

Mundos atlánticos en un mismo mar

Creación del paisaje ultramarino hispánico a través de Vellerino de Villalobos y Nicolás de Cardona (XVI-XVII)

Atlantic worlds in the same sea

Creating the Spanish overseas landscape through Vellerino de Villalobos and Nicolás de Cardona (16th-17th centuries)

Carlos R. Santiago Gerónimo

El Colegio de Michoacán (México)

<https://orcid.org/0009-0004-5104-2670>

carlos.sgeronimo@colmich.edu.mx

María Fernanda Martínez Muñoz

Universidad Nacional Autónoma de México

<https://orcid.org/0009-0000-8684-659X>

maria.martinezm@sict.gob.mx

RESUMEN

Este trabajo tiene por objetivo enmarcar las vistas corográficas de los derroteros de Baltasar Vellerino de Villalobos (XVI) y Nicolás de Cardona (XVII) en el contexto de las exploraciones ultramarinas hacia las Indias y del surgimiento del concepto de paisaje entre los siglos XV y XVI. Se propone que estas representaciones paisajísticas fueron producto de la teoría y la práctica marinera, por lo cual, contribuyeron en los procesos de creación, reconocimiento y apropiación —real y simbólica— de la imagen global de la monarquía hispánica. Se enfatiza el papel que realizaron en este proceso los conocimientos marinos en altamar y los mecanismos de las instituciones encargadas de resguardar la información geográfica, como el Padrón Real de la Casa de Contratación.

PALABRAS CLAVE

Paisaje; Corografía; Sevilla; Marinería; Exploraciones marítimas.

ABSTRACT

This work aims to frame the chorographic views of the routes of Baltasar Vellerino de Villalobos (16th century) and Nicolás de Cardona (17th century) in the context of overseas explorations towards the Indies and the emergence of the concept of landscape between the 15th and 16th centuries. It is proposed that these landscape representations were the product of maritime theory and practice, and thus contributed to the processes of creation, recognition, and appropriation—both real and symbolic—of the global image of the Hispanic monarchy. The role of maritime knowledge at sea and the mechanisms of the institutions responsible for safeguarding geographical information, such as the Padrón Real (Royal Register) of the Casa de Contratación, is emphasized in this process.

KEYWORDS

Landscape; chorography; Seville; Seamanship; Maritime explorations.

1. INTRODUCCIÓN

Un poeta campirano de las costas del actual estado mexicano de Veracruz canta una décima que dice lo siguiente: «Hombres de cielos lejanos / trajeron la tonadilla, / de Cádiz y de Sevilla, / en mis costas encallaron. / Los negros, esclavizados, / dieron color al paisaje / y entre castas y linajes, / así se formó mi gente: / es Veracruz una fuente / del eterno mestizaje». Tal composición lírica contemporánea, llena de romanticismo y enorgullecida de algunos rasgos culturales llegados de España y África, retoma un aspecto importante dentro de la historia de los mundos atlánticos: las influencias que se dieron mediante las conexiones marítimas entre la España andaluza con América.

Dichas influencias entre la península y sus posesiones americanas fueron recíprocas y parte de un intercambio de largo aliento —principalmente entre los puertos— como aún se perciben en las costas mexicanas mediante estos versos. Esto fue gracias a que pertenecían al vasto imperio que tenía a la cabeza a Carlos I, quien, a su vez, heredó a su hijo Felipe II todos sus dominios ultramarinos. Es decir, dos geografías lejanas —pero no distantes— gobernadas por un mismo rey y unidos por un inmenso mar que articulaba las relaciones bidireccionales entre España y las Indias. Sería este último monarca el que, con mayor intención de conocer, organizar y gestionar cabalmente los recursos, emprendió algunas políticas para lograr tal cometido. Para profundizar en ello, este trabajo tiene como tema central analizar la integración de las Indias occidentales al mundo hispánico mediante un proceso de territorialización que tomó como herramienta a las «pinturas» de paisaje de las costas americanas.

Los estudios existentes sobre la creación de imágenes de América se circunscriben al proceso de reconocimiento del territorio mediante las Relaciones Geográficas, las cuales fueron hechas por los alcaldes mayores —principalmente en Nueva España—. Sin embargo, consideramos necesario que dicho proceso debe englobarse en uno más amplio y que trasciende geografías hasta llegar a fenómenos originados en la península ibérica. Por eso aquí nos preguntamos ¿Cuáles otras producciones visuales dentro del contexto de reconocimiento y exploración de las Indias se pueden considerar para ampliar el

espectro de los mecanismos de creación del paisaje marítimo de los mundos atlánticos? y ¿Por qué las producciones visuales logran erigirse como herramienta para la construcción de paisajes ultramarinos en este contexto en específico?

La hipótesis que planteamos es que las obras de Vellerino de Villalobos y de Nicolás Cardona son productos paisajísticos de las exploraciones de reconocimiento de las costas de los *mundos atlánticos*, y que a la vez, contribuyeron a la formación de un paisaje marítimo del Atlántico mediante las corografías que realizaron de puertos y costas americanas con las que elaboraron todo un imaginario y transmundo para ir conformando paulatinamente la imagen general de los territorios ultramarinos de una monarquía hispánica en expansión. Esta producción paisajística es importante ya que fue parte del mecanismo de territorialización emprendida por los Habsburgo para conocer, apropiarse y explotar los espacios del «Nuevo Mundo» a fin de obtener los recursos necesarios para sus intereses. En ese sentido, es importante insertar este proceso en el reinado de Felipe II, periodo en el cual la noción germana de *landskip* —paisaje, en holandés—, fue adoptada por la monarquía hispánica gracias a la presencia de pintores holandeses en la corte del monarca, quien era un ávido promotor y consumidor de esta tradición pictórica. Esto generó que el uso que tenía la pintura de paisaje en el norte de Europa como producto visual de la territorialidad, también se trasladara al mundo hispánico, lo que sirvió para crear imágenes de los dominios de la monarquía mediante la elaboración de varias pinturas con la intención de aprehensión territorial tanto en la península, como en las Indias. Esto lo consideramos como el desarrollo de la territorialización de los diferentes espacios de ultramar para reafirmar el dominio y posesión sobre ellos. Por tanto, podemos aseverar que dicha práctica de retratar los territorios fue utilizada por Baltazar Vellerino de Villalobos y Nicolás de Cardona para hacer la caracterización de las geografías americanas a fin de ejercer poder sobre ellas a través de actividades de orden comercial, extractivas y de control sobre los territorios que se iban incorporando, mediante representaciones corográficas, a la imagen general de la monarquía hispánica.

El concepto principal para este artículo es el de paisaje, proveniente de la geografía cultural. Este tiene su origen desde el siglo XV en las lenguas germanas, y por ello, en un apartado de este texto se buscará explicar su genealogía. Entenderlo desde sus comienzos nos permitirá comprender la semántica inicial y los usos que tuvo en diferentes contextos. En la actualidad, la geografía cultural, por ejemplo, en la persona de Eduardo Martínez de Pisón¹, nos propone entenderlo como *configuración* y *manifestación*, es decir, como la realidad material geográfica, pero también la representación de ella. Básicamente este concepto permite entender las agencias de los productores de las imágenes —así como los usos de estas— y conduce a comprender de forma más clara las intenciones subyacentes en las representaciones pictóricas realizadas en el contexto de los reconocimientos geográficos americanos.

¹ MARTÍNEZ DE PISÓN, Eduardo. *Miradas sobre el paisaje*. Madrid: Biblioteca Nueva, 2009.

Por todo esto las fuentes principales serán, por una lado, el *Civitates Orbis Terrarum*, un atlas de vistas de ciudades ideado y elaborado bajo la dirección de Georg Braun y Franz Hogenberg, y que tuvo la aprobación de Felipe II para su elaboración y publicación en seis volúmenes a lo largo de un periodo que va de 1572 a 1617; por el otro, para el caso de las posesiones americanas se utilizan los derroteros marítimos de dos sevillanos, la *Luz de navegantes* de Baltasar Vellerino de Villalobos de 1592 y la *Descripción Geográfica e Hydrográficas [...] en las Indias*, de Nicolás Cardona de 1632. La elección de estas fuentes se hizo identificando una cualidad presente en las tres, a saber, su forma corográfica o mejor conocida como «vista de ciudades», misma que responde a toda una idea de representación del territorio y de concebir el paisaje dentro del periodo de mayor producción pictórica sobre los territorios americanos.

Hasta este punto es necesario decir que este camino sobre el paisaje europeo y americano ya ha sido recorrido por otros autores. Para el caso de España, merece la mención de Javier Maderuelo², quien estudia la génesis del origen y semántica del término «paisaje» como un concepto territorial; otros autores importantes serían, por un lado, Joan Nogué³ que resalta la importancia de entender al *paisaje* como el resultado de una forma de asumir y experimentar el paisaje observado; y por otro, el ya mencionado Martínez de Pisón⁴ quien nos propone tomar en cuenta la realidad geográfica y la imagen que de ella nos hacemos.

En cuanto a los textos que podemos encontrar sobre el paisaje en América, están los de Fernández Christlieb⁵, quien explica el equivalente del paisaje en la lengua y sociedad nahua, pero también la relación entre la pintura de paisaje y los mapas realizados para las *Relaciones Geográficas* del siglo XVI; de la misma manera, destacamos los aportes importantes de Pedro Urquijo y Gerardo Bocco⁶, quienes hacen un recuento de los estudios del paisaje en México, por lo que si el lector estuviera interesado, remitimos a la consulta de sus artículos.

Las imágenes de ciudades y puertos han recibido mucha atención. No podemos hacer un estudio sobre este tema sin tomar en consideración la clásica obra de Richard L. Kagan, *Imágenes urbanas del mundo hispánico*⁷, donde se adentra a las representaciones de ciudades de todo el mundo hispánico.

² MADERUELO, Javier, *El paisaje: Génesis de un concepto*. Madrid: Abada, 2005.

³ NOGUÉ, Joan, (ed.) *La construcción social del paisaje*. Madrid: Biblioteca Nueva, 2016.

⁴ PISÓN, Martínez de, *Miradas sobre el paisaje*.

⁵ FERNÁNDEZ CHRISTLIEB, Federico. «El nacimiento del concepto de paisaje y su contraste en dos ámbitos culturales: el Viejo y el Nuevo Mundo». En BARRERA LOBATÓN, Susana y MONROY HERNÁNDEZ, Julieth. *Perspectivas sobre el paisaje*. Bogotá: Jardín Botánico José Celestino Mutis Centro de Investigación y Desarrollo Científico, Universidad Nacional de Colombia Sede Bogotá Facultad de Ciencias Humanas, 2014; FERNÁNDEZ CHRISTLIEB, Federico. «El país como fundamento del paisaje. Conceptos entre Europa y la Nueva España». En RIBERA CARBÓ, Eulalia. *Geografía y paisaje*, Ciudad de México: Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, 2022.

⁶ URQUIJO, Pedro S. y BOCCO, Gerardo. «Los estudios de paisaje y su importancia en México, 1970-2010», *Journal of Latin American Geography*, 10/2 (2011).

⁷ KAGAN, Richard L. *Imágenes urbanas del mundo hispánico, 1493-1780*. Madrid: El Viso, 1998.

También reconocemos los aportes de Rosa López Torrijos⁸ y de Consuelo Gómez López⁹ quienes se han inclinado por estudiar a las imágenes con las implicaciones que tienen las mismas al ser engendradas desde las cortes europeas y como imágenes de poder. Así pues, dejando claro los derroteros, el lector puede tener una idea de la historiografía existente sobre el tema.

2. LAS REPRESENTACIONES PAISAJÍSTICAS EN LA EUROPA MODERNA

La palabra *paisaje* se puede rastrear en las lenguas germanas como el alemán, el inglés y el holandés, pero también en las de origen latino como el francés, portugués, italiano y el español. Según Maderuelo¹⁰, así como Luginbühl¹¹, las primeras lenguas en registrar este término son el alemán (s. VIII) y el holandés (siglo XV). Mientras que en las lenguas latinas apareció durante el siglo XVI, principalmente en italiano, portugués y francés, con excepción del castellano, pues en esta fue hasta el XVIII. Esto es importante porque según Maderuelo, son dos formas diferentes de concebir y representar el territorio¹²:

Sin embargo, el resultado plástico no era un producto exclusivamente estético sino que encerraba intenciones territoriales que se fueron diluyendo con el correr de los siglos y que hoy ya no tomamos en cuenta. Wolfgang Haber descompone el término *Landschaft* en dos partículas: la primera, *Land*, hace referencia a la tierra, es decir, a la parte natural, al suelo, al ambiente original. La segunda, *schaffen*, refiere al modelado que, ya sea la naturaleza misma o el hombre, dan al terreno. En [...] inglés, los componentes son los mismos. *Land* tiene la misma acepción explicada que en alemán y la partícula *scape* deriva de la misma raíz germánica «scapjan», que significa originalmente crear, trabajar u ocuparse. Esta raíz evolucionó a *schaffen* en alemán conservando el significado de creación o modelado, mientras *shape* en inglés, cambió un poco el énfasis, del acto formador, por la forma resultante¹³.

Es decir, en palabras más sintéticas, el término alemán (*Landschaft*) habla del proceso de modificación que la naturaleza o el propio ser humano ejerce sobre el espacio, pero en el inglés

⁸ LÓPEZ TORRIJOS, Rosa. «Poder, relato y territorio en la pintura del siglo XVI». En CABAÑAS BRAVO, Miguel, LÓPEZ-YARTO ELIZALDE, Amelia y RINCÓN GARCÍA, Wifredo. *Arte, poder y sociedad en la España de los siglos XV a XX*. Madrid: Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 2008; LÓPEZ TORRIJOS, Rosa, «Las "Galerías de Ciudades" en el siglo XVI». En LÓPEZ TORRIJOS, Rosa, GÓMEZ LÓPEZ, Consuelo, FERNÁNDEZ FERNÁNDEZ, Antonio, LLULL PEÑALBA, Josué y CONSUEGRA GANDULLO, Abraham. *Representar la ciudad en la Edad Moderna 1565. Wyngaerde en Alcalá*.

⁹ GÓMEZ LÓPEZ, Consuelo. «La imagen de la ciudad como estrategia de poder: Pintores y dibujantes en las cortes europeas». En LÓPEZ TORRIJOS, Rosa, GÓMEZ LÓPEZ, Consuelo, FERNÁNDEZ FERNÁNDEZ, Antonio, LLULL PEÑALBA, Josué y CONSUEGRA GANDULLO, Abraham. *Representar la ciudad en la Edad Moderna 1565. Wyngaerde en Alcalá*; GÓMEZ LÓPEZ, Consuelo. «Los retratos urbanos en el Renacimiento». En CÁMARA MUÑOZ, Alicia y GÓMEZ LÓPEZ, Consuelo. *La imagen de la ciudad en la Edad Moderna*.

¹⁰ MADERUELO, Javier. *El paisaje*, p. 24.

¹¹ LUGINBÜHL, Yves. «Las representaciones sociales del paisaje y sus evoluciones». En MADERUELO, Javier *Paisaje y territorio*. Madrid: Abada, 2008, p. 156.

¹² FERNÁNDEZ CHRISTLIEB, Federico y GARZA MERODIO, Gustavo, «La pintura geográfica en el siglo XVI y su relación con una propuesta actual de la definición de "paisaje"». *Scripta Nova: revista electrónica de geografía y ciencias sociales*, 10/218 (2006).

¹³ FERNÁNDEZ CHRISTLIEB, Federico y GARZA MERODIO, Gustavo, «La pintura geográfica en el siglo XVI y su relación con una propuesta actual de la definición de "paisaje"».

(*landscape*) su connotación llegó a significar la representación del territorio apropiado, trabajado y poseído, en específico refiriéndose a la tierra a lado de un pueblo.

Para el siglo XVI y XVII en el norte de Europa la pintura de paisaje tuvo más que un sentido estético, pues poseyó valores jurídicos cuando los dueños de tierras mandaban a «pintar sus dominios y [que] colgaran el cuadro resultante sobre una pared en su finca» para remarcar su posesión sobre ella. Así, durante más de doscientos años se utilizó ese género de pintura para dirimir controversias territoriales en la corte¹⁴.

Por otra parte, en las lenguas latinas su origen proviene de otras raíces, sobre todo de palabras como *pagus*, que derivó en «pago», la cual tenía que ver con la aldea. No sorprende que otras palabras derivadas sean «pagano» y «país», que hasta hoy mantiene en su semántica la idea de territorio, pues comenzó refiriendo a una región o provincia, de ahí el llamar «paisano» a quien proviene del mismo lugar de origen.

Sin lugar a duda, de todas las lenguas romances, la que mayor uso le dio a este término fue el italiano: *paesaggio*. Según Denis Crosgrave, su aparición se puede encontrar desde la primera mitad del siglo XVI, en 1521, con referencia a la obra *La tempesta* de Giorgio da Castelfranco¹⁵. Esto hay que enmarcarlo dentro de la Italia del Renacimiento en donde se dieron las obras más importantes referentes a la ordenación del espacio y de las pinturas de grandes ciudades, así como la obra de otro pintor de paisajes: Tiziano. El Renacimiento retomó las ideas de Platón y Aristóteles que jugaron un papel relevante, específicamente dentro de la idea de ciudad que, a su vez, influyó en la imagen que se hacía de ella como se puede ver en Alberti, Filarete, Cesariano o Fra Giocondo y también a partir de obras grecolatinas como los *Dies libros de Arquitectura* de Vitrubio y *La República* de Platón¹⁶. De esta tradición queremos destacar que el ordenamiento y representación de la ciudad implicaba el orden que los humanos ejercían sobre la naturaleza, el dominio sobre el espacio y por tanto, vivir en civilidad: *Civitas*.

2.1. Las representaciones de ciudades

Consideramos que, desde la tradición germana, como desde la latina, se desarrollaron dos formas de concebir y de representar el *paisaje*. Por un lado, en el mundo germánico relacionado con la tierra y la posesión de ella, y por otro, con el latino donde refería a una provincia o región. Ambas vertientes influyeron en las representaciones del mundo hispano desde el XVI.

¹⁴ FERNÁNDEZ CHRISTLIEB, Federico y GARZA MERODIO, Gustavo, «La pintura geográfica en el siglo XVI y su relación con una propuesta actual de la definición de "paisaje"».

¹⁵ COSGROVE, Denis E. *Social Formation and Symbolic Landscape*. Madison, Wisconsin: University of Wisconsin Press, 1984, p. 22.

¹⁶ GÓMEZ LÓPEZ, Consuelo. «La ciudad ideal en el Renacimiento». En CÁMARA MUÑOZ, Alicia y GÓMEZ LÓPEZ, Consuelo. *La imagen de la ciudad en la Edad Moderna*. Madrid: Editorial Universitaria Ramón Areces, 2011, pp. 17-44; SANTIAGO GERÓNIMO, Carlos. «El concepto de paisaje en Europa entre los siglos XVI-XVII y las vistas de ciudades: el caso de España en el *Civitates Orbis Terrarum*». *Antilha. Revista Latinoamericana de historia, arte y literatura*, 37 (2024).

Las primeras representaciones de ciudades las podemos encontrar desde 1474 en el *Fasciculus temporum* de Werner Rolevinck, que para 1480 tendría una reedición en Sevilla por Alfonso del Puerto y Bartolomé Segura. Aquí podríamos enlistar otros autores de ascendencia germana, pero pasando al caso hispano más antiguo este sería el *Libro de grandezas y cosas memorables de España*, de 1549¹⁷. Este retoma la forma germana de presentar narraciones que tienen incrustados pequeños recuadros donde se observan vistas de ciudades de los diferentes lugares que se mencionan en el texto.

Esta tipología de representaciones tuvo la puerta abierta a la península con la llegada de Carlos V y un auge mayúsculo con Felipe II, quien patrocinó a dos artistas flamencos para que realizaran viajes por España y pintaran sus dominios: Anton van den Wyngaerde (fig. 1) y Joris Hoefnagel (fig. 2). De esa manera, se hace patente como todo el capital cultural de la tradición flamenca de pensar y representar el paisaje se introdujo a la península ibérica.

Figura 1. Valencia por Anton van den Wyngaerde, 1563.



Fuente: Wikimedia Commons. Con licencia de dominio público.

Anton van den Wyngaerde estuvo en España desde 1560 y fue comisionado por Felipe II para que a lo largo de tres viajes por toda la península hispánica realizara vista de las ciudades del reino¹⁸. Por su parte, Joris Hoefnagel llegaría alrededor de 1563 gracias al impulso de su amigo, ni más ni menos que Abraham Ortelius, un cartógrafo de origen amberino que llevó a cabo el primer atlas de mapas del mundo conocido en ese siglo XVI¹⁹.

¹⁷ SANTIAGO GERÓNIMO, Carlos. «El concepto de paisaje en Europa entre los siglos XVI-XVII y las vistas de ciudades: el caso de España en el *Civitates Orbis Terrarum*», pp. 24-25.

¹⁸ RODRÍGUEZ MÉNDEZ, Francisco J. y GARCÍA GAGO, Jesús M. «Wyngaerde en Zamora». *EGE-Expresión Gráfica en la Edificación*, 8 (2014), p. 67.

¹⁹ VÉLEZ POSADA, Andrés, «Pintura y Corografía: Joris Hoefnagel y los paisajes emblemáticos de España e Italia (1563-1601)». En NIETO OLARTE, Mauricio y DÍAZ ÁNGEL, Sebastián. *Memorias del 5º Simposio Ibero-Americano de Historia de la Cartografía*. Colombia: Universidad de los Andes, 2014, p. 172.

Figura 2. Vista de Sevilla, por Joris Hoefnagel, 1598.



Fuente: Civitates Orbis Terrarum, obra de dominio público.

Algunos autores, como José Miguel Remolina²⁰, han establecido una relación de influencia ejercida por Van den Wyngaerde sobre Hoefnagel, y a su vez, la propagación de las obras de este por todo el mundo gracias a su buena relación con otros cartógrafos y artistas, como el ya mencionado Ortelius. Pero como se puede observar en las imágenes, ambos artistas no tuvieron el mismo estilo de representación, mientras que el primero buscó la exactitud de la realidad, el segundo optó por hacerla más cercanas a una pintura con un característico estilo flamenco. Las obras de Joris tienden a representar habitantes, costumbres y a resaltar la naturaleza. Esto es lo que posiblemente generó que sus pinturas fueran contempladas para otra de las obras monumentales de finales del siglo XVI y principios del XVII (1572–1617): el *Civitates Orbis Terrarum*, de George Braun y Frans Hogenberg. Este atlas de ciudades es muy importante porque reúne a lo largo de seis volúmenes un compendio de corografías de ciudades de todo el orbe, incluyendo las dos más importantes de América para ese momento: México y Cuzco (fig. 3).

²⁰ REMOLINA, José M. «Las vistas de tres ciudades castellanas de Hoefnagel y van den Wyngaerde: la importancia del punto de vista en las representaciones de las ciudades del siglo XVI». En SORAGNI, Ugo y COLLETTA, Teresa. *I punti di vista e le vedute di città*. Roma: Edizioni Kappa, 2010, p. 1.

Figura 3. México y Cuzco en el Civitates Orbis Terrarum.



Fuente: Biblioteca Nacional de España, licencia de dominio público.

La presencia del *Nuevo Mundo* en esta empresa editorial nos lleva a pensar en dos cosas: primero en la circulación de imágenes que hubo de ida y vuelta entre las Indias y Europa; y segundo, en la influencia que ejerció este tipo de obras sobre viajeros, marineros y exploradores en los mundos atlánticos.

Nosotros pensamos que fue muy común entre los navegantes e interesados en América la circulación amplia de estas imágenes, quizás en formato de grabados, como sucedió con el mapa de Tenochtitlán de 1522 atribuido a Hernán Cortés²¹. También no hay que olvidar que las vistas de Wyngaerde y de Hoefnagel ya estaban presentes desde 1560, por lo que todas estas representaciones paisajísticas pudieron bien influir a nuestros dos navegantes, Baltasar Vellerino de Villalobos y Nicolás Cardona. Estos personajes, a semejanza de Georges Braun, realizaron diferentes vistas de ciudades y puertos, pero ahora teniendo como protagonistas los *mundos atlánticos*, es decir, a ese trasmundo entre la península ibérica y las Indias que fue creado y gestionado principalmente por la Casa de Contratación de Sevilla mediante la *Carrera de Indias*.

²¹ FERMAN CRUZ, Fabiola. *El Mapa de Núremberg: Un acercamiento a la "visión española" de México-Tenochtitlan*. Ciudad de México: Instituto Nacional de Estudios Históricos de las Revoluciones de México, Instituto Nacional de Antropología e Historia, 2022, pp. 76-85.

3. EL ATLÁNTICO: UN MUNDO POR CONOCER Y UN PAISAJE POR CREAR

En 1494 se firmó el Tratado de Tordesillas que fue un convenio que suscribieron Castilla y Portugal para dividir, a partir de un meridiano a 370 leguas al occidente de las islas de Cabo Verde, el mundo conocido hasta ese momento. En esta misma línea, las navegaciones en el Atlántico comenzaron a ser partícipes del entendimiento del mundo y esto sólo fue posible a través de las instrucciones de los marinos que emprendieron sus primeras experiencias náuticas, la creación de instrumentos, técnicas y saberes orientados a dominar los océanos, así como su circulación y transmisión entre las personas especialistas en las artes de navegar²². Llegar, conocer, imaginar y representar América no fue un acto sencillo, ¿cómo dar cuenta de algo nuevo que jamás se había visto? La forma de representar el llamado «Nuevo Mundo» fue en gran medida resultado del bagaje cultural de los viajeros, marinos y aventureros: los paisajes se crearon entonces desde el conocimiento del sujeto que observaba el espacio marítimo.

La Casa de la Contratación (1503) y el Consejo de Indias (1520) —que surgieron dentro del panorama de la expansión de la corona de Castilla— reunían, almacenaban y comunicaban la información en torno a los descubrimientos marítimos del Atlántico²³. De esta manera dio inicio el surgimiento del Padrón Real, un sistema de recopilación del conocimiento náutico, tanto visual, como textual, con el fin de salvaguardar y gestionar las noticias e imágenes de las rutas, caminos y posesiones hispánicas en lo que llamaban las Indias Occidentales. En el Padrón Real intervenían los marinos y oficiales más hábiles para compilar y validar los conocimientos que se iban recopilando. Dentro del corpus de documentación que se podía hallar en él, estaban los derroteros, los cuales eran firmados por los pilotos mayores para certificar su valor e institucionalizar de cierta manera los saberes náuticos que llegaban a Sevilla²⁴.

Esto no pudo suceder sin la *Carrera de Indias*, la cual consistía en dos rutas principales que unían a la metrópoli con la Nueva España y Perú, manteniéndose entonces tres flotas: la de Tierra Firme establecida en 1550, la Flota de Nueva España y la Flota de Honduras, ambas fijadas en 1555. Posteriormente, en 1561 la Casa de la Contratación ordenó que las flotas hacia las Indias estuvieran armadas y artilladas con dos buques: la capitana y la almiranta²⁵. Defender esta ruta mercantil-marítima era de vital importancia para la monarquía, pues transportaban, además de géneros para su venta y metales preciosos como la plata obtenida en los asentamientos americanos, mucha información geográfica. El sistema de flotas en el Atlántico se estableció con objetivos fundamentalmente

²² GARCÍA REDONDO, José María. «Los libros que construyeron el océano: las artes de marear en los siglos XVI y XVII». En PADRÓN REYES, Lilyam y PAJUELO MORENO, Vicente. *Dominar los océanos*, p. 57.

²³ BRENDECKE, Arndt. *Imperio e información: Funciones del saber en el dominio colonial español*. Madrid: Editorial Iberoamericana, Vervuert, 2015, p. 21.

²⁴ GARCÍA REDONDO, José María. *Cartografía e imperio: El Padrón Real y la representación del Nuevo Mundo, Pictura mundi*. Madrid: Ediciones Doce Calles, 2018, p. 29.

²⁵ PAJUELO, Vicente. «Las flotas y armadas de la Carrera de Indias en los siglos XVI y XVII». En PADRÓN REYES, Lilyam y PAJUELO MORENO, Vicente. *Dominar los océanos*, p. 26.

mercantiles, y las naos que integraron la Flota de la Nueva España navegaron entre Sevilla-Veracruz, siendo embarcaciones sufragadas por la avería y la propia Corona. Buena parte de las naos pertenecían a particulares y su número variaba desde las diez unidades hasta las cincuenta²⁶. No obstante, las navegaciones en el Atlántico no sólo trajeron consigo la expansión económico-mercantil, si bien era la principal motivación, el derrotero que forjó la *Carrera de Indias* creó una serie de imaginarios, de emociones, de intercambios culturales y sistematización del conocimiento náutico que emanaron de las experiencias de los marinos que comunicaron la complejidad de los paisajes oceánicos.

3.1. Los instrumentos de marinería y la institucionalización del conocimiento: mapas y derroteros

Durante el siglo XVI y principios del XVII hubo una vasta producción de materiales: mapas, derroteros, textos, grabados y manuscritos que contenían descripciones diversas destinadas para las navegaciones atlánticas. Esta variedad impulsó entonces la institucionalización del conocimiento, con el fin de organizar y gestionar los saberes técnicos y los datos recogidos por los marineros que se habían aventurado a dominar el océano. A su vez, con todo ese material se fueron condensando imaginarios en torno al «Nuevo Mundo» que permitieron la creación de los paisajes insulares y de las costas americanas. La construcción epistemológica de estos materiales estuvo conformada por dos aspectos: el conocimiento teórico y el empírico. Por un lado, imperó una disciplina de carácter teórico y científico: la cosmografía, ciencia que integró los saberes de las matemáticas, la geografía, astronomía, cartografía y filosofía. Por otra parte, de manera paralela se encontró el conocimiento práctico y empírico de las tripulaciones que ejecutaron largas travesías en el océano y vivieron y experimentaron los paisajes *in situ*²⁷.

Si bien el Padrón Real tuvo la premisa de recopilar el conocimiento de carácter científico, vale la pena resaltar que estos saberes se forjaron por medio de la experiencia pragmática de los marinos que se aventuraron a navegar. El conocimiento individual y empírico de los estos logró perfeccionarse a través de la práctica, la memoria y la experiencia en altamar. La institucionalización del conocimiento práctico no habría sido posible sin los marinos entusiastas que aprendieron el oficio sobre la marcha. De tal forma que las navegaciones atlánticas de fines del siglo XV y principios del XVI, en aras de aumentar las expansiones hacia el Nuevo Mundo, sentaron las bases para la formación teórica de la ciencia²⁸, y en el proceso, fueron partícipes de la conformación del paisaje marítimo del atlántico.

²⁶ PAJUELO MORENO, Vicente. «Las flotas y armadas de la Carrera de Indias en los siglos XVI y XVII», p. 45.

²⁷ GARCÍA REDONDO, José María. «Los libros que construyeron el océano: las artes de marear en los siglos XVI y XVII», p. 59.

²⁸ TREJO RIVERA, Flor. «El libro y los saberes prácticos: Instrucción náutica de Diego García de Palacio (1587)». Tesis de Maestría (inédita), Universidad Nacional Autónoma de México, 2009, p. 60.

En el reinado de Felipe II se consolidaron las actividades científicas empíricas, por ejemplo, los llamados «regimientos de navegación» que eran la parte práctica de las rutas marítimas a las Indias, mientras que las «artes de navegar» eran la parte especulativa y científica²⁹. Las obras impresas que empezaron a circular eran dirigidas principalmente a los pilotos y los marinos, pero no fueron los únicos interesados en ellas³⁰. Existió una línea muy delgada entre los marinos que practicaban la navegación en altamar y los especialistas teóricos en tierra adentro que se mostraron interesados en el conocimiento náutico, ya que también filósofos, matemáticos, cosmógrafos y juristas, elaboraron tratados de navegación³¹.

Las obras de Vellerino de Villalobos y Nicolás de Cardona no son la excepción en el desarrollo de los saberes náuticos que conllevaron conocimientos teóricos y prácticos, pues sus obras también se nutrieron de estos aspectos y dieron como resultado nuevas miradas de los espacios marítimos de América. Los textos de este par de sevillanos poseen un desarrollo discursivo narrativo y visual con valor pragmático para sus lectores, para la metrópoli y los marinos. ¿Por qué destacar la parte visual en torno al paisaje y las rutas marítimas? Porque existen derroteros que no dieron cuenta del espacio más allá de sus descripciones, tales como el manuscrito *Derrotero hecho por el piloto Isidro de la Puebla de 1579*³² que no tiene ni una sola ilustración, o también como el de Francisco de Bolaños titulado *Derrotero cierto y verdadero para navegar desde el cabo Mendocino*³³, por mencionar unos ejemplos.

En cambio, los realizados por Vellerino y Cardona son relevantes ya que crean una serie ordenada de representaciones corográficas de las islas y puertos existentes entre la península ibérica y América. Estas fueron elaboradas desde sus vivencias y percepciones del espacio marítimo a partir de sus respectivas navegaciones, pero al dejarlas plasmadas de forma visual, contribuyeron a la formación de la imagen de toda una monarquía en expansión en la que «no se ponía el sol», como lo presumía Felipe II. Precisamente por la variedad de percepciones y vivencias en la ruta de la *Carrera de Indias* es que surgieron una gran diversidad de derrotas, cada una con su propia visión del paisaje. Pese a ello, fueron estos manuscritos los que mayormente quedaron sin publicarse, salvo algunos que circularon en copias³⁴.

²⁹ MARTÍN-MERÁS VERDEJO, Luisa. «Estudio y comentarios». En *Luz de navegantes: Donde se hallarán las derrotas y señas de las partes marítimas de las Indias, Islas y Tierra firme del mar océano*, IX–XXV. Madrid España: Museo Naval de Madrid; Universidad de Salamanca, p. XXIII.

³⁰ GARCÍA REDONDO, José María. «Los libros que construyeron el océano: las artes de marear en los siglos XVI y XVII», p. 60.

³¹ VICENTE MAROTO, María Isabel. «El arte de navegar». En GARCÍA BALLESTER, Luis. *Historia de la ciencia y de la técnica en la Corona de Castilla: Siglos XVI y XVII*. Valladolid, España: Junta de Castilla y León, Consejería de Educación y Cultura, 2002, pp. 487.

³² LA PUEBLA, Isidro de. *Derrotero hecho por el piloto Isidro de la Puebla desde la barra de Sanlúcar hasta San Joan de Ulúa de la Nueva España*, 1579, Mss/4541, Biblioteca Nacional de España.

³³ BOLAÑOS, Francisco de y LA ASCENSIÓN, Antonio de. *Derrotero cierto y verdadero para navegar desde el cabo Mendocino hasta el puerto de Acapulco por la costa de la Mar del Sur*, 1606, Mss/3203, Biblioteca Nacional de España.

³⁴ VICENTE MAROTO, María Isabel. «El arte de navegar», p. 483.

No obstante, así como los derroteros pueden ser una fuente visual que poseen instrucciones, orientaciones, símbolos y territorios, también los mapas que figuraban dentro del conocimiento del Padrón Real. Es aquí donde vale la pena preguntarse, ¿un derrotero es un mapa? Vayamos por partes, en estricto sentido la función del mapa es representar una realidad geográfica dentro de los límites de las técnicas de los autores, es un discurso visual y una construcción social del mundo. Los mapas se asemejan a textos que poseen signos, técnicas y un sistema de comunicación, también son imágenes que pretenden convencer³⁵. Los derroteros no están exentos de lo anterior, son texto e imagen que muestran el conocimiento del mundo, pero se caracterizan por ser «libros que contiene la situación geográfica de los puntos más notables de una costa o costas y mares adyacentes, con todas las noticias necesarias a facilitar y asegurar la navegación»³⁶. Es decir que, si bien ambos instrumentos tienen una dimensión espacial, sus propósitos son diferentes, los derroteros indican direcciones de viaje en altamar específicamente, así como traslados hacia puertos e información sobre dónde hacer reparaciones u obtener víveres. Mientras que los mapas no necesariamente poseen o están vinculados con esa información, aunque no están exentos de poseer ubicaciones y caminos.

Los mapas y los derroteros salvaguardados en la Casa de la Contratación son representaciones del espacio, son imágenes del mundo y su diversificación en los momentos de ruptura de descubrimientos geográficos inevitablemente trajeron como consecuencia nuevos trazados de paisajes, dibujos y representaciones del territorio³⁷.

Por otra parte, si bien los mapas son fuentes visuales, no todas las derrotas lo son, aunque sus narraciones pueden ser potencialmente transformadas a discursos cartográficos y visuales. Otro punto que une ambos formatos es que son textos diseñados bajo un autor o autores portadores de técnicas y conocimientos que los desarrollaron como un formato de comunicación, es decir, poseen signos, líneas, colores, símbolos e instrucciones, por lo tanto, los mapas y derroteros poseen una dimensión simbólica –pero también práctica– por la experiencia de los sujetos creadores de esa información. Lo valioso es que fuentes como estas, dependiendo de su lectura, son una ventana para los estudios del paisaje gracias a sus cualidades: se pueden ubicar en ellas acciones humanas, navegaciones, trayectos y movi­lidades en el espacio marítimo como formas de conocimiento del mundo, pero también como elementos de apropiación territorial y creación de paisajes.

A lo largo de la centuria, la monarquía requirió una progresiva especialización en el carácter científico de sus conocimientos. En 1596 el cosmógrafo mayor del Consejo de Indias, Andrés García de Céspedes, recopiló numerosos textos científicos, tratados de navegación, cartas de marear y derroteros, así como revisó los tratados anteriores escritos por Pedro Núñez o Rodrigo Zamorano. Su labor dio como

³⁵ HARLEY, John Brian. *La nueva naturaleza de los mapas: Ensayos sobre la historia de la cartografía*. México: FCE, 2005, p. 62.

³⁶ *Diccionario marítimo español que además de las definiciones de las voces con sus equivalentes en francés, inglés e italiano, contiene tres vocabularios de estos idiomas con las correspondencias castellanas*, 1831, Real Academia Española, 210.

³⁷ K SCHLÖGEL, Karl. *En el espacio leemos el tiempo: Sobre historia de la civilización y geopolítica*. España: Siruela, p. 86.

resultado en 1606 uno de los tratados náuticos más completos y oficiales de la época titulado *Regimiento de Navegación e Hydrografía*. El manuscrito ilustrado marcó un apogeo en los tratados náuticos, ya que en el siglo XVII la expansión oceánica de Portugal y España, así como la unión de coronas, fueron el panorama adecuado para mostrar el poderío de la dinastía Habsburgo en sus dominios de ultramar. La información que se había ocultado y permanecido en secreto empezó a circular con el fin de rectificar sus posesiones³⁸. Es importante mostrar esta situación de producción epistemológica ya que ni Cardona ni Villalobos estuvieron ajenos a ella, pues fue el marco de aprendizaje en donde se formaron y que influyó en la elaboración de sus paisajes, que al final no dejaron de ser información náutica (Tabla 1).

En el siglo XVII los avances en el conocimiento náutico no iban en paralelo a la formación de los pilotos y los marinos, pues muchos de ellos eran analfabetas y existía su reticencia para aprender sobre ciencia y técnica náutica³⁹. Los exámenes para licencia de pilotos estaban dirigidos para entrar a navegar en la Carrera de Indias y sus aspirantes tenían que demostrar el manejo de las cartas de marear, el astrolabio o incluso fijar el espacio de la navegación mediante una narración, sin embargo, no muchos de los pilotos fueron partícipes de la formación medular.

Tabla 1. Características de la información marítima para el Consejo de Indias y el Padrón Real

| | |
|---|--|
| Siglo XVI. Cosmografía y astronomía | Siglo XVII. Conocimiento científico, cuantificable y matemático |
| Fundamentos astronómicos y cosmográficos | Conocimiento matemático y astronómico |
| Mayor circulación de manuales de navegación actualizados | Falta de circulación de nuevos títulos disponibles que quedaron en manuscritos |
| Se previno la circulación de la información de navegaciones | La Unión de Coronas abrió el umbral de la propagación de la información |

Fuente: elaboración propia

³⁸ REDONDO, García *Cartografía e imperio*, p. 84.

³⁹ TREJO RIVERA, Flor. «El historiador bajo el agua. La arqueología marina como fuente para la historia de la vida cotidiana». En Gonzalbo, Pilar. *La historia y lo cotidiano*. Ciudad de México: El Colegio de México Centro de Estudios Históricos Seminario de Historia de la Vida Cotidiana, 2019, p. 50.

4. LA CREACIÓN DE LOS PAISAJES AMERICANOS

Las obras que nos ocupan están insertas dentro de un contexto de circulación de información en donde a la monarquía hispánica le interesó y necesitó saber y recopilar toda aquella que fuera importante para ejercer su dominio. En esa misma circunstancia, también la Corona se adjudicó la prerrogativa de resguardar con celo tales informaciones evitando hacerlas públicas y su difusión⁴⁰. La «política de sigilo»⁴¹ creó un aura de incógnita (*la terra incognita*) en cuanto a qué es lo que se empezó a nombrar como «Nuevo Mundo», aunque en estricto sentido no se tenía permitido compartir la información y las obras quedaban bajo la guarda del Consejo de Indias, algunos manuscritos circularon pese a la reticencia de las autoridades⁴². No sólo era cuidar la propagación de la parte narrativa, sino también la visual, pues ésta era muchísimo más accesible a cualquier individuo: creaba expectativas, imaginarios, curiosidad y emociones.

La monarquía hispánica hizo una toma de conciencia de lo que significaba el Nuevo Mundo y lo peligroso que podía ser que esa información llegara a manos equivocadas de los enemigos de la corona. Por tanto, la producción de conocimiento náutico de Villalobos y Cardona, las vistas de los puertos y los paisajes americanos en el siglo XVI y XVII se desarrolló dentro de tres premisas del horizonte histórico cultural: 1) la importancia de los viajes transatlánticos hacia América, así como la recopilación de la información, los materiales textuales y gráficos de la ruta que era necesario homogeneizar y corregir; 2) el proyecto fracasado de la formación y alfabetización de los pilotos, teniendo como resultado una producción de derroteros por los especialistas quienes tenían como objetivo acabar con la ignorancia de los pilotos españoles; y 3) la menor producción y propagación de los manuales náuticos en el siglo XVII. No obstante, la información seguía circulando de manera informal⁴³.

4.1. Baltasar Vellerino de Villalobos

Los derroteros fueron el principal canal de comunicación de conocimientos prácticos para la navegación, por eso era importante contrastar y sistematizar las indicaciones para la Carrera de Indias⁴⁴. Los numerosos derroteros que no pasaron por la imprenta en la época respondieron a una legitimación del poder sobre el saber, pero que al final circularon de forma indirecta en manos de algunos gracias a copias de lectura o mediante la palabra.

Algunos de los derroteros eran firmados por los pilotos mayores, lo que avalaban y oficializaba el manuscrito para ser entregado a la Casa para que estuvieran a disposición de los navegantes de Indias,

⁴⁰ GARCÍA REDONDO, José María. «Los libros que construyeron el océano: las artes de marear en los siglos XVI y XVII», p. 76.

⁴¹ CORTESÃO, Jaime. *A política de sigilo nos descobrimentos*. Lisboa: Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1997, p. 122.

⁴² GARCÍA REDONDO, José María. «Los libros que construyeron el océano: las artes de marear en los siglos XVI y XVII», p. 79.

⁴³ BRENDECKE. *Imperio e información*, p. 487; MAROTO, Vicente. «El arte de navegar», p. 487.

⁴⁴ GARCÍA REDONDO, José María. «Los libros que construyeron el océano: las artes de marear en los siglos XVI y XVII», p. 78.

ese era el objetivo del Padrón Real, que los marinos tuvieran información manera clara e inequívoca. No obstante, los intereses y discusiones entre la Corte, el Consejo, los cosmógrafos y los pilotos mayores se hacían presentes en los debates en torno a la valoración de un derrotero para las flotas de Nueva España⁴⁵. Lo anterior impulsó a que los materiales «no oficiales» circularan en medio de los funcionarios de la Casa de la Contratación, por lo que llegaban a los marinos una serie de bosquejos, dibujos y narraciones que les sacaron provecho⁴⁶.

Al final, los derroteros, aunque impresos oficiales o no, fueron resultado de trabajos empíricos y suplieron la falta de versiones autorizadas por el piloto mayor. Muy probablemente jugaron un papel principal los maestros y cosmógrafos de la Casa de la Contratación en la propagación extraoficial de los materiales, al priorizar sus intereses para beneficiarse, por supuesto. Esta es una de las razones por las cuales no publicaron el texto de Juan Escalante de Mendoza el *Ytinerario de la navegación de los mares y tierras occidentales* de 1575, el cual era un derrotero narrativo que se reconoció por su utilidad y buena escritura. No obstante, la obra fue vetada por el cosmógrafo real, Juan López de Velasco, debido a que había conflicto entre él y el autor, pero el pretexto fue que esa información no podía llegar a manos de extranjeros⁴⁷. Aunque no consiguió la impresión oficial, los manuales de Mendoza fueron difundidos en manuscritos o pequeñas tiradas impresas entre los maestros de los pilotos⁴⁸. Se mandó por Real Cédula en 1593 que los cuadernillos que circulaban fueran confiscados, además de también prohibirse la publicación de la obra de Baltasar Vellerino de Villalobos. Según las acusaciones, éste utilizó el material del *Ytinerario* para hacer su *Luz de navegantes*, ya sea que haya accedido por los ejemplares que circulaban de manera extraoficial, o por tener acceso a la obra confiscada en el Consejo de Indias, pues él era mayordomo del presidente a cargo a finales del siglo XVI, don Pedro Moya de Contreras⁴⁹. Las órdenes mandadas por las autoridades demuestran que por muy «confiscadas» las obras que estuvieran en Sevilla no dejaban de circular entre los pilotos, personas letradas y curiosas.

Por lo anterior existe el señalamiento que Vellerino «plagió» la obra de Escalante⁵⁰. Sin embargo, diferimos en usar dicho término en sentido estricto, ya que al igual que muchos otros letrados, Vellerino tuvo acceso a los materiales que resguardaba la Casa de Contratación, pero también tuvo la experiencia de navegar en el Atlántico desde los 14 años y empezó a escribir su obra: «me aficioné de manera al arte

⁴⁵ GARCÍA REDONDO, José María. *Cartografía e imperio*, p. 126.

⁴⁶ GARCÍA REDONDO, José María. *Cartografía e imperio*, p. 126.

⁴⁷ GARCÍA REDONDO, José María. *Cartografía e imperio*, p. 127.

⁴⁸ GARCÍA REDONDO, José María. «Los libros que construyeron el océano: las artes de marear en los siglos XVI y XVII», p. 80.

⁴⁹ MAROTO, «El arte de navegar», p. 489.

⁵⁰ GARCÍA REDONDO, José María. «Los libros que construyeron el océano: las artes de marear en los siglos XVI y XVII»; MARTÍN-MERÁS VERDEJO, Luisa. «Estudio y comentarios». En *Luz de navegantes: Donde se hallarán las derrotas y señas de las partes marítimas de las Indias, Islas y Tierra firme del mar océano*, IX–XXV. Madrid España: Museo Naval de Madrid; Universidad de Salamanca, 1985, p. 23.

de navegar, procure desde este tiempo [1562] en que era bien muchacho siendo estudiante en la Compañía de Jesús de la ciudad de Sevilla, de donde me nació grandísimo deseo de navegar [...]».⁵¹

Incluso en su prólogo relata que el mismo Moya de Contreras «me animó para que lo sacara a luz, favoreciéndome para que lo perfeccionara con libros y papeles de los cuales me aproveché en algunas cosas de solos los impresos porque los que son de mano son de cosas impertinentes y prolijas [...]».⁵² Por lo tanto, no era ningún secreto que Vellerino consultó otras obras para poder sustentar y perfeccionar su obra, pues da cuenta de una lista de los nombres de personas que consultó, incluyendo a Escalante, por lo que diferimos que haya una intención directa de «plagio», pues tal como ha señalado Edmundo O’Gorman para el caso del padre Acosta, se trata de un concepto económico-jurídico más contemporáneo a nosotros, y por tanto, inaplicable a la época de Villalobos ya que era prácticamente una costumbre de los antiguos escritores de copiarse y sacar provecho de trabajos e investigaciones ajenos sin mencionar a sus autores⁵³. Si las categorizamos en ese sentido de «plagio» tendríamos que hacer lo mismo con la mayoría de las obras de los escritores de las Indias, y al contrario de muchos, Vellerino sí reconoció y dio un listado de las obras que consultó.

Como se dijo, el Padrón Real fue un corpus que albergaba distintas experiencias y sus resultados se generaron en distintos tiempos y espacios⁵⁴, por lo que explica que las obras de los distintos viajeros o marineros coincidan en información, mediciones o explicaciones de los accidentes geográficos. Al ser un corpus tan amplio, las personas letradas podían hacerse de ellas dentro de su bagaje cultural y ser materiales referentes en sus propias creaciones y estudios. Lo que convierte a los derroteros materiales complejos que no sólo atañen a los autores, sino también a las lecturas, saberes y fuentes de terceras personas que forman parte de su capital simbólico.

La luz de navegantes y la *Descripción hidrographica*, son obras que construyeron la imagen del espacio ultramarino americano a partir de la mirada de sus autores. Poseen mediciones, descripciones del entorno, percepciones y un discurso geográfico porque cada viajero experimentó el paisaje de manera distinta. Dichas perspectivas son producto de la síntesis de dos proporciones: la experiencia directa con la naturaleza y el bagaje previo del autor, las cuales influyeron en el conocimiento del espacio y su relación con él y, por lo tanto, en la producción del paisaje. Es dentro de este juego de relaciones donde el espacio marítimo adquiere entonces otra connotación, que a partir de los derroteros se complejiza, desde el estudio de su paisaje cultural ya no es la visión de un traslado de un punto a otro, sino que se convierte en una acción simbólica que le dota al espacio visualizado una serie de valores y

⁵¹ VELLERINO DE VILLALOBOS, Baltasar. *Luz de navegantes: Donde se hallarán las derrotas y señas de las partes marítimas de las Indias, Islas y Tierra firme del mar océano*. Madrid España: Museo Naval de Madrid; Universidad de Salamanca, 1984, f. 3. La paleografía se ha transcrito con las ortografía y gramática actuales.

⁵² VELLERINO DE VILLALOBOS, Baltasar. *Luz de navegantes*, f. 4v.

⁵³ O’GORMAN, Edmundo. «Prólogo». En O’GORMAN, Edmundo. *Historia natural y moral de las Indias*. México, D.F.: Fondo de Cultura Económica, 1962, pp. 44–45.

⁵⁴ GARCÍA REDONDO, José María. *Cartografía e imperio*, p. 43.

significados. Entonces este se vuelve un espacio de experiencia en el que el navegante es capaz de percibir y modificar las imágenes de lo que observa. De tal manera que el Atlántico no es un cúmulo de agua abstracto en tiempo y espacio, sino que es un océano conceptualizado, inventado y producido a través de experiencias, vivencias, navegaciones e intenciones expresadas en imágenes.

Nicolás de Cardona y Vellerino de Villalobos están posicionados dentro de este marco interpretativo y ambos tuvieron la experiencia de navegar en el Atlántico, pero sus intereses y objetivos fueron distintos. Baltasar menciona que les había pedido a sus padres que lo enviaran a las Indias a sus 14 años, como le fue negado, él se fue sin licencia «a buscar pasaje» al puerto de Santa María. Sus padres mandaron por él, hasta que le enviaron oficialmente a la Nueva España en 1569 en la flota general «Don Cristóbal de Eraso». Así, el joven estudiante viajó por cuatro meses donde se jactó de «saber más que muchos marineros viejos». ⁵⁵ Un aspecto interesante es que el autor narra que vivió por diez años en la Ciudad de México y pasó de colegial a fundador, vicerrector y rector de algunos colegios de la Compañía de Jesús. Además, se embarcó en Acapulco hacia los puertos de Realejo y Panamá, de tal manera que diría «vine a saber por práctica lo que por especulación había entendido».

Vellerino sabía de la importancia del conocimiento práctico al ser él mismo quien navegó, experimentó y observó la ruta del Atlántico, por eso su derrotero transmite de manera textual y visual la vivencia de la navegación como lo demuestran sus dibujos, además de prescindir de instrucciones teóricas muy complejas que usaban los manuales o la misma obra de Escalante. Era de esperarse que hiciera su obra fundamentalmente práctica, pues fue consciente que los pilotos pocas veces consultaban los libros de navegación que poseyeran explicaciones complejas y que posiblemente no entendían. Pues si su intención era erradicar esa ignorancia, era mejor hacer una obra accesible, confiable y basada en conocimientos prácticos:

me determiné sacar esta obra [...] con deseo de ver desterrada la ignorancia que nuestra nación tiene en esta materia [...] porque puedo certificar que lo que en este libro se trata es lo más preciso y cierto de lo que se sabe porque se ha hecho con tanto recuerdo, cuidado y experiencias que sería largo de contar [...] procurando poner solo lo de las navegaciones. ⁵⁶

Por lo tanto, su derrotero únicamente atañe a la navegación en el Atlántico, Tierra Firme y la Nueva España, ya que señaló que si su obra era bien recibida realizaría una segunda obra dedicada a la navegación del Mar del Sur. En 1586 se fue con Pedro Moya de Contreras hacia la Habana, partiendo de San Juan de Ulúa, donde permaneció dos años. Después, los ríos de Guinea cinco meses, pasó a las Islas de Barlovento, desembarcó en Cartagena, caminó por los ríos de la Magdalena. Finalmente, embarcó de regreso a La Habana y luego a España en el año 1589, habiendo estado en Málaga, Gibraltar: «en cualquier

⁵⁵ VELLERINO DE VILLALOBOS, Baltasar. *Luz de navegantes*, f. 3v.

⁵⁶ VELLERINO DE VILLALOBOS, Baltasar. *Luz de navegantes*, f. 4v.

parte que me hallaba [h]e demarcado las tierras y posturas, y haciendo demostraciones y pinturas de ellas lo mejor y lo más propio que podía»⁵⁷.

La *luz de navegantes* está compuesta por 113 dibujos a pluma, con la explicación de la ruta marítima de España a las Indias. Hay que señalar que las ilustraciones también están intervenidas y recreadas por sus respectivos dibujantes. En las representaciones de los puertos abundan marcas subjetivas del dibujante, pero que terminan siendo parte de la representación del paisaje visual con variaciones técnicas. En otras palabras, el discurso visual de los derroteros es un modo de ver, es una relación con el espacio observado que da como resultado el paisaje.

Figura 4. Vista de San Juan de Ulúa (Veracruz) en Luz de Navegantes.



Fuente: Biblioteca Histórica de la Universidad de Salamanca.

Partiendo con este el ejemplo de la vista de San Juan Ulúa (fig. 4) podemos encontrar que, a semejanza de los atlas europeos de vistas de ciudades como el *Civitates Orbis Terrarum*, Vellerino de

⁵⁷ VELLERINO DE VILLALOBOS, Baltasar. *Luz de navegantes*, f. 4v.

Villalobos replica el mismo formato de texto e imagen para dar cuenta pormenorizada de los puertos e islas del Atlántico. Así como lo hace George Braun con los puertos de Europa, el andaluz nos presenta a San Juan de Ulúa en tanto su imagen, pero también con su descripción correspondiente donde nos detalla los grados de latitud de la villa de Veracruz, del puerto donde están las «ventas» y la posición de la isla de San Juan de Ulúa. También se enfoca en la población, por ejemplo, nos dice que el puerto donde están las ventas de Buitrón «el mozo y el viejo» no tiene vecindad como tal, sino que solo se llena de personas cuando llegan las flotas, y que mientras no están, solo es habitado por el capitán de San Juan de Ulúa, la gente de ese presidio y algunos negros de servicio. También nos da las distancias entre San Juan de Ulúa y las ventas que son de aproximadamente veinte leguas, y entre esta última y la ciudad de Veracruz es de cinco leguas. Por esto mismo sabemos que el segundo asentamiento de la ciudad de Veracruz estaba al norte del actual puerto, y al sur del primero que fundó Hernán Cortés en 1519. La ubicación actual por tanto corresponde realmente con el lugar que se indica con «las ventas de Buitrón».

Continúa explicando que para llegar a la costa se deben «amarrar las naos en el socaire» para resguardarse de los «nortes», además que es mediante embarcaciones más pequeñas se debe llegar al muelle porque alrededor de las islas hay arrecifes peligrosos para los grandes navíos. Ubicada a 18° y 3/4° de latitud, la ciudad de Veracruz estaba poblada por alrededor de unos cuatrocientos vecinos, principalmente «tratantes y encomenderos de Castilla», por lo que se va revelando su vocación comercial donde se encuentran las mercaderías que llegan de Europa para internarse a la Nueva España, y también las que vienen del interior para embarcarse rumbo al Viejo Mundo⁵⁸.

Lo importante tanto de la descripción como de la imagen es que, a pesar de ser hechas en 1592, son de las primeras representaciones de lo que sería el puerto más relevante y único permitido para comerciar en el golfo. Pero si ampliamos esa valoración, quizás también sea para otros muchos puertos y ciudades del Atlántico la primera vez que se hayan retratados. Si bien las vistas de ciudades europeas son un compendio de corografías sin necesariamente seguir un orden topográfico, la novedad que podemos observar a raíz de las exploraciones marítimas a las Indias, es el uso de la técnica y perspectiva corográfica para ir configurando el derrotero de la Carrera de Indias. Con esto es posible observar transferencias de técnicas de representación de ciudades y puertos con fines geográficos y políticos insertas dentro del contexto de apropiación del Nuevo Mundo a partir de su aprehensión, tanto real, como simbólica.

Esto es significativo teniendo en cuenta que Villalobos ideó las imágenes de 113 lugares entre la Península y las Indias. ¿Podemos soslayar este acto de representación de los puertos y ciudades a lo largo de la ruta más importante de la época de la colonización europea en América? Así como han sido estudiadas los mapas de las *Relaciones Geográficas* y de otros procesos de colonización del Nuevo

⁵⁸ VELLERINO DE VILLALOBOS, Baltasar. *Luz de navegantes*, 1592, Ms. 291, Biblioteca Histórica de la Universidad de Salamanca, f. 99v-100v.

Mundo, es necesario pensar en estos perfiles de costas dentro de un panorama de reconocimiento de los territorios atlánticos generados con la intención de aprehender la realidad geográfica ultramarina que se va asumiendo como parte de una misma monarquía y de un mismo mundo como ya tenían conciencia el autor:

Porque debo certificar que lo que en este libro se trata es lo más preciso y cierto de lo que se sabe, porque se ha hecho con tan cuidado y experiencias que sería largo de encontrar, procurando evitar todo género de prolijidad, no poniendo más de lo necesario a las navegaciones desde España a todas las partes de las Indias, Islas y Tierra Firme del mar océano.⁵⁹

4.2. Nicolás de Cardona

El caso de Cardona, aunque es del siglo XVII, podemos aún enmarcarlo dentro de las exploraciones marítimas, y en específico, de la California, relacionado al comercio de perlas. La familia Cardona ya contaba con reconocimiento dentro del ámbito comercial y a inicios del siglo XVII obtuvieron una licencia para fundar una compañía para el monopolio de la explotación de perlas en el Pacífico. Tomás de Cardona, el tío, debió ser alguien cercano a la corte de Felipe III y «persona práctica y experimentada en jornadas de mar y tierra» en las Indias⁶⁰. La empresa tuvo dos etapas de exploración hacia las Indias, una que va de 1613 a 1619; y la segunda de 1619 a 1623. Sin embargo, a pesar de los diez años en los que la empresa de los Cardona estuvo en la Nueva España queriendo establecer pesquerías, colonias y poblar la California, realmente no tuvo los frutos esperados.

Pero no todo son malas noticias. Resultado de este proceso largo de la empresa pesquera tenemos al derrotero ilustrado de Nicolás de Cardona de 1632. El manuscrito original estuvo inédito por mucho tiempo hasta 1970, y actualmente se puede encontrar en la Biblioteca Nacional de Madrid⁶¹. En él se identifican los diferentes puntos de las costas —principalmente puertos— que avistó y visitó la empresa de los Cardona desde Cádiz hasta California. Estas *Descripciones*, a diferencia de la *Luz de Navegantes*, se destaca por su recorrido por el Pacífico novohispano, ya que, por sus intereses comerciales, explora la costa de la Mar del Sur en busca de perlas, y por ello, retrata mediante los perfiles de costas a muchos pueblos asentados a lo largo de la costa novohispana del Pacífico. En una comparación de ambos derroteros podemos encontrar similitudes y diferencias, lo que nos permite poder establecer una relación de estas obras dentro de un proceso de reconocimiento y creación de imágenes de las Indias (Tabla 2).

⁵⁹ VELLERINO DE VILLALOBOS, Baltasar. *Luz de navegantes*, f. 4v.

⁶⁰ HERNÁNDEZ APARICIO, Pilar. «Estudio preliminar». En *Descripciones geográficas e hidrográficas: De muchas tierras y mares del norte y sur, en las Indias, en especial del descubrimiento del reino de California. Facsímil*. Madrid, España, México, D. F.: Turner libros, El Equilibrista, 1989, pp. XI–XII.

⁶¹ HERNÁNDEZ APARICIO, Pilar. «Estudio preliminar». En *Descripciones geográficas e hidrográficas: De muchas tierras y mares del norte y sur, en las Indias, en especial del descubrimiento del reino de California*, pp. XXII.

Tabla 2: Elementos que poseen y/o comparten las obras de Vellerino de Villalobos y Nicolás de Cardona

| | Vellerino | Cardona |
|---|-----------|---------|
| Accidentes e ínsulas como referentes espaciales | X | X |
| Posiciones: latitud y distancia | X | X |
| Peligros | X | |
| Posiciones costeras | X | X |
| Régimen de los vientos | X | X |
| Uso de instrumentos | | X |
| Estrellas fijas | X | |
| Vistas de ciudades- Corografía | X | X |
| Secretos, avisos | X | X |
| Dibujos de perfiles | X | X |
| Mareas y vientos | X | X |

Fuente: elaboración propia con información de *Luz de Navegantes y Descripciones geográficas*.

En este caso las imágenes no son tantas como en Villalobos (113), en Cardona hay 42 imágenes a color que representan vistas de puertos, islas, elevaciones geográficas, bahías, golfos y una representación en mapamundi de América. Esta última se hizo a fin de argumentar que la California era una gran isla separada de la masa continental y no una península. Respecto al Pacífico novohispano, se pueden encontrar representados: Tehuantepec, Puerto del Marqués, Acapulco, Zihuatanejo, Puerto de Salagua, Zacatula, Puerto de la navidad, Valle de Banderas, Barra de Culiacán, P. de La Paz, Playa Hermosa y el seno de la California. Con ellas nos informa sobre varios aspectos geográficos, de la población, de lugares idóneos para reparaciones de las embarcaciones y la construcción de estas, o también para hacerse de bastimentos.

El Pacífico fue un anhelo desde los primeros conquistadores, principalmente por Hernán Cortés. Hubo muchos esfuerzos invertidos en lograr tanto la conquista y asentamientos permanentes en el Pacífico, tan es así que el primer astillero que se construye en la Nueva España fue el de Zacatula en 1523.

Las primeras impresiones de estas costas se las debemos a Francisco de Ulloa, Sebastián Vizcaíno, fray Antonio de la Ascensión, Francisco de Ortega, Pedro Porter y Casanate⁶², y por supuesto, Cardona.

Recordando que la exploración, conquista y ocupación de los distintos espacios de la Nueva España no se dieron de forma homogénea, ni a un tiempo unísono, explorar la California avanzado ya el siglo XVI aún formaba parte del proceso de conocer el norte novohispano que tardaría por realizarse hasta los siglos siguientes. En ese sentido, los perfiles de costas de Cardona, al igual que todos aquellos que dejaron sus testimonios, forman parte de una narrativa de exploración y ocupación del espacio mediante la aprehensión visual y pictórica que fueron creando una imagen de esa *Terra Incognita* que aún faltaba por apropiarse.

Con su derrotero nos fue construyendo toda una guía, pero a la vez, un paisaje en marítimo. Este es una construcción sociocultural que está conformada por los elementos naturales, la acción antrópica y también por las percepciones de los observadores que revisten de diversos valores a los lugares. Por tanto, las pinturas de Cardona nos muestran paisajes en donde se pueden vislumbrar la naturaleza, la fauna, las conectividades, circuitos comerciales y el aprovechamiento de cuerpos de agua como vías de comunicación:

Por este río traen a la mar del sur la artillería y pertrecho que su majestad envía al puerto de Acapulco para las naos que van a Filipinas embarcarlos en la mar del norte y los suben por el río de Guaçaqualco: siendo necesario darse en particular aviso y noticia por donde se podrá pasar todo lo dicho a la mar del sur, sin riesgo y a menos cost[o].⁶³

Pero a la vez, al ir retratando su presente, Cardona dejó plasmado su percepción en torno a la inseguridad de navegar en esta parte por la gran presencia de enemigos ingleses y holandeses. Por ejemplo, cuando retrata al puerto de Çalagua, «en la jurisdicción de Colima», de la que hace dos pinturas diferentes, en una anota las estancias, ríos, la vegetación, cuerpos de agua y recursos comestibles en la zona⁶⁴; y en la otra, se encarga de retratar el encuentro bélico entre Sebastián Vizcaíno y piratas holandeses en 1616 (fig. 5).

⁶² LEÓN PORTILLA, Miguel. *Cartografía y crónicas de la antigua California*. México, D.F.: Universidad Nacional Autónoma de México Instituto de Investigaciones Históricas, 2001, p. 72.

⁶³ CARDONA, Nicolás de. *Descripciones geográficas e hydrográficas de muchas tierras y mares del Norte y Sur en las Indias, en especial del descubrimiento del Reino de la California*, 1632, Mss/2468, Biblioteca Nacional de España, f. 108.

⁶⁴ CARDONA, Nicolás de. *Descripciones geográficas e hydrográficas*, f. 128.

Figura 5. Puerto de Çalagua (Salagua)



Fuente: Biblioteca Nacional de España, licencia de dominio público

La obra de Cardona, aunque tiene forma de derrotero, es básicamente una compilación de perfiles de costas. Esto ya lo había anticipado Hernández Aparicio en la primera edición facsimilar que se hizo de la obra en 1989⁶⁵. Por otra parte, Michel Antochiw⁶⁶ es quizás el que mejor conozca en México la obra de Nicolás. Para él, se debe tener en cuenta que estas *Descripciones* pudieron ser un complemento o estar en concordancia con otros dos trabajos: un Memorial, y una Relación de Méritos del propio Nicolás, en los cuales sí se detallan con mayor detenimiento sus travesías por América.

A pesar de ello, consideremos que sigue siendo muy relevante estos perfiles de costas del siglo XVII porque surgieron dentro de los procesos de reconocimiento de la California iniciados desde Cortés, hasta las expediciones de Vizcaíno. Uno de los objetivos más importantes de estas fue saber «de si por allí estaba precisamente la entrada al tan buscado estrecho de Anián, vía tan deseada para cruzar, por

⁶⁵ HERNÁNDEZ APARICIO, Pilar. «Estudio preliminar». En *Descripciones geográficas e hidrográficas: De muchas tierras y mares del norte y sur, en las Indias, en especial del descubrimiento del reino de California. Facsímil*. Madrid, España, México, D. F.: Turner libros, El Equilibrista, 1989, pp. XXIV.

⁶⁶ ANTOCHIW, Michel. *Viajes a América de Nicolás Cardona, 1613-1623*. México: Centro de Estudios Históricos, Universidad de Monterrey, 2006, p. 120.

el norte, del Pacífico al Atlántico»⁶⁷. En ese sentido podemos enmarcar estas pinturas de Cardona dentro la creación de los imaginarios geográficos en torno al Pacífico, del norte de la Nueva España y del continente en general. No hay que olvidar que aún en el siglo XVII la imagen del «Nuevo Mundo» sigue en construcción. Por lo que Cardona se une a otros tantos exploradores, como Ulloa y Hernando de Alarcón que, con sus relaciones geográficas, mapas y derroteros, fueron construyendo los paisajes que van a quedarse en el imaginario geográfico occidental.

Consideramos que este acto de la elaboración de imaginarios no es menor porque en gran medida van condicionando las ideas, prácticas y políticas que se ejercen sobre estos espacios, pues no hay que olvidar que al final de cuentas estos derroteros contienen información geográfica. Por tanto, explica que muchas veces los derroteros no salieran para la imprenta y solo se quedaran guardados en algún cajón de la Casa de Contratación para unos cuantos.

5. CONCLUSIONES

Hemos buscado enmarcar la representación corográfica dentro de su contexto cultural a raíz del surgimiento del concepto de paisaje —en las lenguas germanas como en las latinas— como una forma de observar, para con ello territorializar, demarcar y apropiarse de los espacios. Con la llegada de los pintores flamencos a las cortes castellanas se puede observar un punto de inflexión en la pintura de paisaje generado en la península como una forma de retratar esos «países», es decir, esos pueblos y regiones que configuraban a la monarquía en su totalidad.

Así pues, a partir de lo expuesto a lo largo del artículo, consideramos que ha quedado demostrado que las vistas corográficas de Vellerino de Villalobos y Nicolás de Cardona se insertan dentro del proceso de reconocimiento y ocupación de las Indias Occidentales haciendo uso de esa práctica paisajística de retratar los espacios de los mundos atlánticos para integrarlos a la monarquía hispánica. Sus obras no solo nos dejan ver los trayectos que realizaron, sino también la forma en cómo cada uno fue conceptualizando las costas de las Indias. Cada pintura es una ventana, más que a la realidad pasada, a la percepción que lo sujetos observantes tuvieron sobre dicha realidad que experimentaron. En ese sentido, estas imágenes constituyen una fuente valiosa para acceder a diversos aspectos del pasado, por ejemplo, al cómo se fue construyendo con el paso del tiempo una imagen de América.

Esto se pudo observar con el caso de Villalobos, quien para el caso de Veracruz nos describe la posición de cada sitio referente a la latitud y las distancias que hay entre las Ventas, San Juan de Ulúa y la ciudad de Veracruz. Pero también nos da información de orden social, por ejemplo, saber quiénes conviven en San Juan de Ulúa y que solo en temporada de embarque y desembarque el puerto se llena de vida. Del mismo modo, Cardona nos expone con su pintura una visión de un acontecimiento, un enfrentamiento entre Vizcaíno y piratas holandeses que estaban interesados por toda esa ruta del

⁶⁷ LEÓN PORTILLA, Miguel. *Cartografía y crónicas de la antigua California*, p. 93.

Pacífico. Toda esta información que se encuentran en las fuentes permite entender las diferentes relaciones que los actores históricos establecían con su entorno, y sobre él, con otros personajes.

Pensamos que esa gran masa de información escrita y visual que poseen los derroteros de Vellerino y de Nicolás contribuyeron para que, desde la Casa de Contratación y mediante el Padrón Real, se fueran creando paulatinamente la imagen de las Indias con todo y lo que eso implicaba: rutas, puertos, información geográfica, mapas, pinturas e imaginarios sobre la población y sobre los diferentes espacios de los mundos atlánticos.

Para terminar, más allá de polémicas de plagios —un término anacrónico para nuestros autores—, la información que los dos derroteros nos presentan son solo una pequeña muestra de todo el bagaje que las gentes de mar fueron adquiriendo, reproduciendo y proyectando al mismo tiempo. Tanto los aspectos teóricos como la experiencia en el mar fueron esenciales para que varios autores crearan sus propios derroteros y mapas para el reconocimiento y ocupación del Nuevo Mundo. Este es un punto muy importante porque precisamente las representaciones paisajísticas son, en primer momento, el fruto de la experiencia de cada observador/autor; y en un segundo, parte de un proceso mayúsculo de territorialización ultramarina respaldado por la Corona.

Finalmente, la pintura corográfica sobre el Atlántico y el Pacífico es un buen ejemplo para observar el inicio de la expansión de la cultura europea en las formas de observar, percibir y representar el espacio, así como también las décimas y coplas pueden ser una reminiscencia en la actualidad esas relaciones bidireccionales entre dos mundos unidos por un mismo mar

6. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ANTOCHIW, Michel. *Viajes a América de Nicolás Cardona, 1613-1623*. México: Centro de Estudios Históricos, Universidad de Monterrey, 2006.
- BOLAÑOS, Francisco de y DE LA ASCENSIÓN, Antonio. *Derrotero cierto y verdadero para navegar desde el cabo Mendocino hasta el puerto de Acapulco por la costa de la Mar del Sur*. Biblioteca Nacional de España, 1606.
- BRENDECKE, Arndt. *Imperio e información: Funciones del saber en el dominio colonial español*. 2ª. ed. Madrid: Editorial Iberoamericana, Vervuert, 2015.
- CÁMARA MUÑOZ, Alicia y GÓMEZ LÓPEZ, Consuelo(eds.). *La imagen de la ciudad en la Edad Moderna*. Madrid: Editorial Universitaria Ramón Areces, 2011.
- CARDONA, Nicolás de. *Descripciones geográficas e hydrográficas de muchas tierras y mares del Norte y Sur en las Indias, en especial del descubrimiento del Reino de la California*. 175 p. map.col; 29 x 43 cm. Biblioteca Nacional de España.

CORTESÃO, Jaime. *A política de sigilo nos descobrimentos*. Lisboa: Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1997.

COSGROVE, Denis E. *Social Formation and Symbolic Landscape*. Madison, Wisconsin: University of Wisconsin Press, 1984.

Diccionario marítimo español que además de las definiciones de las voces con sus equivalentes en francés, inglés e italiano, contiene tres vocabularios de estos idiomas con las correspondencias castellanas. Real Academia Española, 1831.

FERMAN CRUZ, Fabiola. *El Mapa de Núremberg: Un acercamiento a la «visión española» de México-Tenochtitlan*. Ciudad de México: Instituto Nacional de Estudios Históricos de las Revoluciones de México, Instituto Nacional de Antropología e Historia, 2022.

FERNÁNDEZ CHRISTLIEB, Federico. «El país como fundamento del paisaje. Conceptos entre Europa y la Nueva España». En RIBERA CARBÓ, Eulalia. *Geografía y paisaje*. Ciudad de México: Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, 2022, pp. 15-47.

FERNÁNDEZ CHRISTLIEB, Federico. «El nacimiento del concepto de paisaje y su contraste en dos ámbitos culturales: el Viejo y el Nuevo Mundo». En BARRERA LOBATÓN, Susana y MONROY HERNÁNDEZ, Julieth. *Perspectivas sobre el paisaje*. Bogotá: Jardín Botánico José Celestino Mutis Centro de Investigación y Desarrollo Científico, Universidad Nacional de Colombia Sede Bogotá Facultad de Ciencias Humanas, 2014, pp. 55-79.

FERNÁNDEZ CHRISTLIEB, Federico y Gustavo GARZA MERODIO. «La pintura geográfica en el siglo XVI y su relación con una propuesta actual de la definición de “paisaje”». *Scripta Nova: revista electrónica de geografía y ciencias sociales*, 10/218 (2006).

GARCÍA REDONDO, José María. *Cartografía e imperio: El Padrón Real y la representación del Nuevo Mundo*. Madrid: Ediciones Doce Calles, 2018.

GARCÍA REDONDO, José María. «Los libros que construyeron el océano: las artes de marear en los siglos XVI y XVII». En PADRÓN REYES, Lilyam y PAJUELO MORENO, Vicente. *Dominar los océanos*, Madrid: Sílex, 2023, pp. 57-98.

GÓMEZ LÓPEZ, Consuelo. «La ciudad ideal en el Renacimiento». En CÁMARA MUÑOZ, Alicia y GÓMEZ LÓPEZ, Consuelo. *La imagen de la ciudad en la Edad Moderna*. Madrid: Editorial Universitaria Ramón Areces, 2011, pp. 17-44.

GÓMEZ LÓPEZ, Consuelo. «Los retratos urbanos en el Renacimiento». En CÁMARA MUÑOZ, Alicia y GÓMEZ LÓPEZ, Consuelo. *La imagen de la ciudad en la Edad Moderna*. Madrid: Editorial Universitaria Ramón Areces, 2011, pp. 45–151.

GÓMEZ LÓPEZ, Consuelo. «La imagen de la ciudad como estrategia de poder: Pintores y dibujantes en las cortes europeas». En LÓPEZ TORRIJOS, Rosa, GÓMEZ LÓPEZ, Consuelo, FERNÁNDEZ FERNÁNDEZ, Antonio, LLULL PEÑALBA, Josué y CONSUEGRA GANDULLO, Abraham. *Representar la ciudad en la Edad Moderna 1565. Wyngaerde en Alcalá*. Alcalá de Henares: Universidad de Alcalá, Editorial Universidad de Alcalá, UNED, 2015, pp. 36–68.

HARLEY, John Brian. *La nueva naturaleza de los mapas: Ensayos sobre la historia de la cartografía*. México: FCE, 2005.

HERNÁNDEZ APARICIO, Pilar. «Estudio preliminar». En *Descripciones geográficas e hidrográficas: De muchas tierras y mares del norte y sur, en las Indias, en especial del descubrimiento del reino de California. Facsímil*. Madrid, España, México, D. F.: Turner libros, El Equilibrista, 1989, pp. XI–XXV.

KAGAN, Richard L. *Imágenes urbanas del mundo hispánico, 1493–1780*. Madrid: El Viso, 1998.

LEÓN PORTILLA, Miguel. *Cartografía y crónicas de la antigua California*. México, D.F.: Universidad Nacional Autónoma de México Instituto de Investigaciones Históricas, 2001.

LEÓN-PORTILLA, Miguel. *La California mexicana: Ensayos acerca de su historia*. México, D. F.: Universidad Nacional Autónoma de México Instituto de Investigaciones Históricas, Universidad Autónoma de Baja California Instituto de Investigaciones Históricas, 1995.

LÓPEZ TORRIJOS, Rosa. «Poder, relato y territorio en la pintura del siglo XVI». En CABAÑAS BRAVO, Miguel, LÓPEZ-YARTO ELIZALDE, Amelia y RINCÓN GARCÍA, Wifredo. *Arte, poder y sociedad en la España de los siglos XV a XX*. Madrid: Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 2008, pp. 180–191.

LÓPEZ TORRIJOS, Rosa. «Las “Galerías de Ciudades” en el siglo XVI». En LÓPEZ TORRIJOS, Rosa, GÓMEZ LÓPEZ, Consuelo, FERNÁNDEZ FERNÁNDEZ, Antonio, LLULL PEÑALBA, Josué y CONSUEGRA GANDULLO, Abraham. *Representar la ciudad en la Edad Moderna 1565. Wyngaerde en Alcalá*. Alcalá de Henares: Universidad de Alcalá, Editorial Universidad de Alcalá, UNED, 2015, 14–34.

LUGINBÜHL, Yves. «Las representaciones sociales del paisaje y sus evoluciones». En MADERUELO, Javier. *Paisaje y territorio*. Madrid: Abada, 2008, pp. 143–80.

MADERUELO, Javier. *El paisaje: Génesis de un concepto*. Madrid: Abada, 2005.

- MARTÍNEZ DE PISÓN, Eduardo. *Miradas sobre el paisaje*. Madrid: Biblioteca Nueva, 2009.
- MARTÍN-MERÁS VERDEJO, Luisa. «Estudio y comentarios». En *Luz de navegantes: Donde se hallarán las derrotas y señas de las partes marítimas de las Indias, Islas y Tierra firme del mar océano*, IX–XXV. Madrid España: Museo Naval de Madrid; Universidad de Salamanca, 1985.
- NOGUÉ, Joan (ed.). *La construcción social del paisaje*. Madrid: Biblioteca Nueva, 2016.
- O’GORMAN, Edmundo. «Prólogo». En O’GORMAN, Edmundo. *Historia natural y moral de las Indias*. México, D.F.: Fondo de Cultura Económica, 1962, pp. 6–49.
- PAJUELO MORENO, Vicente. «Las flotas y armadas de la Carrera de Indias en los siglos XVI y XVII». En PADRÓN REYES, Lilyam y PAJUELO MORENO, Vicente (eds.). *Dominar los océanos: Ciencia y navegación en los siglos XVI – XVIII*. Madrid: Sílex, 2023, pp. 23–56.
- PUEBLA, Isidro de la. *Derrotero hecho por el piloto Isidro de la Puebla desde la barra de Sanlúcar hasta San Joan de Ulúa de la Nueva España*. Madrid: Biblioteca Nacional de España, 1579.
- REMOLINA, José Miguel. «Las vistas de tres ciudades castellanas de Hoefnagel y van den Wyngaerde: la importancia del punto de vista en las representaciones de las ciudades del siglo XVI». En SORAGNI, Ugo y COLLETTA, Teresa. *I punti di vista e le vedute di città*. Roma: Edizioni Kappa, 2010, pp. 196–206.
- RODRÍGUEZ MÉNDEZ, Francisco Javier y GARCÍA GAGO, Jesús María. «Wyngaerde en Zamora». *EGE-Expresión Gráfica en la Edificación*, 8 (2014), pp. 67–75.
- SANTIAGO GERÓNIMO, Carlos. «El concepto de paisaje en Europa entre los siglos XVI–XVII y las vistas de ciudades: el caso de España en el *Civitates Orbis Terrarum*». *Antilha. Revista Latinoamericana de historia, arte y literatura*, 37 (2024), pp. 12–39.
- SCHLÖGEL, Karl. *En el espacio leemos el tiempo: Sobre historia de la civilización y geopolítica*. España: Siruela, 2007.
- TREJO RIVERA, Flor. «El libro y los saberes prácticos: Instrucción náutica de Diego García de Palacio (1587)». Tesis de Maestría (inédita), Universidad Nacional Autónoma de México, 2009.
- TREJO RIVERA, Flor. «El historiador bajo el agua. La arqueología marina como fuente para la historia de la vida cotidiana». En Gonzalbo, Pilar. *La historia y lo cotidiano*. Ciudad de México: El Colegio de México Centro de Estudios Históricos Seminario de Historia de la Vida Cotidiana, 2019, pp. 46–66.

URQUIJO, Pedro S. y BOCCO, Gerardo. «Los estudios de paisaje y su importancia en México, 1970–2010». *Journal of Latin American Geography*, 10/2 (2011), pp. 37–64.

VÉLEZ POSADA, Andrés. «Pintura y Corografía: Joris Hoefnagel y los paisajes emblemáticos de España e Italia (1563–1601)». En NIETO OLARTE, Mauricio y DÍAZ ÁNGEL, Sebastián. *Memorias del 5º Simposio Ibero-Americano de Historia de la Cartografía*. Colombia: Universidad de los Andes, 2014, pp. 172–77.

VELLERINO DE VILLALOBOS, Baltasar. *Luz de navegantes. Donde se hallarán las derrotas y señas de las partes marítimas de las Indias, Islas y Tierra Firme del mar océano*. Biblioteca Histórica de la Universidad de Salamanca, 1592.

VELLERINO DE VILLALOBOS, Baltasar. *Luz de navegantes: Donde se hallarán las derrotas y señas de las partes marítimas de las Indias, Islas y Tierra firme del mar océano*. Madrid España: Museo Naval de Madrid; Universidad de Salamanca, 1985.

VICENTE MAROTO, María Isabel. «El arte de navegar». En GARCÍA BALLESTER, Luis. *Historia de la ciencia y de la técnica en la Corona de Castilla: Siglos XVI y XVII*. Valladolid, España: Junta de Castilla y León, Consejería de Educación y Cultura, 2002, pp. 478–500.