis Navarro García*, Universidad de Sevilla, 2009: 289-299.
- GIRÁLDEZ, Arturo, *The Age of Trade. The Manila Galleons and the Dawn of the Global Economy*, Londres, Rowman & Littlefield, 2015.
- GLAMANN, Kristof, *Dutch Asiatic Trade, 1620-1740*, La Haya, Martinus Nijhoff, 1981.
- GUILLÉN-NÚÑEZ, César, *Macau, Hongkong*, Oxford University Press, 1984.
- GUZMÁN, LUIS DE, *Historia de las misiones que han hecho los religiosos de la Compañía de Jesús*, Alcalá, 1601.
- HAUSBERGER, Bernd, *Historia mínima de la globalización temprana*, Ciudad de México, El Colegio de México, 2018.
- HAYES HOYT, Sarnia, *Old Malacca*, Kuala Lumpur, Oxford University Press, 1993.
- HERRERA REVIRIEGO, José Miguel, *Manila y la gobernación de Filipinas en el mundo interconectado de la segunda mitad del siglo XVII*, Castellón, Universitat Jaume I, 2014 (tesis doctoral inédita).
- HILDER, Brett, *The Voyage of Torres*, Brisbane, 1980.
- KENT, Raymond K., *Early kingdoms in Madagascar, 1500-1700*, Nueva York, Holt, Rinehart & Winston, 1970.
- KYLE CROSSLEY, Pamela, *Los manchúes*, Barcelona, Ariel, 2002.
- LANDÍN CARRASCO, Amancio: *Islario español del Pacífico*, Madrid, Ediciones Cultura Hispánica, 1984.
- LANDÍN CARRASCO, Amancio, *Descubrimientos españoles en el Mar del Sur*, 3 vols., Madrid, Editorial Naval, 1991.
- LÓPEZ LÁZARO, Fabio, «La mentira histórica de un pirata caribeño. El trasfondo histórico de los *Infortunios de Alonso Ramírez* (1690)», *Anuario de Estudios Americanos*, 64 (2007): 87-104.
- LÓPEZ LÁZARO, Fabio, Introductory Study a *The Misfortunes of Alonso Ramírez. The True Adventures of a Spanish American with 17th-Century Pirates*, Austin, University of Texas Press, 2011.

- LORENTE MEDINA, Antonio, *Letras hispanoamericanas coloniales*, Madrid, Universidad Nacional de Educación a Distancia, 2018.
- LORENTE MEDINA, Antonio, (estudio preliminar y edición de Carlos de Sigüenza y Góngora), *Infortunios de Alonso Ramírez*, Madrid, Iberoamericana-Vervuert, 2017.
- LORENTE MEDINA, Antonio: *La prosa de Sigüenza y Góngora y la formación de la conciencia criolla mexicana*, Madrid, Fondo de Cultura Económica/ Universidad de Educación a Distancia, 1996.
- LOUREIRO, Rui, *Em busca das origens de Macau*, Macao, Museu Marítimo, 1997.
- MASEFIELD, J., *Dampier's Voyages*, Londres, E. Grant Richards, 1906.
- MAURO, Frédéric, «Merchant communities, 1350-1750», en James D. Tracy (ed.): *The Rise of Merchant Empires. Long-distance Trade in the Early Modern World, 1350-1750*, Cambridge, Cambridge University Press, 1991: 270-274.
- MENDOZA CORTÉS, Rosario, *Pangasinan, 1572-1800*, Quezon City, University of the Philippines Press, 1974.
- PALAFIX Y MENDOZA, Juan de, *Historia de la Conquista de la China por el Tártaro*, París, 1670.
- PANOSIAN, Razmik, *The Armenians, From Kings and Priests to Merchants and Commissars*, Londres, Hurst & Company, 2006.
- PARTHESIUS, Robert, *Dutch Ships in Tropical Waters. The Development of the Dutch India Company (VOC) Shipping Network in Asia, 1595-1660*, Amsterdam University Press, 2010.
- PÉREZ BLANCO, Lucrecio, (edición de Carlos de Sigüenza y Góngora), *Infortunios de Alonso Ramírez*, Madrid, Historia 16, 1988.
- RAYCHUDHURI, Tapan, *Jan Company in Coromandel, 1605-1690*, La Haya, Martinus Nijhoff, 1962.
- REDGATE, Anne Elizabeth, *The Armenians*, Bodmin, Cornwall (UK), Blackwell, 2000.
- REID, Anthony, ed. *Early Modern History*, Singapur, Archipelago Press, 1996.
- REID, Anthony, *Southeast Asia in the Age of Commerce, 1450-1680, II: Expansion and Crisis*, New Haven & Londres, Yale University Press, 1993.
- RODAO, Florentino, *Espanoles en Siam (1540-1939). Una aportación al estudio de la presencia hispana en Asia*, Madrid, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1997.
- SANDERS, Graham, *A history of Brunei*, Londres, Routledge Curzon, 2002.
- SCHILDER, Günther, *Australia Unveiled. The Share of the Dutch Navigators in the Discovery of Australia*, Amsterdam, Theatrum Orbis Terrarum, 1976.
- SCHURHAMMER, George, *Francisco Javier. Su vida y su tiempo*, Gobierno de Navarra, Compañía de Jesús, Ayuntamiento de Pamplona, 1992.
- SHARP, Andrew, *The Discovery of Australia*, Oxford University Press, 1963.
- SINGH SANDHU, Kernial & WHEATLEY, Paul, *Melaka: The Transformation of a Malay Capital c. 1400-1980*, Kuala Lumpur, Oxford University Press, 1983.
- SOPEÑA, Teresa, *Libertalia, una utopía pirata en el Índico*, Zaragoza, Mira Editores, 2011.
- SPATE, Oskar H. K., *The Pacific since Magellan (1. The Spanish Lake, 2. Monopolists and Freebooters, 3. Paradise Found and Lost)*, Canberra, Australian National University Press, 1979-1989.
- SUBRAHMANYAM, Sanjay, *The Portuguese Empire in Asia, 1500-1700. A Political and Economic History*, Nueva York, Longman, 1993.
- TARLING, Nicholas (Ed.), *The Cambridge History of Southeast Asia, Volume One. From Early Times to c. 1800*, Cambridge University Press, 1992.
- Tratado de materia médica del doctor don Guillermo Guillén*, Madrid, En la Imprenta de Don Benito Cano, 1794.

- VARELA, Consuelo, «Microhistoria de un galeón: el *Santo Niño y Nuestra Señora de Guía*, 1684-1689», en Salvador Bernabéu Albert & Carlos Martínez Shaw: *Un océano de seda y plata: el universo económico del Galeón de Manila*, Sevilla, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 2016 (2ª ed.): 229-246.
- WILLIAMS, Glynder & FROST, Alan (eds.), *Terra Australis to Australia*, Melbourne, Oxford University Press, 1988.
- YUSTE, Carmen, *El comercio de la Nueva España con Filipinas, 1590-1785*, Ciudad de México, Instituto Nacional de Antropología e Historia, 1984.



AÑO 2020
ISSN: 1131-768X
E-ISSN 2340-1400

33

ESPACIO, TIEMPO Y FORMA

UNED

SERIE IV HISTORIA MODERNA
REVISTA DE LA FACULTAD DE GEOGRAFÍA E HISTORIA

Monográfico · Special Issue: ¿Un reinado reformista? Estudios sobre la monarquía de Carlos II en homenaje al profesor Juan Antonio Sánchez Belén
A Reformist Reign? Studies on the Monarchy of Carlos II in Tribute to Professor Juan Antonio Sánchez Belén

13 JULIO ARROYO VOZMEDIANO Y RAFAEL VALLADARES
¿Un reinado reformista? Estudios sobre la monarquía de Carlos II en homenaje al profesor Juan Antonio Sánchez Belén / A Reformist Reign? Studies on the Monarchy of Carlos II in Tribute to Professor Juan Antonio Sánchez Belén

19 JULIO ARROYO VOZMEDIANO
Carlos II y su hechizo. Crónica y leyenda de un rey inacabado / Carlos II and his Bewitch. Chronicle and Legend of an Unfinished King

43 RAFAEL VALLADARES
El camino a Carlos II. Haro, Felipe IV y la restauración del gobierno personal en España / The Road to Carlos II. Haro, Felipe IV and the Restoration of Personal Government in Spain

65 RAFAEL TORRES-SÁNCHEZ
La insoportable carga de Leviathan. Deuda pública y alivio fiscal de los vasallos en el reinado de Carlos II / Leviathan's Unbearable Burden. Public Debt and Fiscal Relief of the Vassals in the Reign of Carlos II

89 FRANCISCO ANDÚJAR CASTILLO
Los ingresos no fiscales de la hacienda castellana en las dos últimas décadas del siglo XVII: la vía de Indias / The Non-Fiscal Income of the Castilian Treasury in the Last Two Decades of the 17th Century: The Road to the Indies

117 AGUSTÍN GONZÁLEZ ENCISO
La fundición de Eugui en el Reinado de Carlos II / The Foundry of Eugui in the Reign of Carlos II

139 MARINA ALFONSO MOLA Y CARLOS MARTÍNEZ SHAW
Los infortunios de Alonso Ramírez y el pacífico de los ibéricos / The Misfortunes of Alonso Ramírez and the Pacific of the Iberics

Miscelánea · Miscellany

167 CLAUDIO CÉSAR RIZZUTO
Legitimación y religión en la revuelta de las Comunidades de Castilla (1520-1521) / Legitimation and Religion in the Revolt of the Comunidades of Castile (1520-1521) V (1722-1742)

187 FRANCISCO CEBREIRO ARES
Léger Félicité Sonthonax en A Coruña: affaire monétaire y conflicto diplomático franco-español (1797-1798) / Léger Félicité Sonthonax in Corunna: Monetary Affaire and Spanish-French Diplomatic Conflict (1797-1798)

213 MICHELE BOSCO
«Con lágrimas de nuestros corazones». El rescate de cautivos en una redención mercedaria del siglo XVIII / The Order of Mercy and the Ransoming of Captives. Stakeholders and Economic Dynamics in a 18th Century Redemption

245 FRANCISCO AMOR-MARTÍN
La cuestión marítima en la estrategia geopolítica de Carvajal y Ensenada / The Maritime Issue Within Carvajal and Ensenada's Geo-Political Strategy

269 JAVIER BRAGADO ECHEVARRÍA
«Volver a casa»: la logística de los prisioneros de guerra en las guerras de Italia (1740-1748) / «Coming back Home»: The Logistics of Prisoners of War in the Italian Wars (1740-1748)

299 MARÍA SEIJAS MONTERO Y LAURA RODICIO PEREIRA
«Deprender el oficio...» el acceso y el aprendizaje en los talleres gallegos durante los siglos XVI-XVII: las ciudades de Santiago y Ourense como destino / Learning Artisan Crafts in Santiago and Ourense... The Access to and Learning Process in the Sixteenth and Seventeenth Century Galician Artisan Workshops

323 ALEXANDRE COELLO DE LA ROSA
Diplomáticos y mártires jesuitas en la corte de Kudarat (Mindanao, Siglo XVII) / Diplomats and Jesuit Martyrs at the Court of Kudarat (Mindanao, 17th Century)

347 HILTRUD FRIEDERICH-STEGMANN
La Inquisición en España en textos de viajeros alemanes del siglo XVIII / The Spanish Inquisition According to Several Texts by German Travellers of the 18th Century

Taller de historiografía · Historiography Workshop

Ensayos · Essays

373 CARLOS PASCUAL
De librerías, librerías y editores: Nota a propósito de Marcial Pons / Booksellers, Bookstores and Publishers: Note about Marcial Pons

387 GABRIEL PINTOS AMENGUAL
La edición de textos sobre navegación durante los siglos XVI-XVIII: un apunte histórico / The Edition of Texts on Navigation during the 16th to 18th Centuries: A Historical Note



33



ESPACIO, TIEMPO Y FORMA

UNED

SERIE IV HISTORIA MODERNA

REVISTA DE LA FACULTAD DE GEOGRAFÍA E HISTORIA

Reseñas · Book Review

413 MACKAY, Ruth, *Life in a Time of Pestilence. The Great Castilian Plague of 1596-1601*, (MAURO HERNÁNDEZ)

417 CIARAMITARO, Fernando & PUENTE BRUNKE, José de la (eds.), *Extranjeros, naturales y fronteras en la América ibérica y Europa (1492-1830)* (MARCO ANTONIO REYES LUGARDO)

421 ALABRÚS IGLESIAS, Rosa María, *Razones y emociones femeninas. Hipólita de Rocabertí y las monjas catalanas del Barroco* (CARLOS MARTÍNEZ SHAW)

425 FIGUEIRÔA-RÊGO, Joao de, Luxán, Santiago de & Sanz, Vicent (eds.), *Tabaco e Escravos nos Impérios Ibéricos* (AGUSTÍN GONZÁLEZ ENCISO)

429 YUN CASALILLA, Bartolomé, *Los imperios ibéricos y la globalización de Europa (siglos XV a XVII)* (JORGE ROJAS GUTIÉRREZ)

433 MITCHELL, Silvia Z., *Queen, Mother, and Stateswoman: Mariana of Austria and the Government of Spain* (JULIO ARROYO VOZMEDIANO)

437 MALO BARRANCO, Laura, *Nobleza en femenino. Mujeres, poder y cultura en la España moderna* (ALBERTO JUAN FELANI PINTOS)

441 СДВИЖКОВ, Д.А., *Письма с прусской войны. Люди российско-императорской армии в 1758 году* (RUSLANA MARTINIUC)

445 ORTEGA DEL CERRO, Pablo, *El devenir de la élite naval. Experiencias de los oficiales de la Armada en tiempos de cambio (inicios del XVIII- finales del XIX)* (JAVIER GÓMEZ MESAS)

449 FERNÁNDEZ ALBALADEJO, Pablo, *Restigios. Ensayos varios de historiografía, 1976-2016* (JOSÉ ANTONIO MARTÍNEZ TORRES)