

---

Francisco de Seyxas y Lovera, *Piratas y contrabandistas de ambas Indias (1693)*, edición, anotación y estudio preliminar de Clayton McCarl, Fundación Barné, Colección Galicia Exterior, 2011, 320 p.

IVÁN VALDEZ-BUBNOV

instituto de Investigaciones Históricas

Universidad Nacional Autónoma de México

Durante la segunda mitad del siglo XVII, la literatura náutica española experimentó, en diversos aspectos, un desarrollo notable. Contrariamente a la tradicional perspectiva articulada por los propagandistas borbónicos, la cual solía representar al reinado del último Habsburgo como un período enteramente falto de iniciativas en el ámbito marítimo y naval, la producción de manuscritos y obras impresas sobre estos temas se multiplicó, de hecho, de manera significativa. Este fenómeno tuvo su origen en procesos históricos divergentes, pero que en última instancia incidieron de manera decisiva en la administración marítima y naval de la monarquía española, intensificando la búsqueda de soluciones técnicas a problemas de naturaleza política, militar y mercantil.

En primera instancia, es preciso considerar que, en términos de política exterior, la expansión y ascenso de Francia como un competidor de primer orden en la economía atlántica generó una presión constante sobre el sistema naval español. Efectivamente, la política exterior francesa de este período estuvo dirigida, en gran medida, en contra de la posición continental de los Habsburgo españoles, con lo cual, la Guerra de la Devolución (1666-1667), la Guerra Franco-Holandesa (1672-1678), la Guerra de Las Reuniones (1683-1684) y la Guerra de la Liga de Augsburgo (1689-1697), se un tradujeron en un estímulo permanente para la producción de diversas propuestas técnicas para la protección de las rutas marítimas del imperio, muchas de las cuales fueron incorporadas a la legislación vigente y dieron paso a programas concretos de construcción naval. Como parte de este proceso, vieron la luz estudios de naturaleza plenamente teórica, tales como el *Arte de*

*fabricar Reales*, de Antonio de Gaztañeta e Iturrizbalzaga, manuscrito producido en 1689.

De manera paralela, en términos de política interna, un serio conflicto amenazaba con transformar la estructura del tradicional monopolio sobre el comercio trasatlántico. Efectivamente, la rivalidad entre las élites mercantiles asociadas con los puertos de Sevilla y Cádiz escaló hasta convertirse en un serio conflicto político, especialmente a partir de la transferencia, de la primera a la segunda, de la Tabla y Juzgado de Indias, así como de la base de las Flotas. Estos elementos se convirtieron en un poderoso factor de estímulo para la generación de propuestas y estudios técnicos de naturaleza diversa, desde eruditos compendios históricos –tales como el *Norte de la de contratación de las Indias Occidentales*, de Joseph de Veitia y Linage (1672)– hasta proyectos completos de reforma para la construcción naval española formulados a partir de estudios geográficos y tecnológicos –tales como la *Nueva fábrica de baxeles españoles*, de Francisco Antonio Garrote (1691). Igualmente, la producción de estudios batimétricos permitió la formulación de complejos proyectos de ingeniería destinados a incrementar la navegabilidad del Guadalquivir.

Por otra parte, la importancia de asegurar la regularidad de los convoyes atlánticos de la Carrera de Indias condujo a un importante esfuerzo por institucionalizar la enseñanza de las ciencias náuticas, reiniciado, después de varias décadas de letargo, con la publicación en Madrid del *Arte de navegar o navegación astronómica, teórica y práctica* (1673), escrito diez años antes en La Habana por Lázaro de Flores. Esta tendencia se vio consolidada con la fundación, en 1681, del Real Colegio Seminario de San Telmo, en Sevilla. Fue precisamente en este contexto que se publicó el *Norte de la navegación hallado por el cuadrante de reducción* (1692), así como el *Cuadrante geométrico universal para la conversión esférica a los planos, aplicado al arte de navegar* (1693), ambos del ya mencionado Antonio de Gaztañeta. De manera semejante, los estudios de orden geográfico –aspecto central en el desarrollo del pensamiento náutico español– se vieron también enriquecidos con la

publicación de la obra de Francisco de Seyxas y Lovera titulada *Theatro naval hidrográfico* (1688). Esta obra representa la aspiración de crear una hidrografía universal para uso de navegantes españoles, compuesta por la descripción de espacios costeros, vientos y corrientes, así como de la declinación de la aguja magnética en parajes diversos.

Finalmente, la presencia de importantes focos de competencia mercantil en distintas áreas del imperio español, tanto en el Caribe como en el Pacífico, aseguró que la necesidad de mantener el control sobre los mercados coloniales se mantuviese como una necesidad de primer orden en el pensamiento político y económico español. En este sentido, la segunda obra publicada de Seyxas y Lovera, titulada *Descripción geográfica y derrotero de la región austral magallánica* (1690), posee una importancia particular al presentar un detallado recuento de una de las zonas en las cuales el comercio ilícito se incrementaba de manera acelerada. Es preciso considerar que el contrabando extranjero en la América española, tanto como la piratería y la guerra de corso, representa un aspecto integral de la confrontación geopolítica entre la España de los Habsburgo y las nuevas potencias marítimas en expansión. Desde esta perspectiva, pese a tratarse de un fenómeno netamente mercantil, guarda una relación estrecha con las causas que motivaron el desarrollo de la literatura marítima española en sus diversos aspectos.

Así, como es posible observar, durante el reinado del último Habsburgo español, la producción de obras náuticas recibió estímulos de origen muy diverso, lo cual explica que, en lugar de tratarse de un árido periodo en el pensamiento marítimo español, la producción de obras originales y novedosas repuntase con una riqueza notable. Es precisamente en este contexto de tensiones múltiples en el sistema marítimo y naval del imperio que fue producido el singular manuscrito titulado *Piratas y contrabandistas de ambas Indias y estado presente de ellas* (1693), del mismo Francisco de Seyxas y Lovera, obra desconocida hasta ahora por la historiografía, y que ha sido recientemente publicada, con un sólido aparato crítico, por Clayton McCarl (University of North Florida).

Se trata de un manuscrito de importancia notable, debido a que presenta una narrativa histórica integral, articulada a través de una miríada de referencias náuticas y geográficas, acerca de la gradual penetración de las potencias del norte de Europa en las zonas de influencia de Portugal y España, especialmente en el océano Pacífico y, en una medida proporcionalmente menor, en el Caribe y el Atlántico. En este sentido, el manuscrito prefigura, con una antelación de varias décadas, la aparición de los escritos de Dionisio Alsedo y Herrera quien, además de ser autor de varios compendios geográficos e históricos sobre la América española –y, particularmente, sobre las costas del Pacífico– produjo diversos manuscritos acerca del fenómeno de la piratería y el contrabando de extranjeros, los cuales vieron la luz en 1883, editados por Justo Zaragoza, bajo el título *Piraterías y agresiones de los ingleses y de otros pueblos de Europa en la América española desde el siglo XVI al XVIII*.

El manuscrito ignoto fue producido, según el estudio introductorio de McCarl, a partir de la misma experiencia en la práctica de la navegación que condujo a la escritura de las dos primeras obras de Seyxas, las ya mencionadas *Theatro Naval Hidrográfico y Descripción geográfica y derrotero de la región austral magallánica*. El autor, de hecho, se inició en la vida marítima a una edad temprana actuando como agente mercantil en puertos franceses, para eventualmente embarcarse en una expedición diplomática francesa a la India. Este sería el inicio de una vida de aventuras marítimas que le permitirían acumular importantes conocimientos de primera mano sobre las rutas de la navegación mercantil en las costas de África, el Mar del Sur, el Caribe español, el Atlántico y el Mar del Norte. De igual forma, estos derroteros le hicieron experimentar, en carne propia, los peligros y dificultades generados por la competencia mercantil entre las potencias marítimas y sus diversos enclaves costeros, siendo, en distintas ocasiones, apresado por corsarios o piratas y despojado de sus pertenencias.

Es probable que estas desventuras hayan incidido en el giro ulterior que tomaría su carrera de navegante, la cual pasó de la práctica del comercio al ejercicio de la guerra de corso. Así, Seyxas buscó patentes de

los embajadores españoles en Inglaterra y en los Países Bajos Católicos, iniciando una desventurada serie de campañas que terminaron en colapso financiero y en un prolongado litigio con sus armadores. Otras fuentes, señaladas por McCarl, indican que sirvió en la Armada del Mar Océano, en la que logró algunos éxitos y obtuvo, durante la Guerra de Las Reuniones, el título de Capitán de Mar y Guerra. A partir de este punto Seyxas inició una campaña de autopromoción cortesana buscando compensación de la corona por sus esfuerzos. Es bajo esta perspectiva que debe ser comprendida la producción de sus descripciones geográficas, las cuales, aparentemente, fueron escritas con patrocinio real. Sin embargo, según el estudio introductorio de McCarl, su vida cortesana resultó, también, escasamente afortunada, viéndose obligado a ejercer nuevamente el curso durante la Guerra de la Liga de Augsburgo. Finalmente, la obtención de la alcaldía de Tacuba, en la Nueva España, le alejó definitivamente de la corte de los Habsburgo, arrojándole de lleno en una sucesión de conflictos con las autoridades coloniales, motivados, según Seyxas, por la corrupción de la burocracia colonial. Las causas en su contra, sin embargo, son de orden diverso, y resulta evidente que el autor jamás logró aclarar del todo su inocencia en múltiples negocios de naturaleza dudosa. Su posterior huida de la Nueva España hacia el virreinato del Perú tan sólo representó una repetición de este patrón, siendo alternativamente expulsado, perseguido o aprehendido por las autoridades coloniales en distintos parajes del continente. La narrativa histórica que constituye el contenido de *Piratas y contrabandistas de ambas Indias y estado presente de ellas* fue producida durante el período novohispano de su autor y, si hemos creerle, en él se encuentra el origen mismo de muchas sus desventuras americanas, debido a sus informadas denuncias de los mecanismos del comercio ilícito en distintas regiones costeras del continente americano.

El manuscrito se halla compuesto de nueve discursos, cada uno de los cuales describe de manera, ya temática, ya cronológica, la colonización española y portuguesa, el funcionamiento del sistema colonial y la presencia y actividad de extranjeros dedicados a la piratería o al contra-

bando. El primero de ellos se encuentra enteramente dedicado a los orígenes mismos de las poblaciones americanas, el cual es situado por el autor en la península ibérica, legitimando, con ello, la posesión de la corona española sobre esos territorios. Esta línea narrativa aparece intercalada con una miríada de referencias geográficas de los continentes asiático, africano y americano, insertadas como sustento fáctico de la perspectiva del autor, así como numerosas referencias bíblicas y aseveraciones derivadas de su propia experiencia de navegación.

El segundo discurso da cuenta del inicio de la expansión holandesa hacia lejano oriente –identificada por el autor como los inicios de la piratería– y luego reseña la expansión portuguesa hacia el subcontinente indio. Posteriormente aborda los albores de la penetración inglesa en la misma zona, con una gran profusión de noticias geográficas sobre el continente africano. Así, describe la creación de la Compañía Holandesa de las Indias Orientales, la cual, según la perspectiva del autor, era también fuente de grandes contrabandos y piraterías. De igual forma, describe con cierto detalle los esfuerzos de la corona española por contrarrestar estos fenómenos. El discurso concluye con una loa a los éxitos de la Compañía, así como de las múltiples ventajas que el gobierno de las Provincias Unidas derivó en su larga lucha contra España.

El tercer discurso da noticia detallada de la exploración portuguesa y española de la costa occidental de África, para después describir la paulatina penetración de competidores franceses, ingleses y holandeses en esas regiones. Como en el discurso anterior, el autor describe profusamente los establecimientos y sus locaciones geográficas. Posteriormente, pasa a describir el comercio holandés en el Mar del Norte, así como su relación con el contrabando de esa nación en la América española.

El cuarto discurso, por otra parte, describe los descubrimientos de los archipiélagos del Pacífico por parte de los españoles, particularmente las Islas Molucas y Filipinas. El catálogo de expediciones españolas da paso la presentación de corsarios chinos y, finalmente, a las primeras correrías de ingleses y holandeses en el Pacífico. La narrativa introduce a la descripción de los esfuerzos de la corona española por contener la

presencia de estos extranjeros por medios navales. En este contexto, numerosos personajes de ambas partes son retratados de manera vívida.

El quinto discurso se encuentra plenamente enfocado a la irrupción de los extranjeros en el Mar del Sur. La narrativa histórica parte de la expedición de Magallanes, pasando a las correrías de Drake y a un largo catálogo de aventureros holandeses. Cabe señalar que el autor considera explícitamente estas incursiones como un derivado de los conflictos armados entre España y las emergentes potencias del norte de Europa. En este sentido, otorga una importancia particular a la presencia de extranjeros establecidos de manera permanente en diversas regiones de la América española, a quienes considera espías y potencial motivo de las desventuras sociales padecidas en aquellos reinos. Por otra parte, se abordan los perniciosos efectos de estas incursiones para la economía marítima española y la descripción biográfica de los aventureros extranjeros es notablemente colorida. Es preciso señalar que el enfoque geográfico es transferido en ciertos pasajes del Pacífico al Caribe, con algunos detalles importantes sobre la actividad y operaciones militares de las potencias rivales en aquella zona.

El sexto discurso versa específicamente sobre la presencia extranjera y el contrabando en la región del Río de la Plata. Como en otros discursos, la relación se remonta a los orígenes mismos del sistema colonial, con el descubrimiento del Río de la Plata como punto de inicio. Como en las otras secciones, el catálogo de criminales y la descripción de picardías es considerablemente rica, con particular censura a los malos españoles que participaban en tales negociaciones con los extranjeros.

El séptimo discurso está dedicado a la colonización portuguesa del Brasil y la región de Pará. La progresiva penetración de franceses y holandeses es presentada como una consecuencia directa de la entrega de los negocios coloniales de Portugal a los “herejes y hebreos” de la Europa nórdica, en lo cual, según el autor, tenía su origen la ruina de la economía portuguesa. Finalmente, advierte de los peligros de la interacción de la Colonia de Sacramento con el enclave mercantil de Buenos Aires.

El octavo discurso, notablemente más corto, trata, precisamente, sobre la Colonia de Sacramento, debatiendo la legitimidad de los establecimientos portugueses en esa zona. La dependencia de Portugal del comercio extranjero hacía más grave, según el autor, la proximidad de esta colonia con los enclaves españoles del Río de la Plata. El noveno y último discurso es también el más breve, y se encuentra dedicado a la presencia de piratas y contrabandistas extranjeros en la zona comprendida entre el río Amazonas, el Orinoco, y las costas de Guyana.

En la presente edición el manuscrito es precedido por un breve pero eficaz estudio introductorio, el cual articula de manera sucinta el contexto geopolítico del cual se derivan los procesos históricos descritos por Seyxas. De igual forma, se incluye un esbozo biográfico construido a partir de diversas fuentes, el cual, aunque –según McCarl– representa todavía un estadio provisional en el conocimiento acerca de la vida del personaje, cumple plenamente la función de matizar las numerosas aseveraciones hechas por Seyxas sobre su propia carrera y, lo que acaso resulta más significativo, acerca de sus intenciones al producir el texto. Esto resulta de una importancia particular debido a que las obras anteriores de Seyxas, el *Theatro Naval Hidrográfico* y la *Descripción geográfica y derrotero de la región austral magallánica*, recibieron, en distintos momentos, fuertes críticas por parte de los eruditos en la historia de la literatura náutica española. Sin embargo, Seyxas fue rehabilitado parcialmente por la visión positiva implícita en la obra del gran polígrafo marítimo y naval del siglo XIX español Martín Fernández de Navarrete, quien, en su *Disertación sobre la historia de la náutica* le eximió de algunos de los cargos de imprecisión, impericia y grandilocuencia lanzados contra su obra. Así, el nuevo estudio biográfico de McCarl, presente en la introducción a *Piratas y contrabandistas de ambas Indias*, permite al lector tomar una sobria distancia, a la espera de un estudio definitivo, tanto de las persuasivas aseveraciones de Seyxas como de la larga lista de detractores de su obra y su carrera.

Es preciso hacer una mención especial al detallado aparato crítico de la edición de McCarl. Los comentarios al pie son altamente detallados,



con numerosas referencias geográficas basadas en un notable conocimiento de la cartografía de la época, lo cual permite una lectura extremadamente rica de las descripciones de Seyxas. De igual forma, se incluye una relación bibliográfica profunda, la cual permite identificar muchas de las fuentes citadas o empleadas por el autor del manuscrito, además de hacer evidente la existencia de numerosos textos hasta ahora desconocidos para la historiografía. Por otra parte, esta edición de incluye una serie de apéndices con fragmentos de obras de Seyxas, las cuales arrojan una nueva luz sobre su vida y carrera, así como una serie de ilustraciones a color tomadas de cartografía de la época.

Cabe mencionar un último elemento que acaso permita valorar en mayor amplitud la peculiaridad de la figura de Seyxas. Debido a su formación en enclaves portuarios franceses, así como a su larga relación con el comercio de ese país, el autor padeció siempre la sospecha de ser un extranjero entre los españoles. Con el estallido de la Guerra de Sucesión (1700-1714), Seyxas intentó entrar al servicio de Felipe V, pasando posteriormente al servicio de la corte de Versalles, para la cual escribió un detallado informe derivado de sus experiencias novohispanas, titulado *Gobierno militar y político del reino imperial de Nueva España* (1702), editado por Pablo Emilio Pérez-Mallaina. Esa larga carrera como navegante y corsario, así como la transformación de su experiencia americana y de su carrera literaria en un importante servicio informativo prestado a la corona francesa, señala un singular paralelo con la figura de Jean de Monségur, autor de un vasto tratado sobre la estructura política y económica de la Nueva España, también producido como recurso para la búsqueda de prebendas en el contexto de la Guerra de Sucesión Española.

Así, la edición de este manuscrito de Seyxas, hasta ahora desconocido, representa una importante contribución a la historiografía marítima española y, debido a la solidez de su estudio introductorio, a la riqueza de su aparato crítico y a las numerosas referencias bibliográficas, geográficas y cartográficas que lo componen, puede también constituir una útil guía para ulteriores investigaciones sobre la historia de la literatura náutica y el pensamiento geográfico de la temprana Edad Moderna.