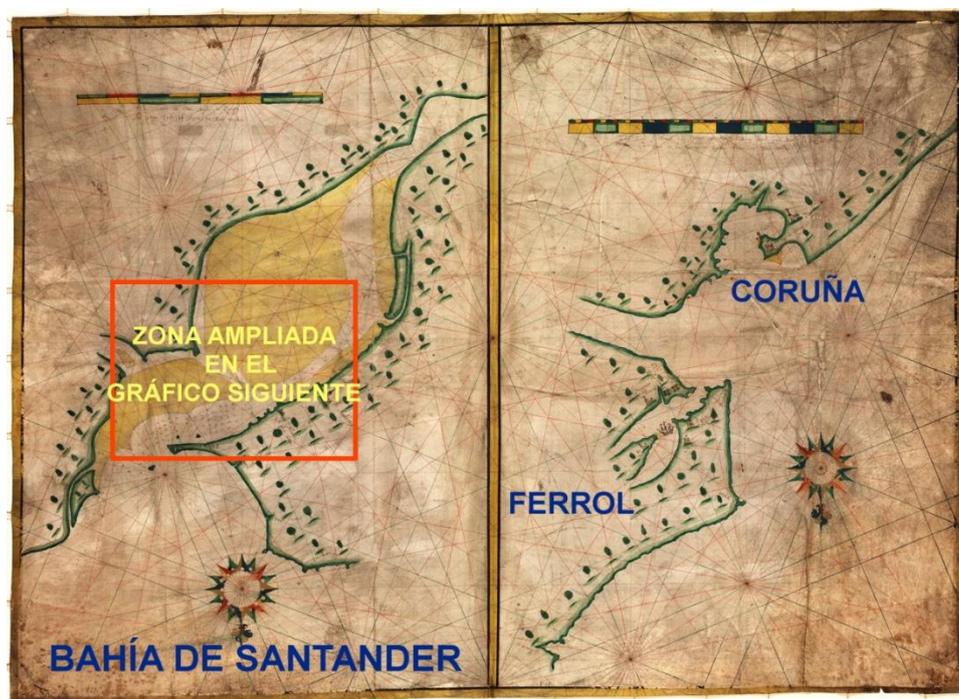


DRAKE Y LOS PORTULANOS DE SANTANDER DE 1589

(Publicado en la Revista General de Marina de Junio de 2019)

CF (RNA) Luis Jar Torre

Hace cuatro años, recopilando material para documentar un artículo, me topé con una supuesta carta doble de Coruña y Ferrol datada en 1589 y perteneciente a la “Kraus Collection of Sir Francis Drake”, de la Biblioteca del Congreso de los EE.UU. Como mi objetivo eran cartas antiguas de Ferrol descargué una copia en alta resolución y, apenas la eché un vistazo, “descubrí” que lo que parecía vagamente una carta de Ferrol era en realidad de Santander. Si se considera que Santander es mi pueblo mi “perspicacia” tenía muy poco de perspicaz, pero me quedé de una pieza, porque en Santander no conocíamos portulanos específicos de la bahía anteriores a 1730. Una consulta al catálogo de la colección me indicó que los norteamericanos sabían perfectamente que la carta de la izquierda era de Santander, y que el (mortífero) error solo estaba en el título, y una búsqueda en Internet demostró que, antes que yo, habían identificado correctamente la carta en nuestro país al menos otras dos personas. Aun así, abusando de mi amistad con Gerardo García-Castrillo, director del Museo Marítimo del Cantábrico, le di tal “brasa” sobre la relevancia de este material que, en justa venganza y abusando de la suya, me comisionó para dar una conferencia en su feudo.



“Primera Carta de Drake”, con la bahía de Santander a la izquierda y las rías de Coruña y Ferrol a la derecha. Está disponible para descarga en varias resoluciones, incluyendo una de 8.520 x 6.207 píxeles. Ambas cartas están orientadas “Sur arriba”, y a diferencia de la de Santander, la de Coruña y Ferrol no tiene sondas. En el texto situado bajo las reglas de escala se indica la altura de las mareas vivas. (Edición propia de una copia descargada de la Biblioteca del Congreso de los EE.UU.)

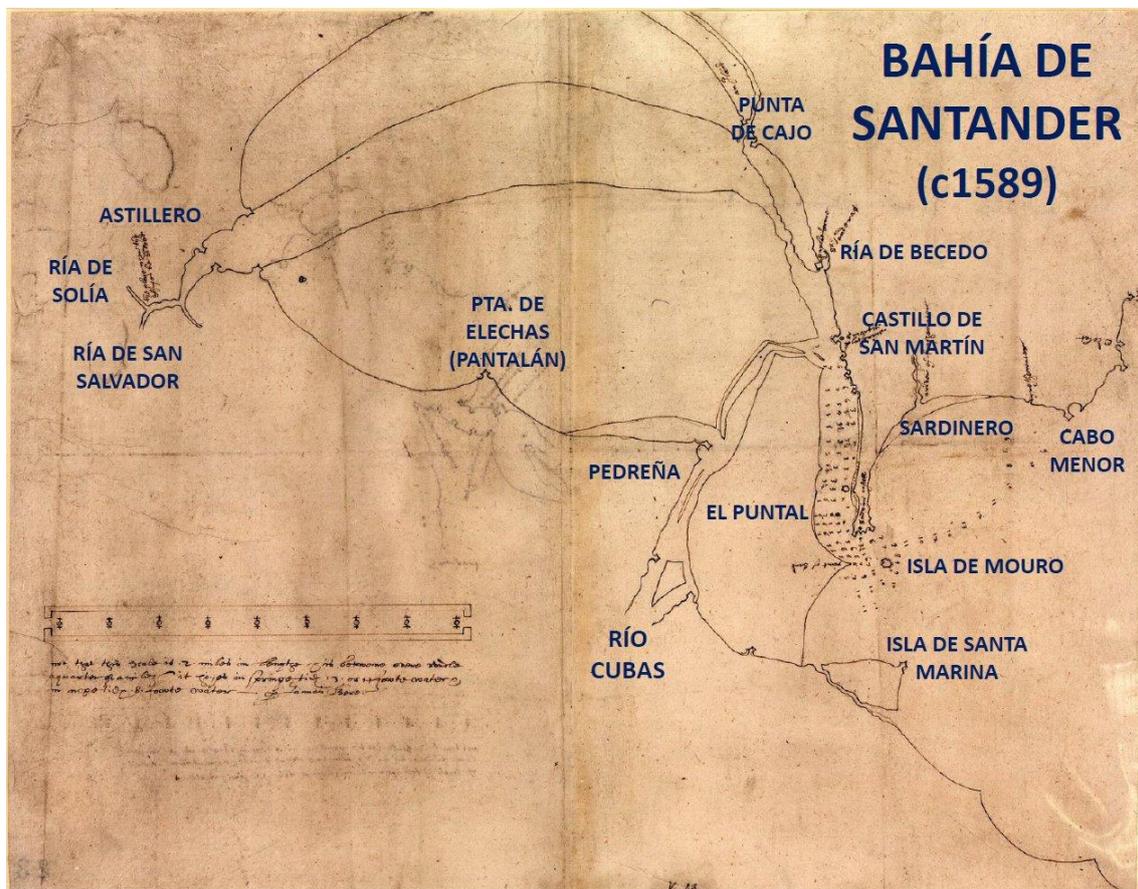
La que llamaremos “Primera Carta de Drake” es un notable trabajo de inteligencia hidrográfica, confeccionado con toda probabilidad para facilitar a su “Contra Armada” (1589) la neutralización de los aproximadamente 40 buques supervivientes de la “Invencible” refugiados en Santander desde el otoño anterior. Entre estos buques se contaban los insustituibles escoltas oceánicos de la Flota de Indias, y su destrucción en puerto era objetivo prioritario de la “orden de operaciones” emitida por la reina Isabel, por delante de otros dos objetivos: la toma de Lisboa y de las Azores. Para mortificación de la reina, Drake se desvió de su objetivo primario y atacó Coruña, que le cogía de camino a Lisboa, tratando de justificar su escaqueo con “males imaginarios” tras los que podía ocultarse el interés de los inversores privados de la expedición (él mismo era uno de ellos) en saquear la capital portuguesa; también pesaría el escaso entusiasmo de sus capitanes en penetrar en el “culo de saco” del Cantábrico Oriental, donde en el Siglo XVI era más fácil entrar que salir. Una vez aclarado qué se le había perdido a Drake en Santander, intenté crear un contexto histórico de su Primera Carta explicando a las víctimas de mi conferencia el ataque a Coruña con cartografía de la época, y al descargar de la “Kraus Collection” una segunda carta de Coruña volví a quedarme con un palmo de narices, porque la nueva carta... ¡también era de Santander! Como esta carta, a la que llamaremos “Segunda Carta de Drake”, estaba mejor escondida que la anterior y, al menos en apariencia, nadie me la había “pisado” por estas latitudes (los norteamericanos sí saben que es de Santander), decidí reservarla como “premio-sorpresa” a los esforzados y no avisados asistentes a mi conferencia del Museo Marítimo, que tuvo lugar el pasado 6 de mayo. Y como, más allá de la somera



Ampliación de la “Primera Carta de Drake” en la zona comprendida entre la península de la Magdalena y el actual muelle de Maliaño. Obsérvese la densidad de sondas en la zona más comprometida, y la calidad general del levantamiento. El castillo de San Martín estaba situado frente a la puerta del dique seco de Gamazo. (Edición propia de una copia descargada de la Biblioteca del Congreso de los EE.UU.)

descripción del catálogo, no he visto ningún análisis de ninguna de estas dos cartas, se me ocurrió que podía compartir el “tesoro” con mis compañeros, aunque en esta “Empresa” el más tonto hace relojes, y no me sorprendería que alguno ya las conozca.

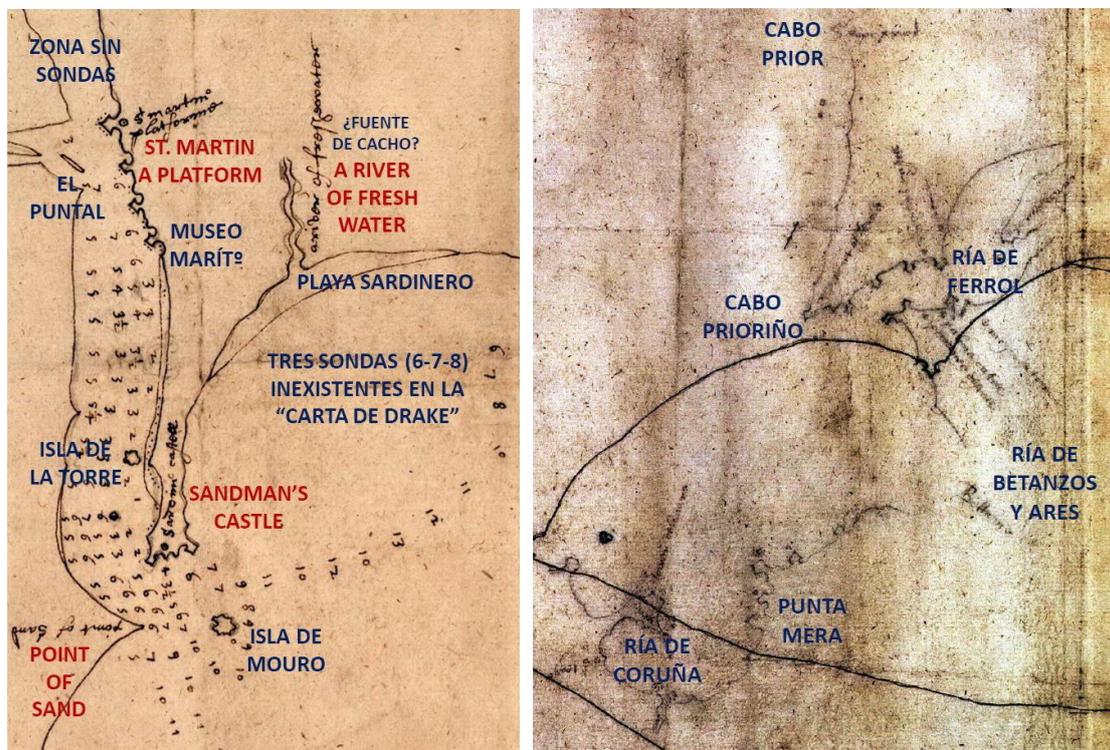
La Primera Carta de Drake es un pergamino manuscrito de 51 x 71 cm que contiene una carta de las rías de Coruña y Ferrol (derecha) y otra de la bahía de Santander (izquierda); todos sabemos que la cartografía detallada de lugares “sensibles” podía ser secreto de Estado, así que no nos sorprenderá que la carta de Coruña y Ferrol carezca de sondas. Lo sorprendente es que la de Santander tiene una densidad de sondas, una precisión y un nivel de detalle poco comunes en la cartografía de la época, incluyendo una batimetría de la canal casi coincidente con la actual, y una amplitud de la marea perfectamente comparable. Con todo, hay un detalle que me sugiere que se trata de un trabajo de urgencia de la “Sección de Inteligencia” de la flota isabelina: un muestreo de tres distancias entre tres puntos perfectamente identificados de la canal y su comparación con las actuales, me arroja errores sistemáticos de entre el 41 y el 47% por menos, y en ausencia de errores groseros en la situación de estos puntos, la explicación más probable es que la escala de la carta sea una simple estimación, y el trabajo en sí un recopilatorio con datos de diversas fuentes. Significativamente, la mitad sur de la bahía,



“Segunda Carta de Drake”, con la bahía de Santander orientada “Oeste arriba”; como la anterior, está disponible en varias resoluciones, incluyendo una de 6.295 x 4.950 píxeles. Obsérvese que las sondas se interrumpen a partir del castillo de San Martín, y la anotación al fondo de la ría de Astillero indicando el lugar donde pueden estar reparando los buques de la “Invencible”. Bajo la escala se indica la altura de las mareas (vivas y muertas), y las transparencias que se observan entre Pedreña y Astillero están ampliadas en el gráfico siguiente. (Edición propia de una copia descargada de la Biblioteca del Congreso de los EE.UU.)

de menor interés para la navegación (o más difícil acceso a un “informante”) tiene una falta de precisión casi escandalosa. Sobre el origen de estos datos podría escribirse una novela de espionaje, pero también considero significativo que, meses antes de su supuesta fecha de confección, se perdieran en la costa W de Irlanda 28 buques de la “Armada”, con un botín potencial para los servicios de inteligencia ingleses aterrador.

No ocultaré que la Segunda Carta de Drake es mi favorita, siquiera por haberme correspondido la chiripa de “descubrirla” y presentarla en sociedad en mi pueblo, que también es el suyo (a fin de cuentas es de Santander ¿no?). A diferencia de la anterior, que es un pergamino “deluxe”, este es un trabajo más prosaico de pluma y papel (41 x 53 cm), pero rico en detalles tras los que se adivina la mano inconfundible de un marino. Esta “mano inconfundible” también se “adivina”... en la firma de la carta (je, je), que indica que es obra de James Bere, un conocido capitán y cartógrafo del “equipo” del explorador Sir Martin Frobisher. La similitud entre las leyendas de ambas cartas es tan evidente que ha hecho pensar a los autores del catálogo de la Biblioteca del Congreso que una es copia de la otra, inclinándose por la mayor antigüedad del pergamino, pero sin descartar lo contrario ni que ambas sean copia de un tercer documento, que es la hipótesis que considero más probable. La superposición de estas cartas muestra diferencias significativas en el arco del Sardinero, la zona Somo-Santa Marina y, más importante, en la ubicación del antiguo Banco de las Quebrantas, de importancia capital para abocar la entrada. También es chocante que en la Segunda Carta las sondas se interrumpan a partir del castillo de San Martín, mientras que en la Primera continúan hasta el fondo de la bahía, en lo que se supone es Astillero: de ser la Segunda una copia de la Primera, en modo alguno se habría omitido esta información.



Detalles de la “Segunda Carta de Drake”: a la izquierda la canal de entrada y la zona del Sardinero con las leyendas originales en rojo, y a la derecha las transparencias mencionadas en el gráfico anterior una vez mejorado su contraste y orientadas “Norte arriba”. (Edición propia de una copia descargada de la Biblioteca del Congreso de los EE.UU.)

La Segunda Carta también contiene información sobre la altura de las mareas muertas (la Primera solo informa de las vivas), incluye algún castillo adicional y, sobre todo, da el “chivatazo” de donde podían estar reparando los buques supervivientes de la “Invencible”. Así, en el punto exacto donde se ubicaría el futuro Astillero de Navíos de Guarnizo hay una leyenda que dice “The place where the ships be biled”, un notable logro de inteligencia si se considera que allí solo existía un astillero militar desde 1582; con todo, el canal de acceso a esta zona (el actual canal de Astillero) está reflejado de modo casi imaginario, como en la Primera Carta, sugiriendo que el “informante” tuvo problemas para alcanzar la “cueva del tesoro” por mar. Para terminar, un cotilleo: la misma página que rotula erróneamente esta carta como “Manuscript map showing the town La Coruña”, informa que se trata de un mapa doble, pero no identifica el otro con claridad ni lo aporta; por suerte la tinta ha trasparentado el papel en algunos lugares, y un discreto “espionaje” permite confirmar que, como sí indica el catálogo, corresponde a las rías de Coruña, y Ferrol. Está claro que, en un error afortunado (al menos para los santanderinos), la Biblioteca del Congreso ha “expuesto” el lado equivocado del papel; ahora, coruñeses y ferrolanos podrán solicitar que se exponga su lado “correcto”.

Más allá de su relevancia local, considero probable que las dos cartas de Santander se encuentren entre las más antiguas que se conservan levantadas con carácter específico para un puerto español y dotadas de sondas; “a bote pronto” no recuerdo haber visto ninguna anterior de estas características (lo que, obviamente, no excluye que existan, porque seguramente existieron), y el atlas de referencia contemporáneo (Waghenaer, 1584) recoge cartas costeras muy detalladas de nuestra fachada atlántica, pero sin portulanos específicos de sus puertos ni un grado comparable de precisión. Si algún compañero desea copias en alta resolución y tiene problemas para localizarlas, solo tiene que pedírmelas: sigo en ljartor@gmail.com