

UNIVERSIDAD PABLO DE OLAVIDE



**LOS FUNDAMENTOS GEOGRÁFICOS DE
UNA SINGULAR AVENTURA HISTÓRICA:
LA MISIÓN KEICHO.**

**LECCIÓN INAUGURAL
CURSO 2013 / 2014**

Catedrático. Dr. D. Juan Manuel Suárez-Japón

SEVILLA 2013

Los Fundamentos Geográficos de una Singular Aventura Histórica: La Misión Keicho.

Excelentísimo Sr Rector Magnífico de la Universidad Pablo de Olavide
Excelentísimas e Ilustrísimas Autoridades
Miembros de la Comunidad Universitaria
Señoras y Señores

1

Una tarde del otoño de 1992 tuve ocasión de visitar la estatua del samurái Hasekura Tsunenaga, que se erige en la orilla coriana del Guadalquivir, junto a José Manuel Caballero Bonald, -admirable escritor y querido amigo-, a quien el último Premio Cervantes, por fin, ha reconocido su alto magisterio como poeta y narrador. Fuimos atendiendo al deseo del escritor, quien me había manifestado varias veces su interés por estar allí y por acercarse a ese relato, casi legendario, que explicaba la presencia de los japoneses en aquellas orillas del bajo Guadalquivir. Una vez allí, me afanaba yo por contarle algunas claves de cómo había sido posible la peripecia de aquella embajada nipona que había arribado a aquel ribazo en el mes de octubre de 1614 y a la que los Japoneses que habitamos en Coria del Río y en sus entornos, atribuimos el origen de nuestro apellido.

José Manuel me atendía sin dejar de llevar su mirada, alternativamente, a la estatua del samurái y a las fluyentes aguas del río, que a esas horas del final del día emiten, -a quien sepa mirarlas-, una sutil invitación a la contemplación y

LOS FUNDAMENTOS GEOGRÁFICOS DE UNA SINGULAR AVENTURA HISTÓRICA:
LA MISIÓN KEICHO.



Figura 1

la serenidad. De pronto, interrumpió mis explicaciones y me dijo: *“no insistas, amigo, aquí más que Historia, lo que hay es Literatura”* (figura 1). Y en efecto, la había. Porque no son pocos los ingredientes que ofrece aquella aventura humana para construir a partir de ellos un relato literario. Esa la reacción primera que había motivado al gran escritor. Y era también la que, unos años antes, lo había hecho a Shusaku Endo (1923-1996), un autor japonés había publicado una novela, *“El Samurai”*, centrada en las mezclas de personajes y de vivencias que se sumaron en aquella experiencia histórica, de la que ahora se cumplen cuatrocientos años.

Shusaku Endo fue un importante narrador japonés, hijo de madre católica y católico él también, aspecto éste que, como se ve, está muy presente en toda su obra. Dueño de una narrativa brillante, -que algunos críticos han comparado a la de Graham Greene-, se acercó a la aventura de la embajada de Hasekura desde la misma perspectiva con la que algo más tarde orientaría su última novela,

“*El silencio*”, en la que contaba la historia de un misionero portugués en el Japón del siglo XVII, -es decir, en la misma época de Hasekura-, que finge hacerse apóstata para preservar su verdadera fe católica. Como se ve, temática y época muy relacionadas con lo que contó en “El Samurai”.

En fin, fruto de un similar estímulo primero al que la visión de un samurái asomado al Guadalquivir había producido en Caballero Bonald, Endo nos había dejado escrito ese hermoso relato de la aventura humana extraordinaria que fue la Embajada Keicho: su llegada a Sevilla tras haber navegado dos océanos y cruzado el anchuroso continente norteamericano. Digamos, además, que “El Samurai”, a causa del rigor con que está hecha, además de una gran novela, es también una no desdeñable fuente de conocimiento propiamente histórico.

2

Pero además de Historia y de Literatura, la explicación última de este periplo que hace cuatrocientos años trajo hasta España a la primera embajada japonesa, no sería posible ignorando que en la misma, -y de forma notoriamente condicionante-, también estuvo presente *la Geografía*.

Digamos enseguida que esto no es ninguna novedad, ni algo que deba predicarse sólo y a propósito de este hecho que ahora nos ocupa. Por el contrario, es notorio que las conexiones entre los hechos históricos y sus soportes de carácter geográficos constituyen una constante, una asociación indisoluble que, sin embargo, ha gozado de muy cambiantes valoraciones y grados de aceptación en las metodologías de ambas disciplinas.

Erich Otremba, en la mitad del pasado siglo, lo dejó espléndidamente escrito en su obra: “*Fundamentos geográficos de la Historia*”, un viejo texto de gran

valor teórico hoy prácticamente olvidado. Esta conexión entre las determinaciones impuestas por la Geografía y los sucesos históricos estuvo muy presente también en numerosos tratados de Geopolítica, una subdisciplina geográfica que tampoco goza hoy del predicamento que en otro momento tuvo y en la que, -durante mi “étapa gaditana”-, hice algunas incursiones analizando los fenómenos fronterizos y su influencia en la organización del espacio.

Y, finalmente, -por no extendernos en estas consideraciones epistemológicas-, recordemos que, desde otras miradas y postulados, a finales del pasado siglo algunos autores volvían a ocuparse de esa misma conexión entre los conocimientos de la Geografía de los lugares y los hechos históricos que en los mismos se producen, llegando incluso más lejos, entendiendo que ese conocimiento geográfico deviene casi en cómplices necesarios para la realización de acciones concretas de carácter bélico o de dominación territorial; es lo que se expresaba en el fondo de la obra de Yve Lacoste: *“La Geografía, un arma para la guerra”*.

Por esas razones de carácter teórico general y porque conviene al tenor de mi intervención, sólo me permito insistir ahora, aunque sea brevemente, en esa idea del valor que aporta el conocimiento de los elementos geográficos que están en la base de muchos de los sucesos con los que se construye el relato histórico. Es lo que vamos a tratar de hacer aquí a propósito de la llamada Misión Keicho.

3

El día 21 de octubre de 1614 el samurái Hasekura Rocuyemon Tsunenaga, junto al franciscano Luís Sotelo y un reducido grupo de servidores, entró en la ciudad de Sevilla (figura 2). Lo hizo por el puente de barcas que unía a la ciudad con su arrabal de Triana y el cronista de tales sucesos, Scipión Amati, -de tan mermada credibilidad-, nos dice que eran portados por lujosos carruajes y



Figura 2

carrozas que el Concejo sevillano les había hecho llegar hasta el lugar en el que habían desembarcado tras su largo año de viaje: Coria del Río.

El cronista Amati y otras fuentes históricas, -especialmente los Anales de Ortiz de Zúñiga, y mucho más tarde, en 1862, el valioso libro del cronista sevillano José Velázquez Sánchez: *“La embajada japonesa de 1614”* (edc. facsímil de la Comisaría de Sevilla para la Exposición Universal. Tabapress.1992), dan cuentas de cómo fueron aquellos días de Hasekura en Sevilla, insistiendo en el dato central de que llegaban a ella después de haber permanecido unos días en Coria del Río, lugar en el que habían atracado las dos galeras que el Duque de Medina Sidonia había apostado para que los miembros de la Embajada Keicho pudiesen remontar el Guadalquivir de un modo más presto y seguro que en los galeones de la flota de Indias en los que habían llegado a Sanlúcar de Barrameda.

Podemos, pues, formularnos ya algunas preguntas claves, o al menos algunas que nos sirvan para avanzar en este relato que pretendo dejaros: ¿por qué en Coria del Río y no en Sevilla, que era a donde se dirigían?. ¿Desde dónde venían?. ¿cuál

LOS FUNDAMENTOS GEOGRÁFICOS DE UNA SINGULAR AVENTURA HISTÓRICA:
LA MISIÓN KEICHO.

había sido su derrotero y cuál su guía para salir con bien de una aventura viajera tan arriesgada como aquella?.

Y en todas ellas, dos interrogantes comunes: ¿por qué fue así y no de otro modo?, y ¿además de la irrefrenable voluntad de los hombres poderosos, tuvo la Geografía algo que ver en ello?.

Vayamos al origen, guiados por estas palabras que Shusaku Endo nos traslada:

“...Hoy os traigo un hermoso presente. Y al observar que los ojos del tío del samurái resplandecían cuando oyó estas palabras, agregó: No es la noticia de una guerra... Haríais mejor en abandonar el sueño de volver a Kurokawa distinguiéndoos en un combate...”

...vengo con una noticia que os dará mucho más mérito que una batalla. Sabéis que Su Señoría está construyendo una gran nave en Ogatsu. Esta nave llevará a los extranjeros que la mar arrojó a la costa de Kishu a una tierra distante llamada Nueva España... El señor Shiraishi sugirió vuestro nombre, y se os ha ordenado que viajéis a Nueva España como enviado de Su Señoría...

El samurái no llegaba a comprender lo que decía el señor Ishida... El samurai jamás había oído antes ese nombre e intentó repetirlo mentalmente: Nu-e-va Es-pa-ña... He sabido que el señor Shiraishi os habló hace algún tiempo en Ogatsu. Y ha dicho en el Consejo de Ancianos que no desempeñarías mal esta misión. De modo que si os distinguís en ella, quizás él quiera devolveros el feudo de Kurokawa a vuestro regreso”...

(Shusaku Endo)

Estas frases nos permiten presentar a alguno de los protagonistas: en primer lugar, el samurái Hasekura Rocuyemnon Tsunenaga (figura 3): miembro de la familia arrojada de sus tierras a causa de su derrota en una de las inacabables luchas feudales..., La buena noticia se la trae un emisario de parte del señor feudal que les castigaba: Date Masamune, señor de Boyu (figura 4), poderoso señor del NE de Japón..., pero esa buena noticia no es la batalla que esperaban para recuperar el afecto de su Señor, sino un confuso viaje a Nueva España, en una gran nave que se construía en Ogatsu (el nombre es el que aparece en la novela y corresponde a Ishinomaki, en la bahía de Tsukinoura). ...la nave, además, llevaría también de vuelta a *“los extranjeros que la mar arrojó a la costa de Kishu...*, que no son otros que españoles y portugueses naufragados en algunas de sus incursiones exploratorias por el archipiélago.



Figura 3



Figura 4

Presentados el gran señor feudal, Date Masamune, y el samurái encargado por él de dirigir la expedición, nos falta conocer a un tercer y fundamental personaje de la trama: el sacerdote franciscano Luís Sotelo. De origen sevillano, predicador en Japón, elegido por Masamune como eficaz intérprete para la exposición de sus razones ante las autoridades españolas.

¿Cuáles eran esas razones, cuáles los intereses u objetivos que guiaban al gran señor feudal a proponer una aventura como esa de enviar emisarios a Nueva España?. Estaban claras: la posibilidad de integrarse en las rutas comerciales abiertas en el Pacífico, entre Manila y Nueva España, por las que fluía la riqueza a través del llamado “Galeón de Manila”. Para ello, las funciones asignadas a un representante español de larga presencia en Japón, como era Sotelo, conocedor de su lengua y de sus costumbres devino fundamental. Pero Sotelo no estaba obligado por las mismas obediencias que atenazaban al samurái, y planteó contrapartidas a su participación: facilitar la continuidad de la evangelización en Japón, con el sueño, nunca explicitado por alguien tan taimado como el franciscano, de ser el primer obispo de aquellas tierras.

...“mi único talento es la capacidad de aguantar, como hacen los campesinos, sin ir jamás contra la corriente. Quizás el señor Ishida atribuya algún valor a esa perseverancia”, hace decir Endo al samurái. Pero Sotelo era otra cosa y estaba llamado a convertirse en la pieza clave de cuanto sucedería a lo largo de los casi siete años de este largo viaje de ida y vuelta.

4

Masamune era buen conocedor del discurrir del Galeón de Manila, esa gran estructura de conexiones comerciales que circulaba a través del Océano Pacífico y que enlazaba las tierras hispanas de Nueva España, con las de Manila. Para arribar a ese destino los buques integrados en esta flota seguían una ruta ya descubierta por los navegantes, que había sido abierta el año 1565. Fue ese año cuando el llamado Galeón de Manila, -que era para el océano Pacífico una réplica de la Flota de Nueva España o Carrera de Indias para el Atlántico-, hizo su primer recorrido desde la ciudad asiática que le daba nombre hasta el puerto mexicano de Acapulco (figura 5).



Figura 5

Esa ruta del Pacífico, como la atlántica, que se había establecido poco antes (1561), fueron en realidad unos sistemas de navegación ideados por la corona española, -tras un tiempo de inevitables ensayos o prácticas-, porque como ha señalado el profesor JL. Comellas, “*la realidad*

de América resultó ser tan inmensa como inesperada” y que del mismo modo que hubo que “*inventar los virreinos y las gobernaciones, las reducciones y las encomiendas, la asimilación cultural o las técnicas misionales, fue necesario también arbitrar un sistema de comunicación y transporte en que ni la distancia ni los tiempos de navegación sin escalas recordaban precedentes históricos*”. Así fue finalmente construido un sistema, -primero en el Atlántico y más tarde en el Pacífico-, que hizo posible conciliar las exigencias de las altas intensidades del tráfico comercial que se generaba entre España con sus dominios americanos y asiáticos, asumiendo los menores riesgos posibles.

La complejidad que iban adquiriendo estas operaciones hizo preciso que se crearan también “*flotas secundarias o auxiliares*”, que actuaban como redistribuidores y suministradores de los productos. Hubo tres de estas flotas auxiliares de mayor interés: una, la del Caribe, en el Atlántico, y otras dos en el Pacífico, una meridional y otra septentrional, todas ellas con puntos de conexión. A su vez, la conexión entre las dos grandes redes se hacía enlazándose a través de dos rutas terrestres: una era más corta, la de Panamá a Portobelo, y la otra, la de Acapulco a Veracruz, por un larguísimo camino que obligaba a cruzar de costa a costa el continente, pasando por la ciudad de México, que será la que seguirán los expedicionarios de la aventura Keicho.

LOS FUNDAMENTOS GEOGRÁFICOS DE UNA SINGULAR AVENTURA HISTÓRICA: LA MISIÓN KEICHO.

De las dos flotas del Pacífico, es la septentrional la que contiene mayor interés para cuanto ahora estamos tratando de describir aquí: explicar el derrotero seguido por los miembros de la Misión Keicho y sus condicionantes geográficos, Tenía esta flota septentrional su puerto y base principal en Acapulco, hasta el que llegaban mercancías procedentes de Centroamérica (El Salvador, Nicaragua o Guatemala), pero en la que su gran actividad y fuente de negocio y riqueza la proporcionaba la regular arribada al mismo del llamado Galeón de Manila, que durante dos siglos y medio cruzó el Pacífico, uniendo Nueva España con el oriente.

Hasta el año 1565 no se completó esta importante ruta, porque aunque la navegación hacia oriente, -es decir, desde América a Filipinas-, era ya conocida desde la experiencia de Magallanes y Elcano (1521), estaba sin resolverse el problema del retorno y por eso, la búsqueda de una vía segura para el *tornaviaje* fue un objetivo que no se aseguró hasta la feliz culminación de la navegación exploradora de Legazpi y de Urdaneta. Todo quedó abierto después de esta trascendental travesía, que duró cuatro meses a causa del gran rodeo que entonces descubrieron que se hacía preciso para conectar con las grandes corrientes marinas y los flujos de vientos que hacían posibles la navegación de vuelta hasta Acapulco.

El gran hito de esta expedición, dirigida por Miguel López de Legazpi, fue establecer “la ruta del tornaviaje a Nueva España”, hecho que se realizó a finales de 1565 cuando la nao capitana “San Pedro” fondeó en la bahía de Acapulco, el 8 de octubre, después de haber zarpado de Cebú el 1 de junio de ese mismo año. Lo habían conseguido aprovechando la corriente del Japón y los vientos del oeste que partían de su costa NE y llegó así hasta el cabo Mendocino, desde donde puso rumbo al sur y así pudo llegar finalmente a Acapulco.

La experiencia viajera fue documentada y cartografiada más tarde por Andrés de Urdaneta, cosmógrafo, marino, explorador y religioso agustino, por lo que también se la conoce también como “*ruta de Urdaneta*” (figura 6).

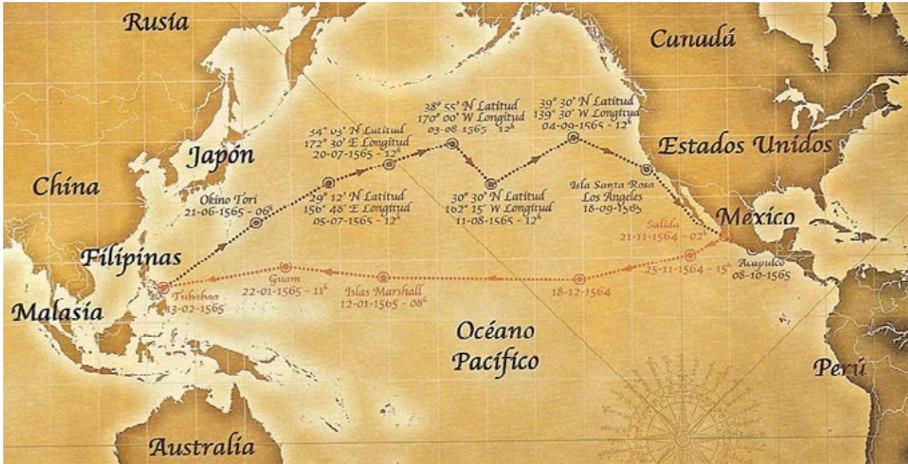


Figura 6

El “rodeo” al que se refieren las fuentes históricas no era más que el que imponía la necesidad de salir de Manila y subir hacia el norte, hacia la latitud de paralelo 40°, es decir, hasta la altura de ese punto de las costas nororientales de Japón donde enlazaban con la cabecera de la “corriente del Kuro Sivo”, que eran los vientos que les llevaría hasta las costas de Nueva España. Primero al llamado Cabo Mendocino, y luego, circunnavegando hacia el sur durante cuatro días, al puerto de Acapulco (figura 7).

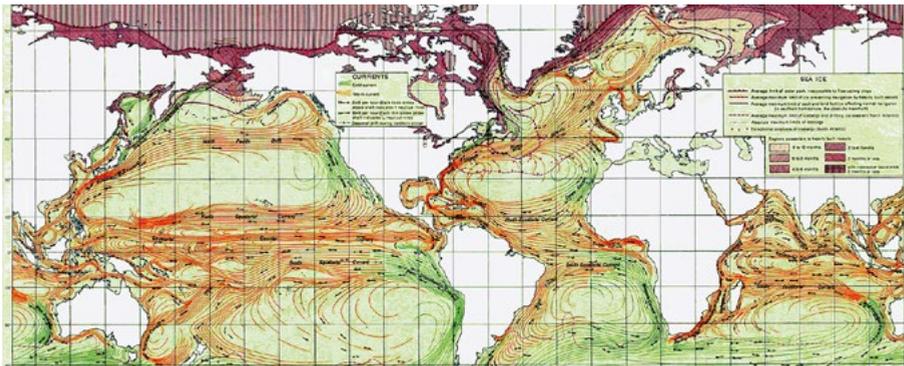


Figura 7

LOS FUNDAMENTOS GEOGRÁFICOS DE UNA SINGULAR AVENTURA HISTÓRICA: LA MISIÓN KEICHO.

Permítasenos, -siquiera sea como breves añadido a estas referencias concretas-, que todo ello sucedía en momentos históricos en que se abordaban por vez primera las grandes navegaciones oceánicas, para las cuales se hacían precisos conocimientos geográficos y astronómicos, -entre otros-, muchos de los cuales fueron siendo descubiertos entonces merced a la suma de las arriesgadas decisiones y experiencias de navegantes y al trabajo de los científicos. Ellos nos fueron configurando así una nueva imagen del mundo, - una nueva imago mundi-, que fue dejando atrás, no sin tener que superar la cohorte de incomprensiones de que los avances científicos trascendentes suelen acompañarse-, a los esquemas que nos había legado la vieja tradición ptolemaica.

Date Masamune quizás no tenía todos esos conocimientos, pero los que tenía eran suficientes para sus fines. Sabía que eran aquellas costas del noreste japonés las más adecuadas para emprender su aspiración de conexión “internacional” con Nueva España, y que ello sólo sería posible integrándose en la contrastada experiencia del “Galeón de Manila”, que ya usaba esa ruta que comenzaba frente a sus propias tierras. Por ello ordenó construir un buque “*como los españoles*”, el “San Juan Bautista”, en el que se embarcaron aquellos esforzados navegantes que capitaneaba el samurái Hasekura Tsunenaga.

Veamos como lo cuenta Endo:

“Nuestra nave zarpó de Tsukinoura, un pequeño puerto de la península de Ojika; ...la nave cabecea mientras avanzamos hacia el noreste por el frío océano Pacífico; ...Hace tres días vimos por última vez las islas. Sin embargo, las gaviotas llegan todavía hasta aquí volando desde alguna parte: rozan las crestas de las olas y se posan en los mástiles...”

...Nuestro barco se aproxima a los cuarenta grados de latitud norte... la dirección de los vientos es favorables y las corrientes ayudan al San Juan Bautista en su viaje...”

...Al atardecer vieron siluetas de montañas en el horizonte, a babor. Era el cabo Mendocino. El cabo no tenía puerto y el galeón fondeó en mar abierto... al día siguiente se dirigió al sur... la mañana del décimo día después de partir de cabo Mendocino avistaron una costa cubierta de árboles que se extendía hasta muy lejos. Era el primer pedazo de tierra de Nueva España que los japoneses veían... Al día siguiente el barco se aproximó a la costa. El calor era sofocante; ...las gaviotas volaban alrededor de la nave... ¡Acapulco ¡, gritó una voz jubilosa desde el mástil”.

Aquel día de octubre de 1613 el “San Juan Bautista” estaba saliendo del puerto de Tsukinoura, iniciando una aventura de plurales dificultades y riesgos, pero ahora ya sí podemos afirmar que, -aunque muchos de aquellos marineros japoneses no lo supieran-, el barco japonés iniciaba su camino a través de un derrotero preciso y seguro: la ruta del Galeón de Manila, que era ese “camino en el mar” que de manera cierta les llevaría a las costas de Nueva España, tal como era sus objetivo.

5

Dejamos aquí a los viajeros, que comenzaban entonces, -o quizás sólo la prolongaban-, una nueva etapa de su recorrido. Remitimos a los muchos conocimientos que los historiadores nos han dejado sobre las varias incertidumbres que acompañaron su paso por Nueva España, muy especialmente a partir del momento en que supieron que no era allí donde podrían hallar respuestas a las demandas que portaban: enfrentamientos violentos en Acapulco, repetidas recepciones y consultas estériles con el Virrey, los peligros frecuentes de unos caminos en los que merodeaban los salteadores, -recuérdese su importancia en la red de contactos de las rutas comerciales-, e incluso, las sorpresas de sus encuentros con algunos japoneses que le salieron al paso en aquellas lejanas tierras en las que,

-según las tesis del profesor Juan Gil-, ya andaban desde finales del siglo XVI, muchos de ellos llegados como grumetes o polizones en los buques del Galeón de Manila: *“desde Acapulco, -nos dice Gil-, los nipones se esparcieron a lo largo y a lo ancho de América”*.

Uno de estos, por cierto, localizado por el prestigioso profesor sevillano como grumete del Galeón en 1594, era de nombre “Cosme Xapón”, lo que constituye para nosotros, “los Japones de Coria el Río”, una importante constatación documental de que era “Xapon-Japón” el patronímico que se asignaba a quienes eran de ese concreto origen. O sea, como sucedería más tarde con los nacidos durante sus tres años de estancia de estos viajeros japoneses en Coria del Río.

A los aportes de la Historia remito el relato de hechos como las truculentas conversiones y los bautismos de los viajeros japoneses en Ciudad de México, las tensiones de sus negociaciones con el Virrey y su final decisión de continuar viaje hasta España. Así abandonaron la ciudad de México, en la cual muchos de los viajeros *“habían notado el mal de la altura”*, como a su paso por Puebla, donde se sorprendieron por sus contrastados paisajes de altas montañas y de interminables llanuras esteparias.

Y de este modo, los miembros de la Misión Keicho, -los que habían decidido continuar-, debieron continuar su camino, cruzando de uno a otro océano, buscando embarcarse de nuevo para iniciar la travesía atlántica:

6

“...Soplaban los alisios cuando llegamos a Veracruz. Pienso que logramos sobrevivir al ataque de los huasteca porque el Señor nos protegió para permitir que se cumpla en el Japón la obra en que estoy empeñado...”

...Veracruz es un puerto azotado por los vientos. Dos días después lo comprobamos, cuando fuimos a visitar al comandante de la fortaleza de San Juan de Ulúa...

...el viento soplabá con tal fuerza que apenas podíamos respirar... Esperábamos conseguir pasaje en alguno de los barcos de la flota española que de vez en cuando fondean aquí mientras se preparan para cruzar el océano..."

(Shusaku Endo. Op. Cit.)

Veracruz era entonces uno de los puntos centrales en el funcionamiento del sistema de las flotas españolas, jugando un papel trascendental en la organización de sus tornaviajes hacia la Metrópolis. Era desde esta ciudad, -que fue fundada en 1519 por el propio Hernán Cortés, junto Francisco de Montejo y Alonso Hernández de Portocarrero-, desde la que emprendían el viaje de regreso a España las flotas portando los valiosos cargamentos de oro y plata que de un modo tan notorio cambiaron los esquemas económicos y mercantiles no sólo de nuestro país, sino también de buena parte de Europa occidental (figura 8).

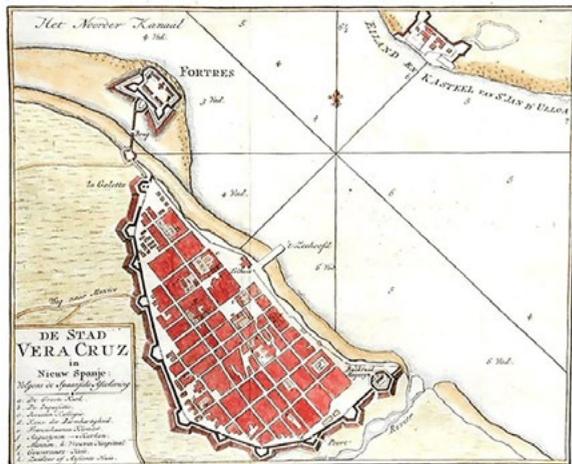


Figura 8

Pese a la aureola algo mítica que rodeaba su percepción entre la marinería, entre los descubridores, comerciantes o administradores de estos nuevos dominios, la ciudad de Veracruz que recibió a Hasekura era, en esos comienzos del siglo XVII, un núcleo que, tras sus crecimientos recientes, estaba habitada por unos *“cuatrocientos vecinos españoles... , pero todavía entonces la práctica totalidad de las casas estaban hechas con tablas y sólo unas pocas comenzaban a construirse de cantería”*.

La razón de su importancia residía en el valor de su puerto y en esa funcionalidad portuaria que se complementaba con la de otro cercano punto de atraques: el islote de San Juan de Ulúa, que era un resalte insular de unos seis kilómetros de perímetro, y que constituía, de hecho, *“la puerta de entrada al gran virreinato de Nueva España”*, por decirlo con palabras del profesor Pérez-Mallaína.

Su condición de punto de partida de los tornaviajes a España, sede por tanto de riquezas en tránsito, hizo de aquella Veracruz una ciudad donde los riesgos formaban parte de su vida cotidiana, una plaza en la que nunca faltaron asedios y ataques por parte de la piratería. Como respuesta frente a ellos, las autoridades la fueron fortificando con un sólido sistema de murallas, de baluartes y castillos-fortalezas, -como también se hizo en el islote de San Juan de Ulúa-, una obra que requirió grandes esfuerzos materiales y en las que se reprodujeron muchos de los avances que en tal materia de fortificaciones se habían ido realizando en algunas plazas fuertes de la metrópolis, muy especialmente en la ciudad de Cádiz.

Provisto de todas las autorizaciones precisas, nuestros expedicionarios pudieron al fin hacerse a la mar, rumbo a España, a bordo de galeón *“San José”*, de la flota que entonces comandaba Antonio de Oquendo, un prestigioso marino español curtido en todas las batallas, experimentado navegante. Era el día 10 de junio de 1614.

Tras trece días después el “*San José*” arribó a La Habana, un puerto que ya entonces jugaba un importante papel en el derrotero de los viajes de la flota de Indias de vuelta hacia España. La Habana era, desde 1561, el lugar de concentración de los buques y en su puerto se estructuraba el conjunto de la flota para iniciar el regreso (figura 9).



Figura 9

Desde La Habana, la flota de galeones principiaba el camino hasta España. Esta era una ruta muy experimentada por los marinos españoles, de la que se conocían sus tramos de bonanzas y de riesgos, su duración y sus exigencias. Por razones que tenían que ver con el flujo de los grandes vientos, -el trazado de la corriente del Golfo y de los alisios-, este viaje se hacía por un derrotero situado

más al norte del que traía a la flota desde España hasta el Caribe. Ésta, como se sabe, se hacía siguiendo una línea que desde la boca del Guadalquivir, o las costas de Cádiz, enlazaba con las Canarias, donde se hallaba “*la cabecera de los Alisios*”, ese caudal de vientos que, sin margen de error, llevaba a los barcos desde el archipiélago hasta las Antillas. Por el contrario, la vuelta se hacía navegando desde La Habana hacia el norte, buscando alcanzar, -también aquí, como en el Pacífico-, la latitud de los cuarenta grados, siguiendo la cual se podía ir, “*poniendo proa a las islas de las Azores*”, antepuerta atlántica de la península ibérica.

De nuevo, pues, el camino de las naves que traen a los miembros de la misión Keicho está marcado por las grandes corrientes marinas y los grandes flujos de vientos que se le asocian.

El camino de regreso, -desde La Habana hasta alcanzar el Guadalquivir y llegar finalmente a Sevilla-, era “*más largo y peligroso que el de ida*”, con riesgos que no por conocidos eran menos graves. El primero de ellos merodeaba por las islas Azores, a las que los barcos de la flota llegaban tras algo más de un mes de navegación. En torno a estas islas se solían producir fuertes “*tormentas en primavera y en invierno*”, pero además, aguardaban corsarios y piratas que deambulaban por el océano a la espera de sus acciones y sabían que los barcos españoles traían abundante carga de oro y plata.

Traspasada esta travesía, la flota enfilaba ya hacia el cabo San Vicente, el extremo suroccidental de la península Ibérica, a partir del cual, siguiendo en dirección sureste-sur, seguían el largo cordón de tierras bajas y arenosas en el centro del cual se abre la ancha bocana de la desembocadura del Guadalquivir, la puerta de entrada para el que era su puerto de destino: Sevilla.

A veces, la expectativa del próximo final de su camino, todavía se veía alterada por la irrupción de ataques corsarios en las proximidades del cabo San Vicente, lo

que hizo que la corona española decidiese enviar barcos de vigilancia y protección a la flota en ese paso del “*cabo de las sorpresas*”. Tras solventar estos riesgos sólo quedaba ya navegar bordeando la costa y abordar cuanto antes el Guadalquivir (figura 10), justo en su punto de desembocadura, la llamada “barra de Sanlúcar” y posteriormente la propia ciudad sede el Señorío de Medina Sidonia. Ahí llegaron el día 5 de octubre de 1614.



Figura 10

7

Aun les quedaba superar la navegación por el Guadalquivir para arribar en la ciudad de Sevilla, el puerto terminal de su ruta. Dejemos ahora, porque son datos sabidos y manejados casi hasta el tópico, el debate de por qué era el de Sevilla y no otro, el puerto que centralizó y monopolizó durante siglos el comercio indiano y centrémonos en describir es la inevitabilidad de llegar hasta ella remontando el Guadalquivir. A ello se aprestaron también los miembros de la Misión Keicho,

Y muy especialmente, conviene explicar también por qué pese a ser Sevilla su destino, la embajada japonesa atracó en un pueblo de la orilla derecha del gran río, -en Coria del Río-, situado a apenas una decena de kilómetros del Arenal portuario sevillano.

“...El Guadalquivir es navegable hasta el puente de Sevilla y la marea creciente del Océano llega hasta dos leguas más arriba, esto es, hace retroceder al río con gran ímpetu, con lo cual se facilita la entrada de las naves. Antes de entrar en la mar forma el río algunas islas, dividiéndose en dos brazos que aún quedan harto grandes:

(Andrea Navagero.- Viaje por España (1524-1526)).

Una señal de lo que se les avecinaba fue el hecho de que el titular del ducado de Medina Sidonia, Alonso Pérez de Guzmán y Sotomayor VII Duque, poderoso señor de una ciudad que jugaba un papel muy importante en los tráficós comerciales con América, -como tan atinadamente ha estudiado el profesor Ramón Serrera Contreras en su *“Sanlúcar y el Nuevo Mundo”*-, ofreció a los japoneses subir el río en dos galeras, dejando la nao *“San José”* en la que habían atravesado el Atlántico.

José de Lorenzo y otros, en su *Diccionario Marítimo Español*. (Madrid. 1865), definen las galeras como un barco de *“mucha eslorá, de remo y vela que con algunas variaciones de tamaño y construcción, se usó sobre todo en el mar Mediterráneo por espacio de nueve siglos”*. Era, en efecto, un barco manejable y ligero, menos adecuado para la navegación de altura y que, como señala el profesor Comellas, -en su obra *“Sevilla, Cádiz y América”*-, tenían una escasa capacidad de carga, por lo que *“fueron buenas para los descubrimientos pero no para el trasiego comercial que siguió a los mismos”*. Para éstos se adecuó *“el galeón, barco panzudo y solemne, elevado castillo de popa y altas velas: el navío por excelencia de la carrera de Indias”*.

La idea era clara: el duque les proporcionaba una embarcación más ligera con la que pudiesen subir el Guadalquivir con menores dificultades.

¿Cuáles eran los problemas que el Guadalquivir planteaba para que el propio Duque hubiese tomado tal decisión?: de forma sintética podemos decir que eran todos los relacionados con las pésimas condiciones su navegabilidad y que eran la consecuencia de un conjunto de “*convergencias sistémicas y contrapuestas*”.

- A) de una parte, sus calados, es decir, la magnitud de su fondo, disminuía a medida que los barcos que habían de navegarlo se hacían más grandes.

Entre 1500 y 1700 se produjo una importante evolución del tonelaje de los barcos de la marina mercante. A lo largo de la segunda mitad del siglo XVI y la del siglo XVII hay oscilaciones respecto al tamaño de los barcos de los convoyes de la Carrera de Indias, pero que ya “mediados del siglo XVII se origina el triunfo de los grandes veleros, de entre 500 y 1,500 toneladas, barcos que al no poder remontar la barra de Sanlúcar determinarían finalmente el triunfo del puerto de Cádiz” (González Dorado: Sevilla, centralidad regional...)

- B) de otra y en relación con lo anterior, la amplia llanura por la que el Guadalquivir discurría en su tramo bajo, en cuyo seno se manifestaban las oscilantes mareas atlánticas, era el factor natural que le había permitido ser el río navegable que había sido, aportando la “gloria histórica de Sevilla”, -en palabras de Guichot-, pero al mismo tiempo, era esta misma llanura, sus escasas pendientes y la lentitud de sus escorrentías la que le habían dotado de un trazado divagante, con varios brazos y grandes meandros, a lo largo del cual los desbordamientos se acrecentaban y provocaban intensos procesos sedimentarios que a su vez iban reduciendo los calados y haciendo más intensas las sucesivas inundaciones (figura 11).

LOS FUNDAMENTOS GEOGRÁFICOS DE UNA SINGULAR AVENTURA HISTÓRICA:
LA MISIÓN KEICHO.



Figura 11

Las quejas de los navegantes por el estado del Guadalquivir fueron una constante y quedan reflejadas en una abundante documentación histórica, muchas de ellas referidas a la mala situación que ya reflejaba el río en años próximos al viaje de la embajada japonesa: así, en 1573 el llamado Itinerario de Juan Escalante de Mendoza nos señala las pérdidas que el río produce y cita en especial en el “*paraje peligroso del Albayle, al llegar a Coria*”; de 1606 es la referencia de García de Céspedes evocando las dificultades de la navegación entre La Horcada y Sevilla; Veitia Linaje, en su estudio clásico sobre el “*Norte de Contratación de las Indias Occidentales*” recoge un informe de Juan de Miranda, fechado en 1611, en que se alude a “*la gravedad de los encenagamientos*” del Guadalquivir y, en fin, Pierre Chaunu resume la situación diciendo que durante todo el siglo XVII las condiciones de navegabilidad empeoraron grandemente, entre otras causas por la frecuencia de las altas avenidas y desbordamientos del Guadalquivir, de las que cuenta dieciséis entre los años 1587 y 1650.

Las dificultades comenzaban ya en la propia boca de desembocadura, donde se hallaba la llamada “barra de Sanlúcar”, un bajo fondo de gran tamaño, parecido a una duna sumergida, en la que naufragaban gran cantidad de embarcaciones. El profesor Morales Padrón recoge del estudio de Chaunu un dato bien elocuente de cuanto tratamos de destacar: *“el ocho por ciento del tonelaje perdido en el tiempo que él estudia (siglos XVI y XVII), se malogró en el propio Guadalquivir”*, especialmente en la mencionada barra de Sanlúcar.

Esta circunstancia se veía especialmente empeorada al remontar el río y tener que atravesar los grandes meandros que existían en el espacio entre Sevilla y el mar. Especialmente los llamados de “Los Jerónimos”, de “Casas Reales” y el de “La Merlina”, este último a la altura de Coria del Río, todos los cuales, como es sabido, fueron “cortados” merced a grandes operaciones hidráulicas emprendidas desde final del siglo XVIII, es decir, cuando ya Sevilla había perdido el control del monopolio comercial a causa de estas carencias de la navegabilidad del Guadalquivir.

Para ir adaptándose a las limitaciones que la navegación planteaba, desde la mitad del siglo XVI, se fueron habilitando ciertos lugares en los que se efectuaban operaciones de carga y/o descarga de mercancías, además de ciertos controles: fueron varios, entre ellos la Horcada, (el más al sur), el Copero, la propia Coria del Río, y otros situados río arriba de Coria del Río. De este modo, todo el bajo Guadalquivir fue convirtiéndose en ese *“gigantesco fondeadero”* del que hablaba el profesor e inolvidable amigo Antonio García-Baquero, lugares de atraques salpicados por distintos lugares de la orilla en los que, al mismo, se ejercían también tareas de control fiscal para la Real Hacienda.

De este modo, podemos entender por qué las galeras que portaban a los miembros de la Misión Keicho se detuvo en Coria del Río, un enclave ribereño que era el de más reconocida vinculación con el río, el más poblado, el más

LOS FUNDAMENTOS GEOGRÁFICOS DE UNA SINGULAR AVENTURA HISTÓRICA: LA MISIÓN KEICHO.

próximo a Sevilla y el que se hallaba junto a uno de los grandes obstáculos para la navegación: el torno de “La Merlina”.

La Merlina era un tramo del Guadalquivir donde este describía una gran curvatura. Era el primero que hallaban los navegantes que bajaban el río y el último al que se enfrentaban los que lo subían tras las largas navegaciones oceánicas (figura 12). El navegante que bajaba el río desde Sevilla lo encontraba a unos diez kilómetros del puerto, apenas dejado atrás el pequeño núcleo de Gelves y el llamado brazo del Copero, tras el cual el Guadalquivir giraba bruscamente hacia poniente, llegando hasta el pie de las colinas del Aljarafe, todavía antes de llegar a la altura de Coria del Río (Seguimos la descripción de la cartografía de Alberto Mienson. S XVIII).

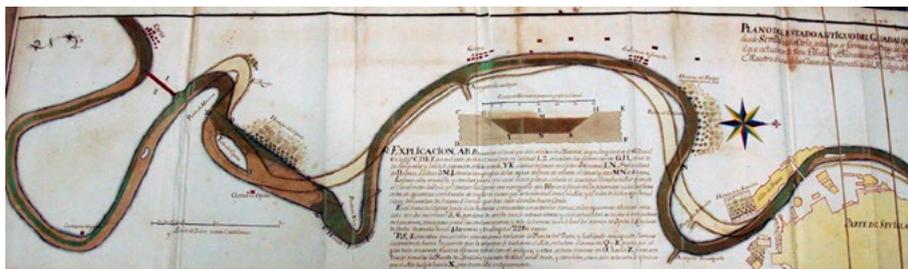


Figura 12

De nuevo ahí, sin duda a causa del obstáculo insalvable que estas colinas representaban para la escorrentía de las aguas del río en este tramo de tan escasas pendientes, el Guadalquivir giraban de nuevo dirigiéndose hacia levante e iniciando una gran curvatura que, tras recorrer unos cinco kilómetros, comenzaba a cerrarse en las cercanías de la que fuera vieja ciudad de Oripo, desde donde volvía de nuevo a poniente con un trazado paralelo al anterior y ligeramente curvo. Era así como el Guadalquivir llegaba a la altura del núcleo urbano de Coria del Río, y una vez ahí, el río giraba de nuevo y seguía ya hacia el sur por un largo

tramo ligeramente curvo que se conectaba con las zonas de la Isleta, de la isla de Hernando y del meandro de Casas Reales.

El de La Merlina era quizás, de entre todos los meandros que en el bajo Guadalquivir se hallaban, el que presentaba un más alto grado de evolución, es decir, el que ofrecía una curva más cerrada, de suerte que sus dos extremos se hallaban muy próximos entre sí y el propio proceso natural habría hecho posible el fenómeno de la “captura del meandro”. Esta situación es la que provocaba el hecho, tantas veces referido por los navegantes, de que tras recorrer en toda la extensión del meandro de La Merlina, en lo que, si los vientos no ayudaban, se podía tardar un día completo, apenas habían ganado recorrido real, hacia el mar o hacia el puerto del Arenal sevillano. Los documentos que recogen relatos de estos viajeros suelen trasladar sus quejas por las dificultades que el torno de La Merlina les creaba, resumiéndolo de un modo preciso: “*amanecer en Coria y atardecer en Coria*” (figura 13).

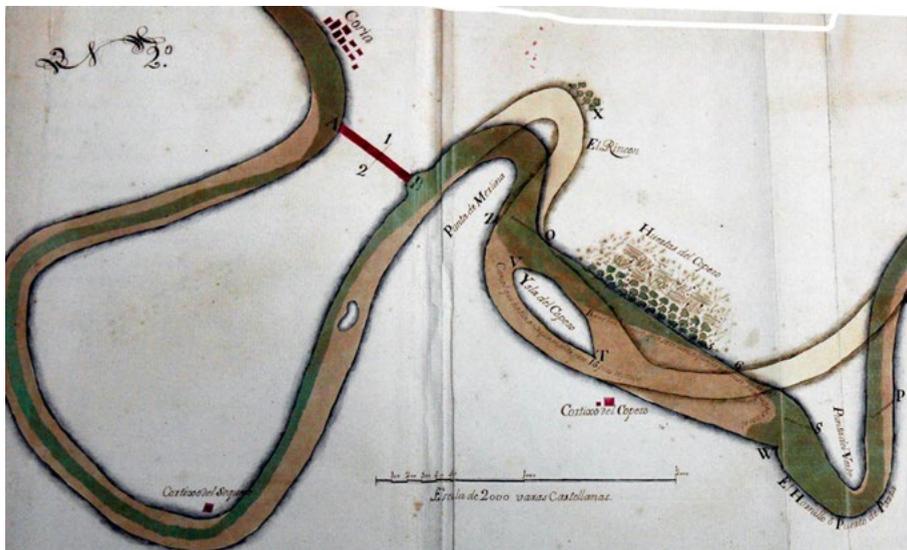


Figura 13

Fue por eso por lo que desde la mitad del siglo XVI Coria del Río comenzó a centralizar nuevas tareas y funciones de “antepuerto sevillano” y fue esa la razón por la que algunos de los buques del convoy de la Carrera de Indias se detenían en ella. Aquí las cargas se completaban o aligeraban según el sentido de la navegación. Aquí se sumaban al pasaje los últimos rezagados navegantes o se echaban a tierra los más impacientes por llegar a Sevilla. Era un pueblo de largo pasado, siempre vinculado al río y sus modos de vida, habitado por pescadores, marinos, carpinteros de riberas, calafates, rederos, ladrilleros, y otros oficios ligados a la agricultura y la ganadería. Desde la mitad del XVI fue también albergue de comerciantes de toda laya llegados hasta aquí al amparo del posible negocio.

Y quizás por ello, podamos imaginar hoy, con todo fundamento, que estas gentes del río, estos corianos avezados en el arte de relacionarse con extraños que por el río llegaban, no sufrirían ningún sobresalto al ver dos galeras que se acercaban a la orilla. Ni siquiera con aquellas, que traían en sus popas las enseñas del poderoso Señorío sanluqueño. Tal vez la única sorpresa pudiera producirse después, cuando los corianos comprobaran cómo bajaban gentes en las que advirtieron rasgos físicos no comunes y porque entre ellos se destacaban algunas personas vestidas con ropajes que claramente mostraban los signos de su condición de altas dignidades.

Y que también los recién llegados comenzarían a descubrir qué en aquel pueblo ribereño, cuyo caserío blanco y apiñado, extendido entre la blanca espadaña de un ermita y la alta torre de una iglesia, podrían comenzar una vida nueva, distinta y mejor que la que habían dejado en la dura llanura japonesa *“en la que se temía más al hambre que a las guerras”*.

Aquel día de octubre de 1614 los japoneses acababan de llegar a Coria del Río. Nadie podía entonces imaginar que todo aquella Historia fuese también el origen

de nuevas historias, una historia menor, íntima, pero igualmente valiosa: la que dio origen a nuestro apellido, a la existencia de los Japoneses y muy especialmente a las hermosas relaciones que siglos más tarde seríamos capaces de establecer con los japoneses (figura 14).



Figura 14

Esa es la Historia que ahora estamos rescatamos, cuatrocientos años después...

**LECCIONES INAUGURALES IMPARTIDAS EN LOS ACTOS DE
APERTURA DE CURSOS ACADÉMICOS EN LA
UNIVERSIDAD PABLO DE OLAVIDE**

Curso Académico 1998/99

“La búsqueda de la verdad en el proceso penal”

Impartida por el Prof. D. Francisco Muñoz Conde.

Catedrático de Derecho Penal. Facultad de Derecho.

Curso Académico 1999/2000

“La creación de valor para los accionistas en la empresas cotizadas”

Impartida por el Prof. D. José Luis Martín Marín.

Catedrático de Economía Financiera. Facultad de Ciencias Empresariales.

Curso Académico 2000/01

“Consideraciones sobre impacto ambiental”

Impartida por el Prof. D. José Ángel Merino Ortega.

Catedrático de Ecología. Facultad de Ciencias Experimentales.

Curso Académico 2001/02

“Arqueología y comunicación en la sociedad contemporánea”

Impartida por el Prof. Dra. D^a. Pilar León Alonso.

Catedrática de Arqueología. Facultad de Humanidades.

Curso Académico 2002/03

“Mitos y ritos de la vejez, consecuencias sociales del envejecimiento en las sociedades contemporáneas”

Impartida por el Prof. Dr. D. José Luis Malagón Bernal.

Catedrático E.U. de Pedagogía Social. Escuela Universitaria de Trabajo Social.

Curso Académico 2003/04

“Primera Formulación de la Separación de Poderes de las Cortes de Cádiz”

Impartida por el Prof. D. Javier Lasarte Álvarez.

Catedrático de Derecho Financiero y Tributario. Facultad de Derecho.

Curso Académico 2004/05

“Factores Asociados a la Innovación Empresarial”

Impartida por el Prof. D. Ramón Valle Cabrera.

Catedrático de Organización de Empresa. Facultad de Ciencias Empresariales.

Curso Académico 2005/06

“Una vista al tema de nuestro tiempo”

Impartida por el Prof. Dr. D. José María Delgado García.

Catedrático de Psicología. Facultad de Ciencias Experimentales.

Curso Académico 2006/07

“El ocaso de una vieja diosa”

Impartida por el Prof. Dr. D. Fernando García Lara.

Catedrático de Literatura Española. Facultad de Humanidades.

Curso Académico 2007/08

“Control motor: Actividad física, deporte y salud”

Impartida por el Prof. Dr. D. José Ángel Armengol Butrón de Mújica.

Profesor Titular de Anatomía y Embriología Humana.

Curso Académico 2008/09

“Familia, amor y violencia: Una historia de desigualdades”

Impartida por el Prof. Dr. D. Gonzalo Musitu Ochoa.

Catedrático de Psicología Social. Facultad de Humanidades.

Curso Académico 2009/10

“La evolución tecnológica: De la información al conocimiento”

Impartida por el Prof. D. Jesús Salvador Aguilar Ruiz.

Profesor Titular de Lenguajes y Sistemas Informáticos.

Curso Académico 2010/11

“De la religión y la potestad Suprema, la justicia y el derecho En la práctica política (1500-1700)”

Impartida por el Prof. Dr. D. José María García Marín.

Catedrático de Historia del Derecho y de las Instituciones.

Curso Académico 2011-2012

“El Desarrollo Humano”

Impartida por el Prof. Dr. D. Antonio Villar

Catedrático de Economía. Facultad de Ciencias Empresariales

Curso Académico 2012-2013

¿Vivir Más o Vivir Mejor?

Impartida por Dr. D. Plácido Navas Lloret

Catedrático



UNIVERSIDAD

**PABLO[®]
OLAVIDE**

S E V I L L A