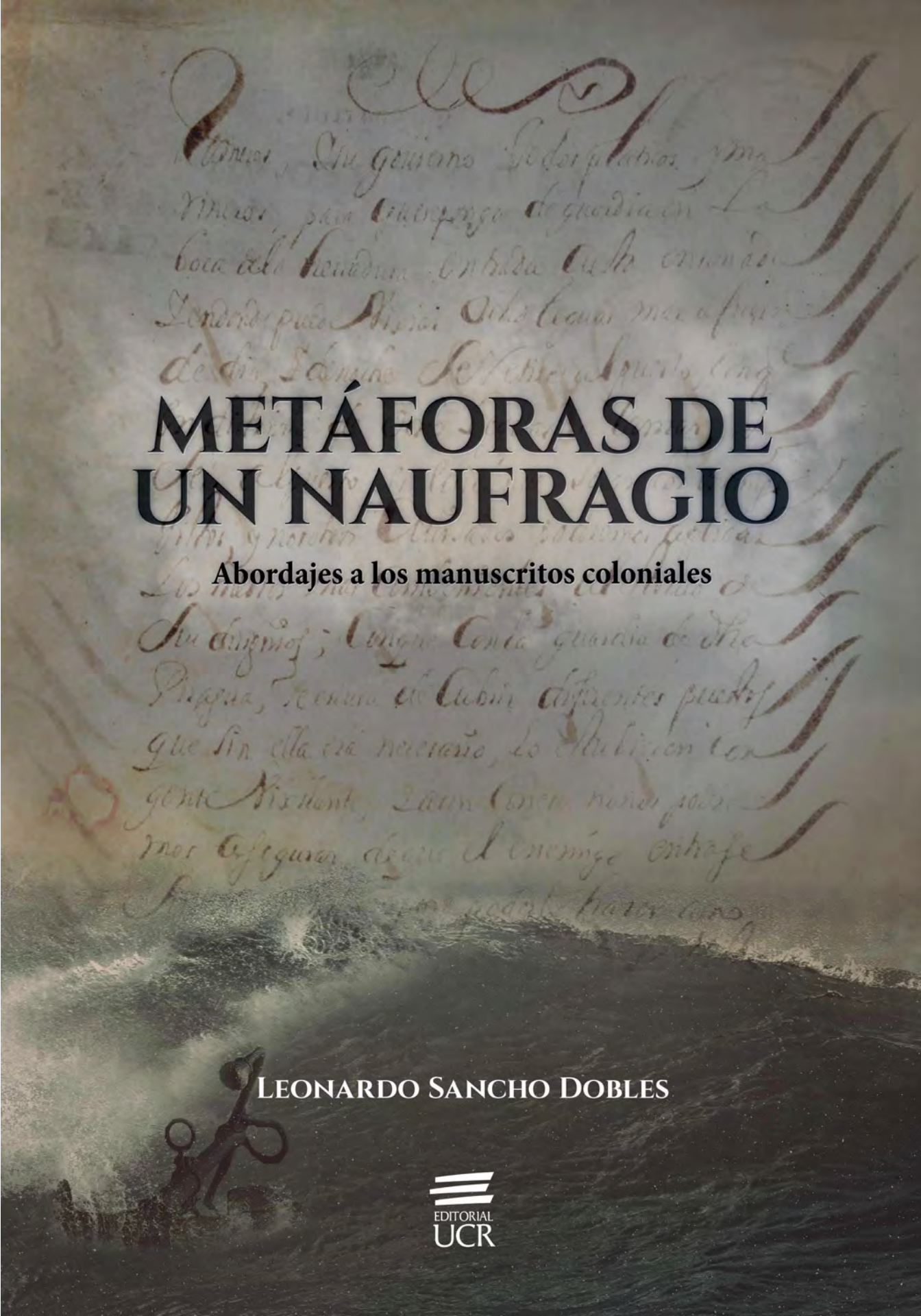




METÁFORAS DE UN NAUFRAGIO

Abordajes a los manuscritos coloniales

LEONARDO SANCHO DOBLES


EDITORIAL
UCR

METÁFORAS DE UN NAUFRAGIO

Abordajes a los manuscritos coloniales

LEONARDO SANCHO DOBLES





917.286.040.141

S212m Sancho Dobles, Leonardo, 1968-

Metáforas de un naufragio : abordajes a los manuscritos coloniales / Leonardo Sancho Dobles. – Primera edición digital. – San José, Costa Rica : Editorial UCR, 2021.

1 recurso en línea (xiv, 235 páginas) : archivo de texto, PDF, 26 MB.

Contiene copia facsimilar de “Autos seguidos sobre la pérdida de la goleta de su majestad en Punta de Largartos”.

ISBN 978-9968-02-041-1

1. NAUFRAGIOS – HISTORIA – COSTA RICA – FUENTES. 2. ANÁLISIS DEL DISCURSO NARRATIVO. 3. COSTA RICA – HISTORIA – FUENTES. I. Título.

CIP/3790

CC.SIBDI.UCR

Las opciones de resaltado del texto, anotaciones o comentarios dependerán de la aplicación y dispositivo en que se realice la lectura de este libro digital.

Edición aprobada por la Comisión Editorial de la Universidad de Costa Rica

Primera edición impresa: 2021.

Primera edición digital (PDF): 2021.

Editorial UCR es miembro del Sistema Editorial Universitario Centroamericano (SEDUCA), perteneciente al Consejo Superior Universitario Centroamericano (CSUCA).

Esta edición contiene una copia facsimilar.

Corrección filológica: *María Villalobos C.* • Revisión de pruebas: *Pamela Bolaños A.* y *Euclides Hernández P.* • Diseño de contenido y portada: *Raquel Fernández C.* • Diagramación: *Daniela Hernández C.* • Control de calidad de la versión impresa: *Mauricio Bolaños B.* y *Raquel Fernández C.* Realización del libro digital: *Alonso Prendas V.* • Control de calidad de la versión digital: *Elisa Giacomini V.*

© Editorial de la Universidad de Costa Rica. Todos los derechos reservados. Prohibida la reproducción de la obra o parte de ella, bajo cualquier forma o medio, así como el almacenamiento en bases de datos, sistemas de recuperación y repositorios, sin la autorización escrita del editor.

Edición digital de la Editorial Universidad de Costa Rica. Fecha de creación: noviembre, 2021

Universidad de Costa Rica. Ciudad Universitaria Rodrigo Facio. San José, Costa Rica.

CONTENIDO

xiii	Liminar
1	Capítulo 1 Estudio introductorio
3	Poner a salvo: la metáfora
4	Razón
4	<i>Si los riesgos del mar considerara...</i>
7	Razón
7	Fuele preguntado...
13	La derrota
16	El día de la conjunción, vientos y corrientes contrarias
17	Debajo de la solemnidad de un juramento
19	Razón
19	Otra razón
20	Presentación
20	Razón
21	<i>Si antes viera bien su peligro</i> (un ecuador dibujado entre dos mares)
23	<i>Toda la máquina en fin militar</i>
26	Razón

28	Inventario. Hipótesis de arribada (o para levar anclas)
38	Presentación. La escritura en el desplazamiento (aproximación teórica)
43	Repliegue
44	Sobre esta edición
45	Siglas y abreviaturas
47	Capítulo 2 Transcripción y anotación de los <i>Autos seguidos sobre la pérdida de la goleta de su majestad en Punta de Lagartos, seguidos por mí don Juan Gemmir y Lleonart Fontanelis y teniente coronel de infantería española de los ejércitos del gobernador capitán general de esta provincia de Costa Rica, por su majestad</i>
49	Carta sobre la pérdida de la goleta
51	Carta del teniente general de Esparza
54	Auto
56	Razón de haberse despachado las Órdenes
57	Otra razón
58	Orden
59	Obedecimiento
59	Razón
59	Orden
61	Respuesta del teniente de Esparza
62	Inventario
65	Auto
67	Razón
68	Orden
69	Respuesta del teniente de Esparza
69	Otra Razón
69	Otra Razón

72	Pedimento del capitán José de Mesa
74	Presentación-Decreto
75	Declaración de Miguel Hernández, de edad de veintiséis años, poco más, poco menos, español
77	Declaración de Antonio García, pardo libre, de edad de treinta y dos años, no le tocan las generales de la ley
79	Declaración de Rafael Ruiz, pardo libre de treinta años
81	Declaración de Lázaro Velázquez, pardo libre de edad de treinta y dos años
83	Declaración de Pascual del Rosario de edad de veintiocho años
85	Declaración de Cristóbal Álvarez de edad de veintinueve años
87	Aprobación
88	Petición del capitán de la goleta
90	Presentación
91	Declaración de Miguel Hernández, soldado dragón
95	Declaración de Antonio García
98	Declaración del marinero Juan Cristóbal Álvarez
101	Auto
102	Declaración de los indios de Pacaca
104	Auto
105	Declaración del don José de Mesa Capitán de la goleta
111	Auto
113	Notificación
114	Auto
115	Razón
117	Auto
118	Declaración de Gabriel Perello de veintisiete años
122	Auto
123	Declaración de Lázaro Velázquez de edad de treinta y dos años

128	Auto en que se ratifiquen Gabriel Perello y Lázaro Velázquez
129	Ratificación de Perello
130	Ratificación de Lázaro Velázquez
131	Capítulo 3 <i>Copia facsimilar, folios 1v.-49r. de los Autos seguidos sobre la pérdida de la goleta de su majestad en Punta de Lagartos, seguidos por mí don Juan Gemmir y Lleonart Fontanelis y teniente coronel de infantería española de los ejércitos del gobernador capitán general de esta provincia de Costa Rica, por su majestad</i>
231	Bibliografía
235	Acerca del autor



CAPÍTULO 1

Estudio introductorio

En un lenguaje especializado como el filológico-histórico cuando se habla de fuentes prácticamente no se percibe la metáfora. Si por un acto inesperado de uso vacilante resulta audible que se la vuelve a ‘tomar al pie de la letra’, se quiebra un sobreentendido en el mundo de la vida de todos los que se sirven de ese lenguaje especializado. Vuelve a ser llamado a la vida algo que estaba dormido para siempre.

Hans Blumemberg,
Fuentes, corrientes, icebergs, 2016

*Fama: Atended y no equívocos
estéis y, pues es áncora
a los discursos náufragos,
mi voz sonora os sacará a la playa.*

Sor Juana Inés de la Cruz,
“Loa a los años de la reina madre
doña Mariana de Austria”, 1692

Poner a salvo: la metáfora

Naufragar implica dos tragedias, la del fracaso de no llegar al destino esperado por alguna causa accidental y la del caos de la ruptura o la fragmentación. Después de la doble tragedia, rescatar los restos de un naufragio es un proceso delicado, porque se debe proteger lo que haya quedado luego del infortunio y traerlo a la superficie sin que sufra más daño del que ya ha padecido. Es delicado, además, porque el poner a salvo los restos de un naufragio significa sacar a la luz un objeto, una pieza o un fragmento, que durante un tiempo estuvo sumergido, hundido en las aguas y en el tiempo. Sacar a flote los restos de un naufragio es trabajar con la metáfora, se trata de una operación simbólica en la cual hay que rescatar y recuperar una carga valiosa, ponerla a salvo y ubicarla en otro espacio, es decir, reubicarla, pero a la vez resignificándola y redimensionándola. Traer a la superficie los restos de un naufragio es una metáfora que se ubica en una dimensión semántica equivalente a la del río de la vida o el viaje como un trayecto de la existencia humana, pero, en un naufragio, el tránsito vital es la navegación que fracasa, tropieza y no llega a su destino ¿o sí? El pecio o las astillas que quedan en naufragio son una sinécdoque, residuos, metáforas, una traslación del sentido como la del naufragio con espectador de Hans Blumenberg, quien representa el movimiento de la existencia humana como una navegación temeraria, o también de una construcción figurada como la de la metáfora que se retira y oculta de acuerdo con Jacques Derrida en su crítica al logocentrismo. Recuperar los restos de un naufragio es una metáfora más de las que habitan en el lenguaje cotidiano, de las que emergen en los procesos de escritura, porque en el trazo de la palabra se escriben imágenes en el lenguaje que son metáforas *per se*.

Traer a la luz los restos de un naufragio ocurrido en el año 1746 en la costa de la provincia de Costa Rica se trata también de redimirlos, darles otra dimensión a las vicisitudes y el infortunio, resignificar el caos y el fracaso en la tragedia y convertirlo en un aprendizaje. Corresponde redimir y dignificar el trabajo de los marineros y del capitán de la embarcación, los que tuvieron la fortuna de sobrevivir y los que no hallaron tal suerte, quienes se vieron imbuidos en la catástrofe, para obtener una lección diferente y definitiva ¿o no? Interesa traer a la superficie las causas y el contexto en el que se suceden los acontecimientos y, por medio de los principios de la práctica filológica y una mirada transdisciplinaria y caleidoscópica, llevar a cabo una lectura del manuscrito en el cual se escribe, e inscribe, el incidente. En el proceso

de resignificar los restos de este naufragio es posible llegar a formulaciones hipotéticas y proposiciones teóricas que permitan, a su vez, una comprensión integral de la escritura en los tiempos de la colonia.

Redimir los fragmentos de un naufragio significa explorar en los mares de los manuscritos aquellas huellas delineadas entre la pluma y el papel en las cuales, alguna vez, en el devenir de la historia se consignaron; además, implica observar el trazo de la tinta en los que todavía sobreviven.

Razón

Desde los tiempos antiguos los relatos e historias que tuvieran el mar como escenario han causado fascinación y, a la vez, incertidumbre. Bosquejar un capítulo sobre este tema es el fin de este escrito.

Si los riesgos del mar considerara...

El día 18 de noviembre del año 1746 una goleta de la flota de la Corona española naufraga en un paraje llamado Punta de Lagartos, en el litoral del Pacífico costarricense. La goleta real de su majestad había zarpado de Panamá el día 12 de setiembre e iba cargada de “armas, pólvora y otros pertrechos de guerra” pertenecientes al soberano, con destino hacia el puerto de El Realejo en la costa nicaragüense, hacia donde también se dirigía la fragata de la cual iba de conserva y en la cual viajaba el recién nombrado gobernador de la provincia de Nicaragua Alonso Fernández de Heredia. Por causa de los vientos y las corrientes contrarias, la goleta, una embarcación relativamente pequeña diseñada y construida para recorrer trayectos cortos, pierde de vista la fragata y comienza a evidenciar problemas de filtraciones, continúa su viaje a pesar de las inclemencias del tiempo y la poca visibilidad nocturna consecuencia de la luna nueva y encalla en la Punta de Lagartos, los ocupantes abandonan la embarcación en un bote y, cuando tres marineros regresan a la goleta para “librar algún barril de pólvora de los de encima”, un “golpe de mar” destroza la embarcación contra las peñas y le arrebató la vida a uno de ellos.

El entonces gobernador de la provincia de Costa Rica, Juan Gemmir y Lleonart Fontanelis, “teniente coronel de infantería de los reales ejércitos de la Europa y gobernador y capitán General de esta Provincia de Costa Rica sus puertos de Norte y Sur por el rey, nuestro señor”, lleva a cabo un procedimiento de índole jurídico para dejar evidencia de todos sus esfuerzos, realizados como autoridad provincial, para poner a salvo el armamento que se pudo recuperar y que estaba hundido en el mar o desperdigado entre la playa y las peñas marinas. Estas actuaciones se recopilan en unos *Autos* conformados por un total de 49 folios custodiados en el Archivo Nacional de Costa Rica, en la serie Cartago, clase Colonial, en el legajo LXXIV, expediente número 477, relativo a “Naufragio de goleta”. El manuscrito está compuesto por una serie de cartas, autos, razones, obediencias, notificaciones, dos series

de declaraciones, ratificaciones y un inventario. Si bien los *Autos* responden a un objetivo de carácter jurídico, los testimonios que se consignán ofrecen un amplio margen para explorar otros campos de conocimiento debido al caudal polifónico de saberes y de voces que confluyen y emergen en el manuscrito mismo. A partir de la adversidad del naufragio, es posible obtener una lección y un aprendizaje de provecho, tal como lo ejemplificara el científico y explorador alemán Alexander von Humboldt en la comunicación epistolar que sostuvo con su hermano Wilhem durante sus expediciones por las Américas; por ejemplo, el comentario que le hace llegar en el año 1802 desde la ciudad de Lima en el virreinato del Perú:

En la ladera occidental de los Andes, hay pantanos donde se mete uno hasta la rodilla. El tiempo había cambiado; los últimos días llovió a cántaros, nuestras botas se nos pudrieron en las piernas y llegamos con los pies desnudos y cubiertos de lastimaduras a Cartago, pero enriquecidos con una bella colección de nuevas plantas, de las que he sacado una gran cantidad de dibujos (Humboldt, 1989, p. 80).

La desventura, las inclemencias del clima no fueron impedimento para que el científico obtuviera un resultado valioso. Como se puede observar, el infortunio también es un aprendizaje que permite destacar las virtudes de una desventura, precisamente la lección que ofrece el científico alemán es la que ilumina estas páginas.

El manuscrito, en tanto metáfora diferida en el tiempo y en el espacio, constituye una base documental para entender la costa del Pacífico Sur de la antigua provincia de Costa Rica en el imaginario del mundo colonial y su lugar geoestratégico en la época. Además de la fatalidad del naufragio, a partir de una lectura detallada del texto, surgen otras interrogantes: ¿Cómo se inauguran los estudios científicos y cómo se incorporan los saberes de las comunidades originarias dentro del discurso científico del Nuevo Mundo? ¿Qué elementos aportan estos *Autos* en ese proceso y avance? ¿De qué manera un manuscrito de carácter legal ofrece otro tipo de informaciones más allá del campo jurídico? ¿En qué medida el texto manuscrito representa una fuente de conocimiento diferente al texto impreso durante la época de la colonia? Se pretende, entonces, examinar de qué manera los escritos sobre viajes, expediciones y naufragios ofrecen un universo de información sobre distintos campos del saber y del conocimiento; por otra parte, se busca sustentar los diversos campos del conocimiento que confluyen en los *Autos* seguidos entre 1746 y 1747, ejemplificar la manera de aproximarse a los diversos textos coloniales escritos durante varios siglos en el espacio geográfico de los virreinos y capitanías en la América hispana, reconocer en los escritos coloniales las marcas que diferencian la transmisión textual desde la letra manuscrita y la letra impresa y, finalmente, analizar el lugar de Centroamérica dentro de las rutas marítimas de esa época.

En tanto palabra manuscrita y escritura misma, en tanto desplazamiento del sentido entre el significante y los significados, interesa ahondar en la información sobre el naufragio que se puede desprender del legajo y elaborar nuevo conocimiento. A pesar de los riesgos del mar, sus peligros, la incertidumbre y la fascinación sobre las aguas marinas y su encuentro con el litoral, es posible considerar el viaje fallido de la pequeña embarcación como una doble metáfora: en primer lugar, la del desplazamiento

espacial, dirigirse desde un punto hacia otro, y la de la imagen, en cuanto traslación del sentido, giro metafórico e imagen literaria, que se escribe sobre ese transitar en los mapas, los litorales y las geografías, de espacio y de la letra manuscrita.

Es necesario precisar que sobre la variedad de textos producidos durante la colonia todavía no existe una clasificación o categorización precisa, pues los límites de los géneros literarios canónicos no coinciden con la producción de escritura generada durante esta época, estos escritos obedecen a otros intereses y corresponden a otras prácticas escriturales y a otras tipologías (Poderti, 1996), tales como la política, religiosa, jurídico notarial y literaria canónica. Además de las cartas, crónicas y relaciones, en el corpus de la textualidad colonial se incorporan las ordenanzas, los autos, los testamentos, los inventarios, los devocionarios, los sermones, las relaciones de sucesos, los relatos de viajeros, etc.; entre las categorías de textos diversos, que conforman el acervo escritural generado durante los siglos de la colonia en la provincia, se distinguen autos, testamentos, cartas, cédulas reales, relaciones, causas, memoriales y superiores despachos. Por otra parte, es necesario señalar también la ambigüedad que consiste en la precisión en las maneras de calificar a este conjunto de textos como virreinales, coloniales, indianos, hispánicos... En el caso particular del espacio imaginario y geográfico de la provincia de Costa Rica, los textos escritos durante este período podrían adjetivarse también como capitaniales o provinciales, quizás una manera más precisa de clasificarlos y denominarlos es como prácticas de escritura provinciales-capitaniales.

Los *Autos* que conforman el objeto de esta investigación se abren con la carta que el capitán de la goleta real, José de Mesa y Llerena, le envía al gobernador Juan Gemmir y Lleonart, en la cual le comunica la “infausta noticia” del naufragio. La misiva está fechada el día 19 de noviembre de 1746 en Lagartos. Luego de dar algunos detalles de la ruta y el propósito del viaje, describe la tragedia ocurrida con la embarcación y su encuentro con los accidentes del litoral. También le indica que ha recuperado parte del cargamento bélico que había quedado disperso en la playa y entre las rocas que cubre y descubre la marea. Asimismo, indica que mientras que seis marineros parten hacia Espíritu Santo de Esparza a dar la noticia y a solicitar ayuda y provisiones para recobrar el armamento, se queda en el paraje junto con un soldado procurando rescatar del agua más pertrechos; solicita, además, que los sobrevivientes declaren la verdad de lo ocurrido “que no quiero padecer por lo que no soy culpado” (fol. 2r.) y que se le avise y advierta al brigadier Alonso de Heredia, a quien escoltaban y quien asumiría el cargo de gobernador de Nicaragua hacia fines de ese año, y que también le comuniquen la noticia a don José Lacayo de Briones, comandante general de las armas de esa provincia.

A partir de esta carta se suceden los demás documentos de los *Autos*, entre los cuales se destacan el inventario de los pertrechos recuperados y dos series de declaraciones de los tripulantes de la goleta y testigos del naufragio. La primera de estas corresponde al conjunto de testimonios presentados a inicios del mes de diciembre ante Bernardo Antonio de Valdés y Sorribas, teniente general y la autoridad de la ciudad de Espíritu Santo de Esparza a donde llegaron los marineros a dar la noticia de la pérdida de la goleta; en esta oportunidad interesa conocer si hubo descuido y si había “beberajes” a bordo de la embarcación que dificultaran el gobierno de la goleta por parte

de su capitán. La otra serie de declaraciones la conforma los testimonios que tomó el propio gobernador de la provincia en la ciudad de Cartago hacia finales del mismo mes de diciembre. En ella se les pregunta a cada uno de los tripulantes “¿Quién es, cómo se llama, de dónde es y cuál es su oficio?”, “¿En qué paraje descubrió que la goleta hacía aguas?”, “¿La tragedia ocurrió por negligencia del capitán?”, “¿Hubo descuido en la recaudación de pertrechos?”, “¿Sabe lo que se rescató?”, “¿Dónde se halla lo rescatado?”.

Razón

El conjunto de documentos brinda, en principio, información variada alrededor de diversos tópicos propios de la geografía y de la historia, además de aspectos que versan sobre otros temas alrededor de la política, las relaciones internacionales, las milicias, las estrategias de defensa, las artes de navegar, las rutas de navegación y otros asuntos que, desde una mirada a manera de caleidoscopio y una aproximación filológica hacia la polifonía textual, resultan de gran pertinencia para poner en contexto el propio manuscrito y sus circunstancias. A la vez, se ofrece un acercamiento desde una dimensión retrospectiva que permita comprender, doscientos setenta y cinco años después, las causas y las consecuencias del naufragio ocurrido en Punta de Lagartos.

Desde el manuscrito se pueden desprender informaciones variadas, pues en el legajo confluyen una serie de saberes diversos y es posible reconocer la manera como emerge y se inaugura el conocimiento científico en la provincia; en el texto se evidencia un caudal transdisciplinario en el cual se cruzan y entrecruzan saberes, empíricos y otros no, que dan información valiosa y diversa. Los *Autos* ofrecen una serie de aristas y posibilidades de análisis y acercamiento como lo son el discurso legal, la escritura de la historia, las marcas de la autoridad, la ruta de navegación, el espacio, las inclemencias del clima, la retórica del infortunio, el lenguaje figurado y el léxico correspondiente al campo semántico de los marinerismos, entre otros, pues en la escritura de estos documentos se entremezclan diferentes estilos y áreas de conocimiento como el legal y moral, el geográfico, el meteorológico y el oceanográfico, las artes de la navegación, el relato del infortunio, y se desprende una cantidad de información que corresponde a las disciplinas de la economía, la cartografía, la geografía, la historia, la geología, la botánica, la oceanografía, la meteorología, la náutica, la antropología, las relaciones políticas, la geopolítica, por citar algunas.

Fuele preguntado...

En los dos grupos de declaraciones se indican las edades, los oficios y las procedencias de los tripulantes de la goleta. Llama la atención que se trataba de un equipo conformado por marineros de la provincia de Nicaragua, en particular granadinos y “pardos libres”, del virreinato del Perú, de la Capitanía General de Chile, además de un marinero catalán, otro valenciano y el capitán quien era oriundo de las islas Canarias. A continuación, se enumeran los nombres de los sobrevivientes, su oficio y su procedencia geográfica y étnica.

Miguel Hernández 26 años, soldado de a caballo y familiar del señor brigadier don Alonso de Heredia, guarda de la pólvora, natural de la villa de Oliva del Reino de Valencia.

Antonio García 32 años, contraestre, natural de puerto del Callao, pardo libre.

Rafael Ruiz 30 años, pardo libre, marinero, natural de la ciudad de Granada provincia de Nicaragua.

Lázaro Velázquez 32 años, natural de la ciudad de Granada provincia de Nicaragua, pardo libre, marinero.

Pascual del Rosario 28 años, marinero, natural de la ciudad de Granada, pardo libre.

Cristóbal Álvarez 29 años, mestizo natural de la ciudad de Santiago del Reino de Chile y marinero de la nominada goleta de su majestad.

Gabriel Perello 27 años, de la ciudad de Barcelona, marinero.

José de Mesa y Llerena 38 años, de la ciudad de La Laguna, de la isla de Tenerife una de las Canarias, capitán y piloto de una real goleta.

Como se ha planteado con anterioridad, el objetivo de estos *Autos* es dejar constancia de los esfuerzos realizados y evidenciar las diligencias llevadas a cabo por las autoridades provinciales para poner a salvo los pertrechos de guerra recuperados después de la pérdida de la goleta. En este sentido, el manuscrito se inscribe dentro del discurso legal; desde el título mismo de “Autos” se hace referencia a un conjunto o una serie de documentos y escritos que recogen las actuaciones de un procedimiento judicial. El legajo contiene, además de cartas, otros subtítulos y apartados como “Orden” en el sentido de un mandato que se debe observar, obedecer y ejecutar; “Razón” que indica un argumento o su demostración que se alega en apoyo de algo o bien se trata de una resolución judicial motivada que decide cuestiones secundarias, previas, incidentales o de ejecución, para las cuales no es necesaria una sentencia; “Decreto” en cuanto una decisión de un gobernante, o de un tribunal o un juez, sobre la materia o negocio que se tengan competencia. Por otra parte en el conjunto de manuscritos también hay dos peticiones, o “pedimentos”, hechas por parte del capitán de la goleta siniestrada, entendidas como un escrito que se presenta ante un juez; además, se consigna la lista del armamento recuperado e inventariado, las series de declaraciones de los testigos y sobrevivientes, ya mencionadas, y algunas ratificaciones.

En el caso del recuento, los pertrechos de guerra recuperados, una de las partes más importantes del legajo es el mismo “inventario” sobre el cual también se hace énfasis y referencia a lo largo del manuscrito y de las declaraciones. Entre las municiones recaudadas, el inventario consigna:

Ciento cincuenta y cuatro fusiles de servir.

Catorce dichos de los cañones, aunque el uno derecho aunque con media caja y sin guardamonte que todo sacó al margen.

Seis dichos buenos cañones y llaves, pero sin culatas ni guardamontes, que por todos buenos con malos hacen la cantidad de ciento setenta y cuatro fusiles, que todo sacó al margen.

Cuatro pares de pistolas, que la una le falta la llave y la otra de la dicha llave la falta un tornillo. Con advertencia de que los cuatro pares de dichas pistolas se lleva unas don Miguel Hernández, dice ser de su tío, y que con ellas comparecerá ante el señor brigadier don Alonso de Heredia, como soldado del regimiento de dicho señor, con lo que a mi cargo quedan tres pares.

Seis cañones de fierro y seis pedreros de lo mismo, y dos de dichos pedreros sin espolón o rabo con bragueros.

Ciento noventa y seis balas de fierro de los calibres de a doce y de ocho, con más setenta dichas de calibre de a seis, que unas y otras componen balas doscientas cincuenta y seis, que saco en número.

Treinta y siete balas de fierro, que dicen ser de tres, yo no entiendo de calibre pero son más chicas que aquí hay y que seguro serán de pedrero.

Un zurrón de balas de fusil, que pesa cuatro arrobas y doce libras.

Tres cajones clavados, los que hice también reatar para más firmeza, el uno como de a vara de largo y los dos más chicos iguales como poco más de media vara de largo y los saco en número los tres dichos.

Una cuchara de cañón de adobe (fols. 9r.-10r.).

A lo anterior habría que agregar otras municiones que se omitieron y que posteriormente en la “Petición” el capitán de la goleta agrega:

Y a lo que me acuerdo, por olvido natural de la tribulación en que nos hallábamos, no se hizo constar la total pérdida.

Catorce barriles y seis cajones de pólvora.

Y así mismo la ancla que servía de amarra de dicha goleta, la que en dicho naufragio quebró el cable y quedó en veinte y dos brazas de agua.

Como también la clavazón, fragmentos de dicha goleta por haberse hecho pedazos contra las piedras y la resaca haberlos sacado la mar afuera.

Así mismo un sacatrapos, cuchara y atacador, que no pareció.

Y de lo recaudado, como dicho es por olvido natural y hallarme yo sumamente accidentado como le consta a vuestra merced, no se puso en el Inventario el rezón, con que da fondo a dicha goleta, que saqué con la canoa que mandó vuestra merced, y de su orden pasó al auxilio, porque tenía boya dicho rezón y el ancla quebrada por el orinque por lo que no la pude sacar, la aguja de marear, tres hachuelas de abordar, y así mismo ciento cincuenta y una bayonetas (fols. 23v.-23r.).

Derivado del discurso legal, y como consecuencia de los intereses de las autoridades provinciales, en algunos componentes de estos *Autos* es posible observar con claridad la manera mediante la cual se filtran los propósitos del gobernador en los documentos, de forma que se entremezclan otras voces y también intereses.

En el caso del interrogatorio planteado al capitán de la goleta, el gobernador indaga sobre cuáles diligencias hizo para salvar los pertrechos de guerra, qué carga sacó de Panamá en la embarcación y la que se recuperó y puso a salvo luego del hundimiento; además, en dónde se encuentra custodiada y al mando de quién, de orden de quién se mandó a recaudar la carga y dónde se hallan los marineros de su tripulación. En esta declaración en particular salen a la luz los propósitos de la autoridad provincial, los que también existen detrás de todos los documentos relativos a la pérdida de la goleta, pues se evidencia el interés del gobernador de dejar claras sus gestiones para recuperar el armamento de la embarcación siniestrada que pertenece al monarca español. Precisamente en la tercera y la quinta preguntas del interrogatorio al capitán es cuando con claridad se dejan traslucir los propósitos del gobernador, por ejemplo:

Fuele preguntado qué diligencias hizo para salvar la carga perdida.

Dijo que al día siguiente de la pérdida con sus marineros y dragón, que venía de custodia de la pólvora, echándose en el agua sacaron las escopetas, ciento cuarenta y tres, como consta del mismo número de la carta que escribió a mí dicho gobernador, dándole parte de la pérdida y pidiéndole socorro de víveres, gente y embarcación para sacar y transportar lo ya recaudado y lo más que se podría recaudar a donde yo, dicho gobernador, mandara que se transportara. Y habiendo despachado los marineros por tierra a dicho fin, y por no tener con qué mantenerlos, se quedó en dicho paraje de Lagartos el que declara y el soldado dragón, llamado Miguel Hernández. Y sacaron los dos algunas escopetas más que el mar iba echando a las playas. Y, llegados que fueron dichos marineros a la boca del río Grande, se dio parte al teniente de Esparza y de aquella jurisdicción. Y le entregaron la dicha carta del que declara y para mí, dicho gobernador, lo que sabe el que declara, que se le despachó correo con ella y acompañatoria de otra del dicho mi dicho teniente, dándome parte de la desgracia acaecida. Y para que yo, dicho gobernador, diese y mandase dar las providencias necesarias. Y que en el ínterin aprontó dicho teniente una canoa que estaba varada en la playa de dicho río Grande, que estas providencias como las demás que yo, dicho gobernador, di y mandé dar, fueron con la mayor prontitud posible y practicable en esta provincia. Mediante lo cual pudo el que declara haber mandado bucear y sacar el armamento que se sacó dentro del mar, como fueron los pertrechos, cañones, bayonetas, balas y lo demás que consta en el Inventario que el que declara firmó en el puerto de La Caldera juntamente con dicho teniente, quien se hizo cargo de todo lo que el que declara le mandó desde Lagartos y le entregó en dicho puerto de La Caldera siguiendo ambos las órdenes mías. Y el total del contenido de la que se halla con dicho inventario, como más por menos en una y otra, constan de la remisión que yo, dicho gobernador, hice de ocho indios del pueblo de Pacaca. Y habiendo prevenido que fuesen los más buzos. Y mediante esto se pudo recaudar lo que estaba debajo del agua y consta de dicho inventario. Y de la presentación del recibo que dicho teniente le dio de lo que le entregó con escrito tiene presentado el que declara ante mí. Y expresando en él que, por olvido natural, se dejó de poner lo demás que consta en dicho recibo, y que explica en el listado escrito presentado. Responde (fols. 36v.-37r.).

Como se observa en la transcripción del testimonio, en la respuesta a la tercera pregunta del interrogatorio, está cargado de fórmulas retóricas que evidencian los propósitos de quien interroga: “El que declara”, es decir, el interrogado, en este caso don José de Mesa,

se menciona siete veces, “A mí dicho gobernador” o “Yo dicho gobernador” en seis oportunidades, o “dándome” y “siguiendo órdenes mías” son fórmulas retóricas del discurso de la autoridad gubernamental empleadas en esta ocasión.

Las marcas del gobernador señalan que las diligencias realizadas para salvar la carga por parte de “el que declara” se llevan a cabo siguiendo sus órdenes:

La carta que escribió *a mí, dicho gobernador*, dándole parte de la pérdida y pidiéndole socorro de víveres, gente y embarcación para sacar y transportar lo ya recaudado y lo más que se podría recaudar *a donde yo, dicho gobernador*, mandara que se transportara.

[...] para que *yo, dicho gobernador*, diese y mandase dar las providencias necesarias.

[...] que estas providencias como las demás que *yo, dicho gobernador*, di y mandé dar, fueron con la mayor prontitud posible y practicable en esta provincia.

[...] le mandó desde Lagartos y le entregó en dicho puerto de La Caldera *siguiendo ambos las órdenes mías*.

[...] el total del contenido de la que se halla con dicho inventario, como más por menos en una y otra, constan de la remisión que *yo, dicho gobernador*, hice de ocho indios del pueblo de Pacaca (fols. 36r.-37v. énfasis agregado).

Los propósitos de la máxima autoridad provincial, ya manifiestos en la propia declaración del capitán tal como se ha visto, y también a lo largo de la mayoría de los documentos que conforman el legajo, son precisamente los que anteceden un auto en el cual finalmente quedan de manifiesto los propósitos de la autoridad provincial a lo largo de todo el proceso, indica el gobernador Gemmir y Lleonart, como súbdito que es de su majestad:

Auto

En la ciudad de Cartago, en nueve días del mes de enero de mil setecientos cuarenta y siete años.

El teniente coronel de infantería de los reales ejércitos, don Juan Gemmir y Lleonart gobernador y capitán general de esta provincia de Costa Rica, por su majestad.

Habiendo finalizado las Declaraciones que anteceden.

Y constar de en ellas el estar toda la carga que se pudo sacar de la goleta perdida en las aduanas del puerto de La Caldera. Como consta en el Inventario que está en estos *Autos*.

Y hallándome con orden del señor brigadier de los reales ejércitos, don Alonso de Heredia, gobernador de la provincia de Nicaragua y comandante general de ella y demás agregadas, de remitir dichas armas y pertrechos a la citada provincia de Nicaragua, mandándolos embarcar en el puerto dicho de La Caldera y remitiéndolos en derecho al río de Alvarado al puerto de Nicoya.

Y para que allí se entreguen al teniente, el alcalde mayor de dicha Nicoya y al comandante de aquellas milicias don Lorenzo de la Peña.

Y para que estos, entregados que estén, ejecuten las Órdenes que tienen de dicho comandante general.

Y teniendo yo, dicho gobernador, despachado *Orden* a mi teniente general de Esparza para que embarque un barquito que se halla en el río Grande para el efecto de ejecutar lo mandado, pasando el nominado barco a La Caldera.

Y habiendo tenido respuesta de dicho mi teniente el recibo de la nominada *Orden*.

Y así mismo haberme hecho devolución de ella con su Obedecimiento y notificación hecha al dueño de dicho barquito que es el capitán don Tomas del Corral.

Y constando de su respuesta que su barco, en el tiempo que se notificó dicha *Orden*, no estaba apto para el efecto que se pide.

Y por dicha Razón, como consta en su misma respuesta, ofrece tener una canoa suya que se halla en dicho río y la misma con que se transportaron dichos pertrechos y armas desde el paraje de Lagartos hasta el puerto de La Caldera.

Y por la misma Razón de no estar apto dicho barco, me escribe el nominado mi teniente de Esparza, en carta del treinta y uno de diciembre próximo pasado, que tiene escrito al expresado comandante don Lorenzo de la Peña que le mande una buena canoa que se halla en aquella jurisdicción y propia de los herederos de don Gerónimo Canelo.

Por cuyo todo y deseando yo, dicho gobernador, ejecutar el cumplimiento de mi obligación, y al mayor beneficio de la Real Hacienda y menor riesgo de exponer los dichos pertrechos y armas.

Y hallándose como se halla en ésta el capitán que fue de la goleta, don José de Mesa, y el soldado dragón Miguel Hernández, quien iba de guardia de dichos pertrechos y armas en la nominada goleta.

Mando que por mí dicho gobernador, se les notifique a los dichos que incontinenti de la notificación de este Auto se pongan en camino para el dicho puerto de La Caldera. El primero para que, en virtud de lo mandado y todo lo que va expresado, y por ser inteligente en el arte marítimo y práctico de la costa que, luego sea llegado a dicho puerto, disponga la conducción de todo el armamento.

Y, acompañado de dicho mi teniente general, con la mayor brevedad se embarquen dichos pertrechos y armas, determinando el dicho capitán embarcarlos ya sea en el barquito nombrado o con las canoas expresadas que, como inteligente, determinará lo más conveniente al real servicio, como que para ello deposito la confianza.

Y que sea a su cargo la dicha determinación y la de entregarse dichos pertrechos y armas y embarcarse en la embarcación que determinase.

Y entregar todos los pertrechos y armas expresados al teniente y alcalde mayor de Nicoya y al comandante de las milicias de aquel partido, don Lorenzo de la Peña.

Y para la ejecución de todo lo expresado se le mandará dar por mí, dicho gobernador, los avíos necesarios y se le entregarán las órdenes convenientes.

Y el soldado dragón se embarcará por la guardia y custodia de dicho armamento, hasta hacer la entrega como va expresado.

Y, hecha, ambos pasarán a presentarse ante dicho brigadier y comandante general don Alonso de Heredia.

Así lo proveo mando y firmo con los testigos presentes, con quienes actúo a falta de escribano y en este papel común por no haberlo sellado lo que así testifico.

Don Juan Gemmir y Leonart

Juan José de Cuende

Juan José Pereira (fols. 39r.-42v.).

La derrota

El itinerario por el cual se traza la ruta de navegación, la derrota, se puede rastrear en algunas de las declaraciones de los marineros, particularmente cuando se hace alguna referencia a los lugares por los cuales transitó la goleta durante el recorrido o también cuando se mencionan los accidentes geográficos de la costa, tales como islas, puntas, ensenadas, golfos, bahías o caletas, y desembocaduras de ríos.

El litoral del mar Pacífico, el mar del Sur, por donde tenía trazada la ruta de navegación la goleta, se caracteriza por la irregularidad en su contorno y el perfil de una considerable cantidad de accidentes geográficos. Esta característica también se puede observar en la cartografía de la época si se examinan con detenimiento algunos mapas, particularmente los trazados por cartógrafos franceses como Jacques Nicolas Bellin y Robert de Vaugondy (Villalobos, 2016) quienes dibujaron algunos planos de la región en fechas aproximadas a las del naufragio de la goleta real, en los cuales es posible observar el dibujo de un litoral accidentado, además de una cantidad de topónimos que se han sumergido en las aguas de la historia.

Dentro del conjunto de declaraciones, se mencionan otros espacios que responden a la geografía política de la región, asentamientos urbanos o puertos de importancia comercial o política como Panamá, puerto El Realejo, Landecho, el pueblo de Pacaca, Esparza, el valle de Barva y la ciudad de Cartago, capital de la provincia de Costa Rica. En los testimonios se citan de manera precisa los lugares de la geografía costera por donde surcó la goleta real, entre el 12 de setiembre y el 18 de noviembre de 1746, pues hay referencias al puerto de Taboga, la isla Perico, las sierras del Guanete, la isla de Coiba y La Montuosa, Punta de la Burica, golfo Dulce, la Isla del Caño, Punta Mala, Punta de Lagartos, la Herradura, la boca del río Grande, el puerto de La Caldera.

En cuanto al trayecto recorrido, se precisa con mayor detalle en la declaración del propio capitán don José de Mesa ante el gobernador de la provincia:

Fuele preguntado de dónde es, como se llama y de donde viene y qué oficio tiene.

Dijo que es de la ciudad de La laguna, de la isla de Tenerife una de las Canarias, y que se llama don José de Mesa y Llerena.

Y que salió de la ciudad de Panamá.

Y que su oficio es servir al rey de capitán y piloto de una real goleta que con ella salió de Panamá por orden de su majestad.

Y cargada de armas, pólvora y otros pertrechos de guerra de cuantas tiene su majestad, y con el destino para El Realejo y a la orden del señor brigadier de los reales ejércitos, don Alonso Fernández de Heredia, gobernador de Nicaragua y comandante general de aquella y esta provincia.

Habiendo salido de conserva de Panamá dicho señor brigadier, quien iba embarcado en una fragata con el mismo destino para El Realejo el día doce de setiembre del próximo pasado. Y habiendo llegado a Taboga, después de haberse incorporado en Perico con dicha fragata, salieron del nominado puerto de Taboga el día tres de octubre para su viaje y destino.

Y siguieron juntos trece días y a la vista. Y perdiéndose de vista con dicha fragata por ir siempre delante.

Y, habiendo llegado a la altura de las islas de Coibas y La Montuosa, quedóse solo habiendo perdido de vista dicha fragata.

Se mantuvo cinco días en dicha altura por causa de los vientos y corrientes contrarias, por lo que padeció mucho la goleta que arribó a la isla de La Montuosa a los cinco días de haberse perdido de vista dicha fragata, donde se mantuvo tres días dado fondo, donde cogió dos aguas, una a proa y otra en el costado. Y de allí salió a montar la Punta de la Burica, donde estuvo veinte y dos días por razón de no poder montar dicha punta por los vientos y corrientes contrarias.

Y prosiguió su viaje hasta que, montada, entró en el puerto del golfo Dulce e hizo bastimento de plátanos que, por lo dilatado del viaje, no tenía bastimentos.

Y prosiguiendo su viaje, en la altura de la Isla del Caño y a su vista, fue descubriendo la embarcación agua la que creció con tal fuerza que era menester las dos bombas de continuo para achicar, y a lo menos sin largar la una de la mano y cuanto se viraba de bordo la otra.

Y el día de la conjunción, que fue el día doce de noviembre a las diez de la noche y doce minutos, fue cuando se comenzó a sentir más fuerza de agua y así se mantuvo hasta el día diez y seis, que le entró el tiempo por el sudeste.

Y el día diez y siete, corriendo con el trinquete en busca de la tierra, le dijeron los marineros que salía la pólvora por la bomba lo que vio y el agua negra, bajó al pañol y sintió mucho ruido de agua.

El día diez y ocho corrió el mismo tiempo hasta las dos horas y media de la madrugada, encontró con la tierra de Punta de Lagartos dio fondo y así se mantuvo hasta que vino el día y el resto de aquel día todo.

Y habiendo hallado un caletoncito de arena por la popa de la embarcación, donde libraron las vidas en el bote, no metió allí la embarcación porque no cabía.

Y procurando ver si podía librar algún barril de pólvora de los de encima, se animaron tres marineros.

Y el que declara se quedó en tierra por tener un pie pasado y cortado el brazo izquierdo. Y habiendo llegado a bordo de la embarcación los dichos marineros vino un golpe de mar y anegó todo el combe del barco, echó el bote a pique y rompió los cables de la embarcación.

Y vino a la playa y el uno se ahogó y solo de su cuerpo hallaron la lengua.

Y la embarcación conforme tocó en las peñas se hizo pedazos poco antes de la oración (fols. 34v.-36v.).

Con respecto a la descripción física del litoral por el cual debe transitar la goleta, en un documento del año 1684¹ Fernando Mehedano de Saavedra y Córdoba ofrece una pormenorizada derrota con el propósito de que resulte de utilidad para el tránsito

1 “Fragmento de la ‘Derrota de la Navegación del Mar del Sur’ compuesta por D. Fernando Mehedano de Saavedra y Córdoba. Año de 1684”, el cual recopila el historiador León Fernández y publica en el tomo VIII de la *Colección de documentos para la historia de Costa Rica*. Fernández, a su vez, lo extrae del Archivo de la Dirección de Hidrografía de Madrid, Expediciones de 1519 a 1697, tomo II, documento 21.

marítimo por las costas de la provincia en el mar del Sur. En la dedicatoria al conde de Oropeza, explica Mehedano:

A los Píes de Vuestra Excelencia pongo este Derrotero general del Mar del Sur, que he sacado de los más experimentados náuticos que habiendo surcado estos mares dieron noticia de las más escondidas regiones. Dividíle en dos tomos. En el primero delineé las demostraciones de las Costas de este nuevo Mundo con los Puertos, Ensenadas, Montes, Ríos, Islas y Bajos que tienen en sus verdaderas alturas. En el segundo escribí sus Derrotas para el tráfico de las Naos, porque a un mismo tiempo vea y lea Vuestra Excelencia lo que contiene, cuyo trabajo desde que le principié le consagré a Vuestra Excelencia (Fernández, 1907, p. 460).

Este fragmento que recopila León Fernández es la descripción del litoral que se extiende entre Panamá y Costa Rica. Además de dar algunas características de las costas, por ejemplo, “bravas” en algunos casos o con arrecifes y bajos de piedras, y de ofrecer algunas informaciones relativas a la navegabilidad de los ríos, recomienda por donde se pueden navegar y gobernar las embarcaciones, ofrece un listado de los accidentes, tales como cabos, morros, ensenadas, puntas, islas, isletas, cerros, volcanes, farallones y golfos; indica a dónde se puede llegar con algunas embarcaciones, como en el río de la Estilla “en el cual entran fragatas”, el puerto de La Caldera donde “entran fragatas a la carga”, o el embarcadero del puerto de Santa Catalina y el puerto de San Juan, donde “se solía hacer navíos”. Otros detalles del texto permiten tener una idea de la manera en la que se imaginaba y también denominaban algunos espacios en el margen costero, como cuando se dice que dentro de la boca del río Chiriquí está la Isla de Muertos o Morro de Puercos, la Punta de Quicara, la isla de La Montuosa, dos isletas Frayles, isleta Masatierra, la isleta Los ladrones, el puerto de Limones, el golfo Dulce, la Punta Mala; el puerto Inglés, así nombrado “porque en ella dio carena a su nao Thomas Candi, inglés que pasó a esta Mar del Sur por el estrecho de Magallanes el año de 1589, hay agua y leña, es buen puerto para abrigarse” (Fernández, 1907, p. 462); la Isla del Caño, los farallones y el pueblo de Queypo, La Herradura, el cabo Blanco, el farallón El Frayle, la mesa de la Macotela, el río de las Barrancas, la Isla San Lucas con el farallón Pan de Azúcar, Nicoya, la isla de Chira, el río de la Despensa del Rey, los farallones denominados Ato de Juan Solano, el puerto de Chira, el cabo de Guiones, el Morro Hermoso, el puerto de las Velas, el golfo de Papagayo y el puerto de San Juan. En la descripción del espacio marítimo por el que debió transitar la goleta real, Mehedano menciona siete puertos, nueve ríos, seis islas y dos isletas, además de dos golfos, dos ensenadas, dos farallones, dos cabos y dos puntas. Como se puede inferir, el litoral es irregular con una considerable cantidad de accidentes geográficos en los que el agua ingresa, que corresponden a las características del relieve costero entrante o bien a otros accidentes conocidos como relieve costero saliente, islas, por ejemplo. En el caso de los puertos a los que se refiere, deja clara evidencia que en la región hacia finales del siglo XVII había una considerable actividad marítima.

Es necesario tomar en cuenta que, para los efectos de la tragedia y el siniestro de la goleta, esta región del Pacífico Sur es significativa en cuanto a las causas del naufragio. En las dos últimas declaraciones de los sobrevivientes, la de Gabriel Perello

y la de Lázaro Velázquez, en las que no se sigue la estructura de los otros testimonios, afirman que, precisamente, luego de partir del golfo Dulce, donde se habían abastecido de algunos alimentos, los marineros indican que hubo un descuido en la ruta de navegación que condujo a la catástrofe. Por ejemplo, en la declaración de Perello se consigna:

Siguieron viaje con un poco de viento a favor y navegaron medio día y les entró tiempo de mar y agua, preguntó el capitán si de arriba se veía tierra y le dijeron que sí, se midió por ellas y habiendo navegado preguntó qué rumbo estaba y le dijeron que sudeste, y dijo dicho capitán que era mal rumbo, vino y a la mar y después volvió a seguir el mismo rumbo y luego se halló en una ensenada de donde no pudo salir (fols. 43v. y 43r.).

Por su parte, el marinero Lázaro Velázquez indica que “si el piloto hubiera puesto la proa al sur y no al noreste no se hubiera perdido” (fol. 46r.).

El día de la conjunción, vientos y corrientes contrarias

Además de la ruta que toma el capitán luego de abandonar el golfo Dulce, otra de las vicisitudes del naufragio de la goleta tiene que ver con las condiciones del tiempo, pues según consta en la carta inicial de los *Autos*, la “Carta sobre la pérdida de la goleta”, hubo varias causas que confluyeron en la tragedia del naufragio. La primera causa fue que la embarcación se estaba inundando “hacia aguas”, otro motivo fue que la luna estaba en “conjunción” por lo cual no había visibilidad durante la noche, y la última razón fue la tormenta que les aconteció y que produjo que las condiciones oceanográficas y meteorológicas arrastraran la embarcación hasta que encallara en una ensenada y, posteriormente, se destruyera por los “golpes de mar” que daban con ella. Sobre las vicisitudes del tiempo y la situación meteorológica y oceanográfica, se pueden seguir los siguientes testimonios:

Carta del Capitán

El día de la conjunción de este se me abrió la goleta en agua y fue creciendo con tanta temeridad que dos días antes de varar en Punta de Lagartos ya se habían perdido en el pañol veinte y un quintales de pólvora de su majestad y que siendo más la tormenta vine a varar a las siete y media de la madrugada el día diez y seis del corriente [...] (fol. 2v.).

Pedimento del capitán:

Y siguiendo el rumbo al puerto de La Caldera me acometió una tormenta con la conjunción de la luna, la que fue el día doce de noviembre a las diez de la noche y doce minutos, a los cuarenta y seis días de mi navegación, y creció el tiempo con tanta tenacidad acaecida por mi culpa que solo podía correr con la vela del trinquete.

Y mediante la tormenta, después de la voluntad de Dios, pudimos coger tierra, esto es con la embarcación, la que se hacía pedazos, en donde pudimos librar las vidas [...] (fol. 15r.).

El marinero Antonio García:

[...] pero que con la mucha agua que hacía de día y de noche no cesaban a la bomba, y con todo sin poder que se agotaba sino cada día a más, y que para más desgracia les acometió una feroz tormenta en la Punta Mala que les hizo naufragar sin remedio alguno después de tantos trabajos, hambres y mayores calamidades [...] (fols. 18v.-18r.).

El soldado dragón, Miguel Hernández:

Y allí estuvieron rogando a Dios les favoreciese que les dejara amanecer con vida, porque estaba la mar tan furiosa y los vientos tan rigurosos y la mucha agua que hacía la goleta que lo hallaban por imposible de poder llegar hasta la mañana, pues los golpes de mar eran tan grandes que daban contra el barco que se veían dentro de él ahogados, sin poder favorecer unos a otros y que le faltan voces para explicar tal trabajo (fol. 25r.).

La situación concerniente a las inclemencias del tiempo se puede seguir en las cartas y las declaraciones de algunos sobrevivientes, sin embargo, en este sentido, una labor que queda pendiente es la de establecer un rastreo histórico de la climatología de la época para cuestionarse si la interacción del tiempo con el sobrepeso con el cual navegaba la embarcación también desencadenó la catástrofe.

Debajo de la solemnidad de un juramento

Sobre la tragedia como tal y el discurso del infortunio y el fracaso, se puede observar en diferentes momentos cuando los sobrevivientes refieren a los propios problemas a bordo de la goleta, tales como la inundación, las condiciones del tiempo y de las mareas, la misma tragedia de la embarcación encallada que es desguazada por el fuerte oleaje y los “golpes de mar”, la preocupación por perder los pertrechos de guerra y la desolación en tierra. Los testimonios alrededor de estas situaciones provocan que se enfatice en la descripción y se observe una marcada retórica que intensifica la tragedia y el infortunio.

Con respecto a los problemas a bordo de la goleta, el soldado dragón Miguel Hernández, quien es sobrino del brigadier Alonso de Heredia que iba en la fragata, indica en su declaración que:

Se podían salvar y salvar el armamento y la goleta, porque se venían haciendo agua, y toda la gente rendida de dar a la bomba.

Y al cabo de haber navegado con el tiempo tres días les abatió contra tierra con tal rigor y fuerza que a las diez y media de la noche se vieron en tal peligro que para salvar las vidas, goleta y pertrechos dieron fondo ya pegado a la tierra porque no hubo otro remedio (fols. 25v.-25r.).

En la declaración de Miguel Hernández, quizás por fungir como soldado dragón y por ser de los tripulantes de la goleta que más se vio involucrado en el proceso de rescate de las municiones y en los trámites posteriores, se deja entrever que el lenguaje no es suficiente para describir lo ocurrido “y que le faltan voces para explicar

tal trabajo”. La descripción a la que llega es a que no existen palabras que puedan servir para dar a entender lo que pasaron antes, durante y después de la catástrofe; en un plano figurativo, indica que no existe un significante posible para expresar de manera precisa el significado de la tragedia. Posteriormente, Hernández agrega que:

Se mantuvieron haciendo y poniendo cuantas diligencias permitía la aspereza del paraje y braveza del mar por los grandes arrecifes que no puede llegar la embarcación, lo que se prueba con haber tomado el trabajo de cargar a nuestros hombros los cañones, fusiles y demás pertrechos que se bucearon y sacaron, hasta ponerlos en un cuarto de legua de distancia, hasta donde pudo arrimar la canoa que los trasladó a La Caldera (fol. 26).

Si bien es cierto se trata de un testimonio que ya de suyo tiene una estructura establecida, está dirigido por el gobernador de la provincia, a quien solamente le interesa dejar de manifiesto sus diligencias y gestiones como autoridad para poner a resguardo la carga de la goleta; en ninguna oportunidad el gobernador presta atención a las contrariedades del tiempo ni a las características del litoral donde naufraga la goleta, con menor razón se percata del espacio descrito por los sobrevivientes.

En el caso de la declaración del marinero Lázaro Velázquez, en la escritura del espacio confluyen varios elementos como las características de los accidentes del litoral, el estado del tiempo y del mar, la angustia por rescatar la carga y salvar las vidas:

Y se vinieron haciendo viaje, pasaron la Isla del Caño antes que el sol se pusiera, que venían a entrar al puerto de La Caldera a buscar bastimentos.

Y que a media noche dieron con la tierra.

Y que no pudieron salir.

Y que allí dieron fondo hasta el amanecer.

Y habiendo amanecido se volvieron levar y se hallaron en una ensenada que no pudieron salir. Y viéndose perdidos dijeron al capitán saliesen a tierra.

Y que dijo que no desamparaba la embarcación hasta perecer.

Y que visto por los marineros echaron el bote al agua y se embarcaron todos y se fueron a tierra, estando en tierra volvió el bote a bordo con tres hombres.

Y habiendo llegado a bordo con un golpe de mar se zozobró el bote y los tres marineros salieron a nado.

Y el uno de ellos pereció y solo se halló la lengua en una playita.

Y estando en este conflicto se rompieron los cables y se vino la goleta encima las peñas y se hizo pedazos en la Punta de Lagartos quedó el armamento regado, los barriles de pólvora abiertos y hechos agua (fols. 44r.-45r.).

En estos casos, la descripción del espacio se confunde con otros elementos que lo hacen ver inhóspito, pues la descripción de la “aspereza del paraje” y los “grandes arrecifes” se torna mucho más agreste por la braveza del mar, además de la preocupación y pesadumbre por recuperar el armamento, transportarlo hasta otro lugar y ponerlo a resguardo.

Finalmente, dentro del discurso trágico y la retórica del fracaso, la frustración y la angustia en tierra, el marinero Juan Cristóbal Álvarez en su declaración ofrece una idea bastante clara en este sentido:

Hasta que movidos de la necesidad de hambre y trabajos que habían pasado y estaban pasando, por no tener más víveres que unos cangrejos y caracoles crudos que en la playa pescaban. Por lo que salió el que declara con los demás marineros a buscar socorro, así para mantener la vida como para asegurar lo recaudado. Y que llegado que fue a Landecho se enfermó y otros compañeros, como hasta ahora está de manifiesto enfermo (fol. 31v.).

Razón

Después de haber pasado por las penurias y angustias a bordo de la embarcación que se anegaba, el malestar derivado del fuerte oleaje y la tormenta, el estropicio de la goleta contra las peñas, la preocupación por salvar las vidas, el hambre, la obligación de recuperar la carga de los pertrechos de guerra y todavía, ya a salvo en tierra, debían continuar con las calamidades y las desdichas.

Otra razón

Otra de las posibilidades de aproximación al manuscrito tiene que ver precisamente con el lenguaje mismo. Independientemente de las marcas de la escritura del legajo, el texto permite observar algunos giros del lenguaje propios de una construcción retórica en un plano semántico, por ejemplo:

Les abatió contra tierra *con tal rigor y fuerza* que a las diez y media de la noche se vieron en tal peligro que para salvar las vidas, goleta y pertrechos dieron fondo ya pegado a la tierra porque no hubo otro remedio (fol. 25r.; énfasis agregado).

En este fragmento, tanto las acepciones del verbo “abatir” como la proximidad semántica de los sustantivos “rigor” y “fuerza” ofrecen otras posibilidades de sentido al aumentar la sensación de los golpes y el estropicio de la embarcación contra las rocas y los arrecifes.

El caso de la declaración de Miguel Hernández, ya mencionada, plantea que el lenguaje y las palabras no son suficientes para poder explicar y dar a entender lo sucedido:

Y allí estuvieron rogando a Dios les favoreciese que les dejara amanecer con vida, porque estaba la mar tan furiosa y los vientos tan rigurosos y la mucha agua que hacía la goleta que lo hallaban por imposible de poder llegar hasta la mañana, pues los golpes de mar eran tan grandes que daban contra el barco que se veían dentro de él ahogados, sin poder favorecer unos a otros y que le faltan voces para explicar tal trabajo (fol. 25r.).

Se utilizan los conceptos de la furia del mar y del rigor de los vientos, en tanto una prosopopeya, de manera que se acentúa el sentido de las fuerzas que golpean a la embarcación y veían en peligro sus propias vidas. Otro ejemplo es cuando se recurre a una imagen de los destrozos en los que queda la goleta real, descrita de la siguiente manera: “Y en este tiempo con otro golpe de mar rompió el otro cable que le quedaba y arrojó el barco contra las peñas que en breve tiempo lo hizo y *dejó hecho pedazos y astillas menudas*” (fol. 26r.; énfasis agregado).

Por otra parte, el plano léxico brinda un considerable caudal de términos relacionados con el vocabulario de la navegación que se puede rastrear en repertorios lexicográficos históricos y etimológicos y diccionarios especializados sobre la materia y también en vocabularios de la época de las conocidas “artes de navegar”. El manuscrito ofrece un corpus lingüístico que permite conocer el universo de la navegación en la colonia. Hay verbos que pertenecen al campo semántico de la navegación y algunas de sus derivaciones: azorrar, haciendo agua, achicar, alijar, desgarrar, dar fondo, amontar, dar sebo o reclavar la cubierta... Sustantivos propios del discurso náutico que aluden a objetos de la navegación y de las embarcaciones: la bomba, el rezón, la aguja de marear, el cable del ancla, el trinquete, el pañol, el combe, la jarcia, el timón, las velas, la clavazón, la boya, el orinque; medidas como brazas de agua; conceptos que tienen que ver con el rumbo de la embarcación como derrota; imágenes como golpe de mar; accidentes geográficos como caleta y también el término broma que significa un molusco marino que se parece a un gusano con una concha muy pequeña que deja al descubierto la mayor parte del cuerpo y son muy peligrosos porque perforan las maderas sumergidas, excavan galerías y causan graves daños en las embarcaciones. A la par del campo semántico de las “artes de navegar” está también presente el discurso militar y bélico.

Presentación

Como se puede observar, el universo de los textos coloniales está plagado de una diversidad de géneros y discursos. Estos *Autos* son solamente un ejemplo. La escritura de un acontecimiento trágico como un naufragio está totalmente tamizada por varias voces, intereses y discursos como el legal y el trágico, además de las marcas de autoridad de quien escribe y toma nota, así como la descripción de la geografía o las inclemencias del clima, las vicisitudes de la navegación, la confluencia de aspectos como el sobrepeso de la embarcación, los esfuerzos por mantener a salvo las vidas, la goleta y su cargamento.

Razón

Ahora bien, surge entonces la cuestión sobre cómo interpretar y abordar el espectro de temas que se derivan de los *Autos*. En primer lugar, conviene referirse al espacio físico y simbólico que significaba la provincia de Costa Rica dentro del antiguo reino de Guatemala en el contexto geopolítico de la colonia.

Si antes viera bien su peligro (un ecuador dibujado entre dos mares)

En la época de la colonia el denominado istmo centroamericano representaba el límite divisorio entre el mar del Norte y el mar del Sur, es decir, el Caribe y el Pacífico² nombre con el que se le conoce luego del descubrimiento del estrecho de Magallanes. En el imaginario colonial la franja que aislaba ambos mares representaba un escollo para las naciones que intentaban dominar y controlar las vías comerciales entre Asia y Europa.

Desde inicios del siglo XVI, cuando Vasco Núñez de Balboa atraviesa el istmo y descubre el mar del Sur en 1513,³ el anhelo y la codicia de exploradores, conquistadores, comerciantes, expedicionarios, corsarios, bucaneros y demás fue encontrar un posible paso entre ambos mares para obtener el control absoluto del tráfico de mercancías entre Oriente y Occidente. En principio, se había considerado el río Chagres en el istmo panameño como un posible paso:

Es precisamente la navegabilidad del Chagres, el río más valioso del mundo al decir de *Fernández de Oviedo*, lo que hace soñar con la idea de romper el istmo para que Panamá se convirtiera en canal marítimo entre los dos océanos. La escasa longitud de terreno a salvar, apenas cuatro leguas, hace que se ordene estudiar si se pudiesen abrir para que el mar del sur entrase en dicho río para que ambos mares así del norte como el del sur se pudiesen navegar por el dicho río con carabelas (Mena, 2016, p. 110; énfasis en el original).

En esos años el paso por el cabo de Hornos y el estrecho de Magallanes lograron agilizar el tránsito entre ambos mares y facilitar las vías de comercio y de transporte marítimo; sin embargo, durante casi cuatro siglos el punto más acertado como un posible acceso estratégico entre el mar del Norte y el mar del Sur fue más bien el río San Juan y el lago de Nicaragua⁴ en el istmo delineado entre las provincias hacia el sur del antiguo reino.

José Lacayo de Briones, comandante general de las armas de Guatemala y uno de los personajes relevantes en esos años, a quien el capitán de la goleta solicita se le informe la fatal noticia, y a quien se hará referencia en otro momento, redacta la

2 “Al desembocar a la Mar del Sur, no encontraron ya tempestad alguna, por lo cual, según Pigafetta, la bautizaron con el nombre de océano Pacífico” (Bernal, 2012, p. 140).

3 “El 15 de setiembre de 1513, con 190 españoles y 600 indios amigos, zarpa la expedición por mar, siguiendo la costa con rumbo a Acla, y de allí, guiados por el cacique Careta, se adentran por tierra por unas serranías bajas, pero cubiertas de vegetación, que hacen la marcha en extremo difícil. Por fin, el día 25, desde la cumbre de un cerro, vieron frente a ellos el Mar del Sur, llamado así para diferenciarlo del Caribe o del Atlántico que, en Panamá, queda al norte. El día 29 llegaron al golfo de San Miguel y pudieron tocar las aguas del Pacífico. Balboa entró al mar, la espada en alto, golpeó las olas con ella y tomó posesión de todo ese mar, islas y tierras allende el mar en nombre de doña Juana y don Fernando, reyes de Castilla y de Aragón” (Bernal, 2012, p. 126).

4 “Gil González Dávila y el piloto Andrés Niño conseguirían en 1519 permiso de la Corona para explorar las tierras centroamericanas. Ambos desembarcan en el Golfo de Nicoya, se adentran en los dominios del cacique Nicarao y exploran el lago de Nicaragua, en donde creyeron haber descubierto el tan ansiado estrecho al averiguar que el citado lago se comunicaba con el Mar del Norte a través de un río navegable (*San Juan*)” (Mena, 2016, p. 113; énfasis en el original).

Relación de la laguna de Nicaragua y río de San Juan del año 1745 en la que enumera las posibilidades de la navegación fluvial y lacustre, además de las características de las embarcaciones que deben surcar ciertos ríos. La relación la escribe con el objetivo de “inteligenciar” y advertir sobre el peligro de una posible incursión de los enemigos ingleses al exponer puntos fuertes y débiles de la zona. Concluye Lacayo de Briones:

Lo que me ha parecido poner aquí para la inteligencia del gravísimo prejuicio y daño que pudiera causar el que los enemigos ingleses, tripulados con el crecido número de zambos mosquitos, sus familiares, se introdujesen en la referida Laguna, ganando el castillo de San Juan y quedando dueños de ambas mares para introducciones de comercio y piraterías en la mar del Sur, por consecuencia en ambas Américas (Lacayo de Briones, 1907, p. 386).

Este espacio geográfico todavía fue considerado a principio del siglo XIX cuando Alexander von Humboldt en su ensayo *Sobre la situación más reciente de la República de Centroamérica o Guatemala* del año 1826 indicaba:

Por lo que los ojos del mundo comercial están puestos con toda razón en el Río San Juan, que puede hacerse navegable en el Lago de Nicaragua, que tiene 88 pies españoles de profundidad, y en la lengua de tierra entre la ciudad de Nicaragua y el puerto de San Juan del Sur. El ingeniero Galisteo determinó en 1781 que el fondo del Lago de Nicaragua está todavía a 46 pies españoles sobre la superficie del Mar Pacífico, de lo que me he enterado no hace mucho por medio de la comunicación del gran geógrafo don Felipe Bauzá. No existe una cadena montañosa alta que impida el canal oceánico entre los cacaotales de Nicaragua (Humboldt, 2011, p. 93).

Durante cuatrocientos años, la codicia de franceses, ingleses, españoles, portugueses, holandeses, zambos mosquitos (Ibarra, 2011, 2012) perfiló los litorales de los mares del Norte y del Sur,⁵ sin embargo, un agente desconocido hasta ese entonces se quedó con el botín de guerra. Después de las declaraciones de Humboldt, faltaba casi un siglo más para que se construyera el canal de Panamá y, finalmente, Estados Unidos obtuviera el control de ambos mares y el dominio de la región, precisamente en el istmo en el que, cuatro siglos antes, había comenzado a fraguarse la idea de un canal interoceánico que mezclara las aguas de ambos mares.

La posición geoestratégica de la provincia y su cercanía con el río San Juan y el lago de Nicaragua hicieron que durante siglos en la región ocurrieran asedios e incursiones de ingleses por ambos litorales (León, 2010), quienes ya tenían el dominio del mar del Norte y alianzas con los zambos mosquitos. La historia colonial de Costa Rica

5 “Podemos decir que desde el año 1572 se presentaron en las costas centroamericanas los primeros brotes de lo que después sería uno de los más graves problemas de esta zona. En efecto, en un acta del Cabildo de Guatemala del 14 de enero de 1572, el Gobernador de esta provincia informa acerca de un desembarco de corsarios franceses en Puerto Caballos, que han llegado con intenciones de someter al pillaje a la región.

Se inicia así para las provincias de la Capitanía General de Guatemala una larga época de más de dos siglos de constantes asaltos, temores, preparativos de defensa, que se repetían periódicamente y que siembran el luto, la destrucción y el desequilibrio económico, dejando sumidas en la pobreza a estas provincias del istmo centroamericano” (López Gutiérrez, 1964, p. 61).

se escribe a partir de una serie de sucesivas incursiones de los enemigos ingleses por el mar del Sur y zambos moquitos por el mar del Norte.⁶ Hacia fines del siglo XVI, hubo una alerta en 1599 sobre la presencia de ingleses en el mar del Sur “avistamiento de cinco velas de corsarios ingleses”, en las costas de California, por lo que en la provincia se ordena que se despache una embarcación desde el puerto de El Realejo en el litoral nicaragüense hacia el puerto del Callao en Perú para alertar al virrey, y como medida preventiva se decreta no dejar salir navíos de los puertos de Nicoya (Fernández, 1881).

Como consecuencia de las sucesivas incursiones en el mar del Sur, que ocurrieron hacia la segunda mitad del siglo XVII por parte de los corsarios ingleses Morgan, Sawkins, Sharp, Cook, Davis, Swan y Dampierre y los franceses Grognet y de Lussan (León, 2010), en el año 1666 el procurador síndico de la ciudad de Cartago, el alférez Antonio Machado, advierte que se lleven a cabo:

Las prevenciones necesarias para la defensa de esta Provincia a la entrada, que por muy cierta se debe tener ha de hacer el enemigo segunda vez y con mayor fuerza. Supuesto que como a vuestra merced consta por aviso que recibió el Gobernador y Capitán General de la Provincia de Veragua, en que refiere hay en esta costa del Norte catorce bajeles del pirata y que esperan otros veinte, para con mayor pujanza infestar los puertos de dicha mar y entrar a esta Provincia, por ser a propósito para sus conveniencias y con facilidad hacerse dueño de la mar del Sur, con que si lo consigue, que Dios no lo permita, se perderá la Monarquía desde Filipinas al Perú y nuestra Santa fe Católica será ultrajada de sus enemigos (Fernández, 1907, p. 316).

Toda la máquina en fin militar

El constante peligro, las guerras que se libraban en el Caribe, las amenazas y los asedios por los litorales de ambos mares trajeron como consecuencia que las provincias del antiguo reino de Guatemala estuvieran fortificadas y resguardadas militarmente en algunas zonas estratégicas. Por su parte, la Corona española había conformado, como estrategia de defensa, la Armada del Mar del Sur (Pérez-Mallaína Bueno y Torres Ramírez, 1987). El ambiente bélico era sumamente activo, había efervescencia en ambos perfiles costeros y, particularmente, las costas de las provincias de Costa Rica y Nicaragua eran consideradas como una unidad, fundamentalmente por el río San Juan y el lago nicaragüense. Además de las edificaciones de defensa del fuerte

6 “Podemos decir que desde el año 1572 se presentaron en las costas centroamericanas los primeros brotes de lo que después sería uno de los más graves problemas de esta zona. En efecto, en un acta del Cabildo de Guatemala del 14 de enero de 1572, el Gobernador de esta provincia informa acerca de un desembarco de corsarios franceses en Puerto Caballos, que han llegado con intenciones de someter al pillaje a la región.

Se inicia así para las provincias de la Capitanía General de Guatemala una larga época de más de dos siglos de constantes asaltos, temores, preparativos de defensa, que se repetían periódicamente y que siembran el luto, la destrucción y el desequilibrio económico, dejando sumidas en la pobreza a estas provincias del istmo centroamericano” (López Gutiérrez, 1964, p. 61).

de la Inmaculada Concepción, en el llamado “desaguadero” en el río San Juan, el fuerte de San Fernando en la desembocadura del río Matina, el acervo documental de los archivos coloniales ofrece un amplio panorama de los diferentes rangos militares de quienes dirigían y administraban las provincias y las fortificaciones. Por ejemplo, quien gobernaba la provincia de Costa Rica en los años en los que la goleta naufraga tenía el título de “teniente coronel de infantería de los reales ejércitos de la Europa y gobernador y capitán General de esta provincia de Costa Rica sus puertos de Norte y Sur, por el rey nuestro Señor”, como se hacía llamar en algunos documentos oficiales, pero, además, existían otros rangos como teniente de oficiales reales, sargento mayor, capitán, capitán de caballos, sargento, teniente, mayor de gobierno y guerra, comandante general de las armas, o quienes pertenecían a regimientos específicos como soldado dragón; entre otras categorías pertenecientes a las milicias, como las de capitán de mar y guerra en el caso del rango que ostentaba José de Mesa y Llerena.

En las primeras décadas del siglo XVIII, la provincia fue gobernada por una serie de militares quienes fueron nombrados por la Corona española para defender el territorio del acoso de los corsarios y zambos mosquitos. Juan Gemmir y Leonart Fontanelis (Obregón, 1979, pp. 124-126), de origen catalán, era teniente coronel de las milicias españolas, fungió como gobernador de la provincia durante 1740 y 1747. En ese lapso, se concentró en la defensa de la provincia ante las incursiones e invasiones de los corsarios ingleses y zambos mosquitos, por lo cual pone sus esfuerzos en el mantenimiento y el reforzamiento del fuerte de San Fernando de Matina, uno de los puntos estratégicos en el mar del Norte y de los más vulnerables de la zona por el mal estado de las instalaciones y su deficiente administración, esta débil fortificación fue atacada y destruida el 13 de agosto de 1747.

Otro personaje destacado en esta época es Alonso Fernández de Heredia (Obregón, 1979, p. 127), quien fue designado comandante general de las armas de Costa Rica y Nicaragua por el rey el 23 de agosto de 1746 y asume ese cargo en diciembre de ese año. Precisamente, era quien viajaba, como se anotaba anteriormente, en la fragata de la cual iba de conserva la goleta real que naufraga en Punta de Lagartos.⁷ Fernández de Heredia ostentaba el rango militar de mariscal de campo de los reales ejércitos y caballero de la real y militar Orden del Santo Sepulcro de Jerusalén, así como también era brigadier. Desempeñó sucesivamente las gobernaciones de las provincias de Nicaragua y Honduras (1746-1752); fue capitán general de La Florida (1752-1758), de Yucatán (1758-1761) y de Guatemala (1761-1765). Como comandante general de las armas, inicia la construcción de la fortaleza de La Pólvara en la ciudad de Granada, con planos diseñados por Luis Díez Navarro (Ulate, 1964, pp. 87-139); dicha edificación, de estilo medieval, fue erigida como una necesidad de defender la ciudad de Granada y formaba parte de las instalaciones defensivas de la provincia.

7 “(...) el Monarca nombró Gobernador y Comandante General, al coronel don Juan de Vera, con facultades de tomar a su cargo el poder o depositarlo en persona de su confianza, mientras llegaba don Alonso Fernández de Heredia, nombrado en propiedad para ese mismo destino, pero entonces ocupado en operaciones militares por el lado de Panamá” (Gámez, 1975, p. 246).

El ingeniero Luis Díez Navarro (Obregón, 1979, pp. 130-131) fue gobernador de la provincia de Costa Rica de manera interina entre los años 1748 y 1750. Anteriormente, en 1742 como visitador del reino, inspecciona el fuerte de San Fernando de Matina y otras fortificaciones en la zona para protección y defensa ante los ataques de los foráneos. Antes de asumir como gobernador, redactó el *Informe sobre la provincia de Costa Rica presentado por el ingeniero don Luis Díez Navarro al capitán general de Guatemala don Tomás de Rivera y Santa Cruz* (Díez Navarro, 1939, pp. 579-600), en el cual ofrece una sinopsis de la provincia y el estado deplorable en el que se encontraba la fortificación. En el año 1743 por orden del presidente de la Audiencia de Guatemala, se le encomendó investigar los puntos en el litoral del Caribe en los que existía comercio ilícito con los ingleses y los zambos mosquitos.⁸

Entre todos, el personaje más emblemático de esta primera mitad del siglo XVIII, en la provincia y en el antiguo Reino de Guatemala, es José Lacayo de Briones y Palacios (Obregón, 1979), a quien también el capitán de la goleta siniestrada, en la misiva con la cual se abren los *Autos*, solicita advertir de la tragedia ocurrida. Lacayo de Briones, de origen navarro, fue gobernador de Costa Rica entre 1713 y 1717. Mientras funge como gobernador, reconstruye el convento de San Francisco de Esparza y se dedica también a controlar y evitar el tráfico de mercancías ilícitas entre los pobladores de la provincia y los ingleses (Solórzano, 1994) y los zambos mosquitos. Desde el inicio de su gobernación, lleva a cabo un inventario de las milicias con las que se contaba y diseña un plan de vigilancia y defensa en caso de un ataque de corsarios por la mar del Sur.

En un trabajo de investigación académica titulado *La gobernación de don José Antonio Lacayo de Briones*, se menciona sobre este personaje que:

Al mes de haber asumido el gobierno, se propone Lacayo saber con certeza el número de armas de fuego, la cantidad de pólvora y demás pertrechos de guerra que hubiera en la provincia. Para enterarse de ello dictó un Auto el 6 de junio de 1713 en que ordena al Teniente de Oficiales Reales, Sargento Mayor don Francisco Bruno Serrano de Reina, realice tal investigación y que dentro de tres meses le dé a conocer esto, con el objetivo de dar cuenta de ello al Capitán General de Guatemala.

El resultado de esta investigación no pudo ser o haber sido más desalentador, sobre todo tratándose de una provincia que vivía asediada por mil peligros de invasión (López, 1964, p. 155).

En ese mismo año, ante una noticia proveniente de la capital del reino sobre la presencia de cuatro embarcaciones inglesas en la isla de Taboga en Panamá, Lacayo de Briones organiza una logística y estrategia de vigilancia y defensa en el mar del Sur, exactamente en el golfo de Nicoya, en la cual demuestra un amplio conocimiento de maniobras defensivas así como de organización de las milicias. En vista de sus acciones por evitar el contrabando de mercancías ilícitas, algunos habitantes de la provincia se confabularon en contra de él para desprestigiarlo, fue acusado falsamente

8 “Díez de Navarro apuntó que en el comercio clandestino estaban involucrados tanto los vecinos de las villas y ranchos como las autoridades reales y los religiosos” (Reichert, 2012, p. 11).

de mantener negocios con los ingleses y zambos mosquitos, por lo cual se ve en la obligación de dejar su puesto de gobernador de la provincia.

Años más tarde, en 1745, es designado comandante general de las armas de la provincia de Nicaragua.⁹ Se desempeñó como estratega de defensa de la región ante las amenazas cada vez más frecuentes y graves de una invasión desde el río San Juan y el lago de Nicaragua por parte de los ingleses aliados con los zambos mosquitos:

En tal estado los asuntos del interior, determinó la Corte de España poner en estado de defensa el Castillo y el río de San Juan, sobre el que se proyectaba una formal expedición por parte del Gobierno inglés entonces en guerra con el nuestro. Con tal objeto, fueron enviados a Nicaragua más de ochocientos fusiles, doce piezas de artillería, municiones, dinero, cien soldados de la Habana con sus correspondientes oficiales, sargentos y artilleros y algunos otros auxilios.

Dio orden el Rey de que se organizaran milicias en toda la Provincia, y reconocida la aptitud del señor Lacayo, se le expidió título de Comandante General de las armas, el 4 del mes de mayo de 1745 (Gámez, 1975, pp. 245-246).

En esta oportunidad, Lacayo de Briones redacta la *Relación de la laguna de Nicaragua y río de San Juan*, ya mencionada, documento geoestratégico y de defensa militar en el cual señala las fortalezas y las debilidades de la zona, particularmente de la navegación pluvial en caso de una invasión: “He querido poner la relación de estas costas, montañas, ríos de ellas, para la inteligencia de lo que adelante diré sobre el mismo asunto” (Lacayo de Briones, 1907, p. 376). En la relación, señala los peligros y las zonas vulnerables de la ciudad de Granada, describe pormenorizadamente el fuerte de la Inmaculada Concepción en la desembocadura del río San Juan, anota las municiones con las que se cuenta, las provisiones y quienes residen en el castillo. En cuanto a la hidrografía, indica cuidadosamente los afluentes del lago de Nicaragua y del río San Juan, menciona cuáles de ellos son navegables y qué tipo de embarcaciones pueden surcarlos; además, recomienda fortificar la ciudad de Granada y establecer un plan de evacuación del fuerte de la Inmaculada Concepción.

Razón

El litoral del Pacífico (Solórzano, 2001) en la época de la colonia dibujaba una realidad muy distinta a la actual. Las costas de las provincias del reino de Guatemala mantenían constante tráfico de mercancías con los virreinos de Nueva España y del Perú, que se extendían hasta las Filipinas con el mítico Galeón de Manila,

9 “Esto permitió al Comandante General realizar su labor y dedicarse a la defensa de la provincia. Sin embargo, el esperado ataque inglés a Nicaragua no se presentó, debido tal vez a que en esta ocasión el rey Felipe V abandonó la habitual apatía que la Corona tenía por la suerte de estas provincias del istmo y, en un rasgo de solicitud y protección poco frecuente, dispuso la defensa de Nicaragua, enviando tropas de la Habana, embarcaciones y gran número de armas. Esto, unido a la serie de prevenciones tomadas por Lacayo, que entrenó una fuerza regular y se dedicó a reforzar los puntos estratégicos para hacerle frente a la invasión, hicieron tal vez que los ingleses no se decidieran a realizar sus planes” (López Gutiérrez, 1964, pp. 262-263).

el cual evidenciaba que en efecto se llevaba a cabo un desplazamiento y comercio por vía marítima entre Oriente y Occidente. En el litoral del mar del Sur, se habían establecido una considerable cantidad de astilleros que daban cuenta de la industria manufacturera de embarcaciones y la circulación de pertrechos de guerra era frecuente en este contexto (León, 2009), pues las rutas marítimas (León, 2001) comerciales que existían entre Filipinas y los puertos de Acapulco, El Realejo (Rubio Sánchez, 1975), La Caldera, Taboga, Callao, Guayaquil y Valparaíso facilitaban el tránsito de armamento.

Precisamente, el año en el que ocurre el naufragio de la goleta real en Punta de Lagartos, José Antonio Manso de Velasco, el virrey del Perú, describe claramente la situación en la que se desarrollaban los acontecimientos de las milicias geopolíticas y estratégicas en el mar del Sur:

Poco después un bote dirigido de Chile con una carta suya, en que me comunicaba que el Corregidor de la villa de San Martín de la Concha le había dado aviso de que los centinelas de la Punta de la Ballena descubrieron tres navíos, que siguiendo la derrota por el Norte, navegaban sin dar bordo alguno, y que por esta razón había hecho detener los del tráfico que estaban en Valparaíso, y que temía que hubiesen sido apresados los que habían navegado poco antes; pero como estos llegaron con felicidad siguiendo el propio rumbo, se discurrió que avistados de las centinelas causaron engaño.

Considerando, no obstante, que debía apurarse esta noticia, intenté despachar a las islas de Juan Fernández los tres expresados navíos La Esperanza, San Fermín y El Héctor, y estando para hacerse a la vela, hizo desviar este destino una carta del Presidente de Panamá, en que me comunicaba el arribo al río de Chagre de una goleta y una balandra que habían experimentado recios temporales, y conducían a la Habana para el Castillo de San Juan dos compañías de tropa arreglada de los regimientos de Granada y Portugal con provisión de armas y pertrechos para su resguardo, y que esto se actuaba de orden del Rey con noticia de que el intento de los ingleses era apoderarse de aquella fortaleza y abrir paso y comunicación al mar del Sur.

Las graves consecuencias que se seguirían de que por este camino se hiciesen los enemigos dueños de Panamá, hizo pasar mi atención a este suceso como objeto principal, y remití en la fragata de S.M. San Fermín, de socorro 50.000 pesos, 50 botijas de pólvora, cuerda, mecha, plomo para balas y 100 hombres de guarnición para que reforzasen la que tenía; y llevó orden su capitán de retirarse luego que hiciese la entrega de lo que conducía por no tener abrigo las embarcaciones en aquel puerto; todo lo que ejecutó, y estuvo de vuelta en el Callao el 21 de febrero de 1746, sin que su viaje de ida y vuelta hubiese descubierto vestigios ni señales de navíos enemigos (Manso de Velasco, 1859, pp. 265-266).

La geografía política y militar de las colonias españolas de ultramar retrataba una realidad absolutamente diferente, organizada en estrategias de defensivas ante los ataques de enemigos; una considerable cantidad de los regimientos, los destacamentos y las guarniciones de las milicias españolas se dispersaban en varios puntos en el mar del Norte, el Caribe, en puertos y ciudades como La Habana, Santo Domingo, Cartagena y Portobelo (Serrano Álvarez, 2016). Uno de los tripulantes de la goleta

sinistrada, Miguel Hernández, precisamente el solado dragón a quien le correspondía en su función de “guarda de la pólvora” custodiar el armamento que transportaba la embarcación, pertenecía, según su misma declaración, a:

La Guarnición de la Habana, de una de las tres compañías de la dotación de dicha plaza. De la cual salió, de orden de su majestad, con el destino para la provincia de Nicaragua y a las órdenes del señor brigadier de los reales ejércitos don Alonso Fernández de Heredia, gobernador y capitán general de dicha provincia, comandante general de ella y de esta (fol. 25v.).

Aunque la efervescencia de los conflictos y los enfrentamientos bélicos se daba con mayor profundidad en el mar del Norte, las secuelas también llegaban hasta el otro borde marítimo del delgado y frágil istmo, el del mar del Sur.

En ese litoral es en el cual también inscribe la región de Costa Rica durante la época de la colonia sus zonas de defensa, astilleros y puertos, y es el sitio en el que ocurre la dispersión y el hundimiento de los pertrechos de guerra que la goleta real de su majestad llevaba a bordo.

Inventario. Hipótesis de arribada (o para levar anclas)

En el proceso de investigación alrededor de este manuscrito, en el cual han emergido las circunstancias de este naufragio, conviene detenerse en este punto en la formulación de cinco hipótesis que se derivan de lo expuesto anteriormente:

1. El cargamento de la goleta que surcaba el mar del Sur era para proteger a las provincias de las incursiones de los enemigos en el mar del Norte.
2. El mapa de la provincia debería dibujar un paralelo en la geografía de la región.
3. La historia de la colonia debe escribirse desde el agua.
4. En la provincia se manejaba un conjunto de conocimientos sistemáticos alrededor de las artes de navegar.
5. La identidad de la región se fragua en el linde del litoral.

En primer lugar, es evidente que los pertrechos de guerra que la goleta llevaba consigo serían utilizados para resguardarse de las incursiones de los ingleses y los zambos mosquitos. Si bien es cierto eran transportados por el mar del Sur, el propósito era defender las zonas vulnerables a las que se llegaba desde el mar del Norte, espacio en el cual se llevaba a cabo una considerable actividad comercial, lícita e ilícita, además de bélica (Reichert, 2012). En la ya citada *Relación de la laguna de Nicaragua y río de San Juan*, escrita por José Lacayo un año antes del hundimiento de la goleta, se alertaba sobre la fragilidad geoestratégica de la zona por lo cual era inminente la edificación de la fortaleza de La Pólvora (Obregón, 1979, p. 127).

ACERCA DEL AUTOR

Leonardo Sancho Dobles nace en la ciudad de Guatemala el 12 de mayo de 1968.

Cursa la licenciatura en Filología Española en la Universidad de Costa Rica, donde obtiene también una maestría en Literatura Latinoamericana y posteriormente lleva a cabo estudios de doctorado en Literatura Hispánica y teoría de la literatura en la Universidad de Navarra, España, donde se gradúa con distinción *cum laude* y mención honorífica de Doctor Internacional.

Es docente de lengua y literatura desde hace treinta años, profesor catedrático de la Escuela de Estudios Generales de la Universidad de Costa Rica, obtiene la distinción Catedrático Humboldt en 2019. Ha publicado dos libros y más de medio centenar de artículos en números colectivos y revistas nacionales e internacionales sobre temas de su especialidad.

Desde sus estudios e investigaciones de licenciatura se ha especializado en la literatura clásica hispánica como la literatura colonial, el Siglo de Oro, *El ingenioso hidalgo don Quijote de la Mancha*, sor Juana Inés de la Cruz y el teatro breve virreinal. Esta área de trabajo académico lo ha llevado a profundizar en las producciones y elaboraciones textuales realizadas durante la colonia en la provincia de Costa Rica en el Antiguo Reino de Guatemala.

Esta es una
muestra del libro
en la que se despliega
un número limitado de páginas.

Adquiera el libro completo en la
[Librería UCR Virtual.](#)

LIBRERÍA
UCR

VIRTUAL



Metáforas de un naufragio. Abordajes a los manuscritos coloniales es un doble trabajo: de investigación y edición crítica. Ambas tareas giran en torno a un manuscrito, en el cual se consignan los trabajos para recuperar el armamento que se dispersó en un naufragio ocurrido en el litoral del Pacífico.

La investigación constituye un estudio introductorio, en el cual se ha procurado echar mano de la escritura ensayística con el propósito de dialogar con el texto manuscrito; se explican las posibles causas del accidente y una serie de factores de carácter histórico y político que ponen en contexto el tránsito de armas en la región. Por otra parte, la edición crítica sigue los procedimientos de la disciplina de la filología de transcripción, fijación textual y anotación para ubicar el legajo de manuscritos en el propio entorno de la enunciación.

La investigación y la edición brindan el espacio para proponer una teoría sobre la escritura y la producción textual en la colonia; pues, las palabras manuscritas –trazos de la tinta sobre un pliego– son metáforas que dan cuenta de un sistema de relaciones y prácticas que merecen ser abordadas por especialistas del campo de la filología, la historia y los estudios literarios y culturales.