

**UN TESTIMONIO ALEMÁN DESCONOCIDO SOBRE
EL COMERCIO Y LA NAVEGACIÓN EN EL
ATLÁNTICO: LA CURIOSA DESCRIPCIÓN DE
FRIEDRICH MARTENS DE UNA NAVEGACIÓN DE
HAMBURGO A CÁDIZ EN 1671-72**

HORST PIETSCHMANN

El comercio y la navegación desde Sevilla y de la Bahía de Cádiz hacia América, como el movimiento inverso, han sido objeto de una gran cantidad de estudios históricos al menos desde fines del siglo pasado, ya sea en cuanto a sus aspectos generales como también bajo perspectivas especiales, como por ejemplo los tipos de barcos empleados en esta navegación, su tonelaje, sus tripulaciones, rutas recorridas, su organización institucional y el régimen fiscal vigente a través de los siglos, tipos de mercancías transbordados, los valores globales de lo exportado y de lo importado, etc., etc.¹. Ya es sobradamente conocido en líneas generales el gran papel que tuvo el contrabando en este comercio y la importancia de las mercancías extranjeras que se exportaron y el derrame de los productos traídos desde América por todo el continente europeo. Con todo hay que admitir que las rutas marítimas intraeuropeas que fueron centradas por aquel comercio indiano se han estudiado en medida mucho menor, de manera que sólo se conocen a grandes rasgos. Es cierto que la investigación se ha fijado bastante en los últimos decenios en las colonias de mercaderes extranjeros residentes o en Sevilla, en Cádiz y en otros puertos de Andalucía, pero con todo, se sabe relativamente poco de las rutas de navegación, de los barcos, sus tripulaciones y sus cargas, etc., del comercio que fluía desde el Atlántico norte y, especialmente, desde el mar del

1. Cfr. Klaus-Peter Starke, «Der spanisch-amerikanische Kolonialhandel. Die Entwicklung der neueren Historiographie und künftige Forschungsperspektiven». Hamburger Ibero-Amerika Studien, vol. 8. Münster 1995.

norte a Sevilla y Cádiz para participar en este comercio americano, centrado en el suroeste de la Península. En los últimos tiempos se ha estudiado más intensamente esta ruta en lo que concierne al siglo XVIII, sin embargo, para las épocas anteriores aún se sabe bien poco de estas rutas, su comercio y de las prácticas que en él y en esta navegación se acostumbraban. Tal es especialmente escaso el conocimiento de la participación alemana en dichos comercio y navegación.

En el siglo XVII el comercio de las ciudades hanseáticas hacia la Península padeció bastante en la Guerra de los Treinta Años por tener las ciudades hanseáticas vedados los puertos peninsulares, porque formaban parte, como protestantes, de los enemigos supuestos o declarados del imperio español. Si la corona española, después de la Paz de Münster, se acomodó bien pronto con los holandeses protestantes, también para los hanseáticos se abrieron de nuevo los puertos peninsulares. Sin embargo, no hay estudios sobre el comercio y la navegación entre estas ciudades y la Península para la segunda mitad del siglo XVII y gran parte del XVIII. Con todo hay muchos indicios de que el intercambio comercial creció bastante rápido. Sólo baste recordar que en los años 20 del siglo XVIII se hundió en la Bahía de Cádiz el barco armado más grande que en los tiempos del Antiguo Régimen tuvo la ciudad de Hamburgo. Parece que la «Wappen von Hamburg» («Escudo de Hamburgo») aún yace al fondo de la Bahía de Cádiz.

En vista de tal estado de la investigación parece lícito dar a conocer a continuación un testimonio curioso de esta navegación hanseática a la Bahía de Cádiz a principios de los años 1670, un texto casi desconocido en Alemania, si bien impreso. La descripción de un viaje a Cádiz en época de flota, en realidad habla mucho más de la navegación y hasta de la fauna, flora y naturaleza en Cádiz y sus alrededores que del comercio, pero es obvio que la empresa tiene que ver también mucho con el comercio americano, aunque el texto sorprendentemente no relata casi nada de este aspecto de la empresa que se describe.

En 1925 se editó por un tal W. Junk, doctor en filosofía y doctor *honoris causa* en ciencias naturales, en su pequeña editorial propia la obra siguiente: «*Friedrich Martens, Hispanische ReiseBeschreibung de anuo 1671*» en Berlín. En un breve preámbulo el editor afirma que después de haber editado en 1923 un facsímil de la descripción de un viaje a Spitzbergen, archipiélago al norte de Noruega, escrita por el mismo Martens, tuvo noticia de la existencia del manuscrito que describe el viaje a Cádiz en la biblioteca del «Christianeum», antiguo y prestigiado colegio de segunda enseñanza en Hamburgo. Anuncia Junk en la solapa de la edición la publicación de un libro sobre el autor que llevaría el título «*Friedrich Martens und seine zwei Reisen nach Spitzbergen und Spanien im Jahre 1671*» que avisa para el mismo año de 1925, pero según las

pesquisas bibliográficas realizadas ese libro nunca llegó a verse impreso. La publicación de la descripción del viaje a Cádiz parece haber tenido poca difusión ya que resulta difícil encontrarla incluso en las bibliotecas de Hamburgo. Se trata de un folleto delgado en rústica que contiene 26 páginas de texto y 37 páginas con reproducciones de grabados o dibujos.

¿Quién era el autor de esta descripción? Poco se sabe de él. Los repertorios bibliográficos refieren escuetamente que era barbero o cirujano de barco, que emprendió el viaje a Spitzbergen en un barco de cazar ballenas y que escribió aquella primera descripción de Spitzbergen y de la zona ártica que ya en aquella época despertó gran interés, como se verá más tarde. A través de ella se podrán entresacar algunos datos más sobre el autor y el contexto en que se movía, datos que a su vez permitirán al menos indirectamente, hacernos una idea acerca de lo que escribe sobre su viaje a Cádiz.

El texto de la descripción está dividido en 4 partes. Tras una invocación de la ayuda de Dios, que reza: «Anno 1671. El 7 de diciembre navegamos de la Elbe a la mar. El barco Santa Ana. Maestre: Agustín Andrés. Piloto: Juan Mölleman. Dios nos brinde fortuna y un buen viaje», sigue la primera parte que describe las condiciones del viaje al estilo de un diario de a bordo. Refiere, con indicación de la hora del día y la dirección del viento, las condiciones climáticas, la temperatura, nubes, tempestad, rayos, precipitación, etc. Continúa esta descripción durante todo el viaje de ida, así como la estancia en la bahía de Cádiz y el viaje de regreso hasta llegar a Hamburgo. Al final de esta primera parte el autor afirma de que anotó el tiempo día por día durante el viaje y cómo lo hizo. Esta primera parte abarca 4 páginas y media densamente impresas y demuestra que el viaje, especialmente el de regreso, era bastante agitado y con tempestades.

La segunda parte, de poco más de 6 páginas, tal vez sea la más interesante para el historiador, ya que cuenta los acontecimientos más importantes del viaje y de la estancia en Cádiz. Sobre esta parte volveremos más tarde de forma más detallada.

La tercera parte, que tiene también algo más de 6 páginas, habla de los peces que se pescan cerca de Cádiz y Sanlúcar, en la bahía, la desembocadura del Guadalquivir o en el mar. Martens describe en esta parte 33 especies de peces, incluyendo entre ellos, por cierto, 8 especies que ya no entran en la categoría de pez, como por ejemplo crustáceos, calamares, etc. Los nombres de las especies se dan en un castellano algo italianizante y en alemán, a veces sólo en alemán y algunas veces en un latín que el autor aparentemente deriva de un término castellano. En muchos casos también se detallan subespecies o variantes de un mismo tipo de animal. Junto a su descripción el autor refiere también su aprove-

chamiento gastronómico. En algunos casos se mencionan también otros usos de distintas especies o de partes de ellas. Así, por ejemplo, destaca que la parte calcárea del pulpo se emplea, pulverizada, junto con ayuda de perejil o con vino, como laxante, o que la piel de algunos tipos de tiburón se usa para cubrir fundas de cuchillos o espadas o para cosas similares. Apunta también que la carne del atún se conservaba en vinagre con pimienta. Del lobo de mar refiere la curiosidad de que tiene 2 hígados y 2 corazones y que emite un veneno que produce fiebres, cuando un hombre le pisa en el agua. Del caballo marino cuenta Martens que los españoles lo creen útil como remedio contra la inflamación de la piel si se usa como amuleto o, disecado y pulverizado, si se toma con vino, pero, agrega, «dicen que sólo sirve si ha sido capturado en viernes» y cierra su relato de forma escéptica siguiendo su comprobación.

La cuarta parte del texto refiere las plantas que observó en Cádiz, Puerto de Santa María, Sanlúcar y cerca de las salinas. En estas 4 páginas y media describe o menciona gran variedad de plantas, tanto submarinas como terrestres. No se detiene en las plantas que conoce y se dan también en Alemania que sólo las enumera. Se detiene, en cambio, en la de Aloé, de la cual distingue dos subespecies. Una de ellas es el agave o magüey mexicano, del cual dice que es tan corriente en España que los campesinos lo usan en vez de reja para cercar sus jardines. De la descripción lo usan en vez de reja para cercar sus jardines. De la descripción se puede deducir que muchas de las plantas fueron coleccionadas por Martens o al menos probadas en cuanto a su sabor, su consistencia, etc. De estas dos partes últimas se deduce con claridad que el autor procedió ya con los nuevos medios científicos que empezaban en aquel entonces a desarrollarse y a aplicarse en los estudios botánicos empíricos, aunque para decidir hasta dónde procedió con los conocimientos de su tiempo, se necesitaría evidentemente un lector más versado en la historia de las ciencias, como es el autor de estas líneas. En todo caso se cuida el autor, con excepción de las plantas comunes, de describirlas muy claramente y de precisar en qué ambiente crecen.

Cierra el texto primero una digresión sobre las causas del mal de la mar. Insiste de que tiene su origen en el movimiento del cuerpo producido por los movimientos del barco, describe brevemente su efecto y aconseja no emplear ninguna cura, porque con sólo quedarse tranquilo el afectado mejora rápidamente. Cierra el texto con una descripción de un caso curioso que le contaron a Martens durante su estancia en la bahía de Cádiz y que coincide muy poco con su afán científico-empírico, al cual dedica media página del texto impreso. Dice que en Alcaraz, en «Hispania», el 15 de marzo de 1671 le sucedió lo siguiente a un tal José Ruiz, casado con Ana Floris, y de profesión dueño de una viña: Su mujer Ana dio a luz al mismo tiempo que la madre de ella. La madre tuvo dos hijos

varones y la hija una niña que murió pronto. Ana se quejaba a su madre de que sufría muchos dolores por exceso de leche, a lo cual respondió la madre, que habiéndole gritado Dios la heredera, mientras a ella, madre de Ana, le dejó los dos varones y tenía poca leche, que Ana le diera pecho a uno de los niños, sus hermanos. A lo cual contestó Ana que antes de hacerlo preferiría darle el pecho al diablo, y al ser regañada por la madre, que si había perdido el sentido, repitió Ana la frase. Apenas dicho por segunda vez, Ana se asustó al aparecer una serpiente larga —5 pulgadas de gruesa y 4 varas de larga— que se puso a su pecho izquierdo. Al no poder quitársela se llamó a unos sacerdotes que tampoco lograron apartarla: luego los médicos decidieron cortarle la mama. Consumada la amputación la serpiente se puso al otro pecho de Ana y diciendo esta a los que estaban presentes que todo esto era en vano ya que fue llamada expresamente. Después de muchos dolores y sufrimientos murió Ana. Es un testimonio curioso de superstición en un hombre que por otro lado hace esfuerzos por explicar de forma racional los fenómenos naturales que observa.

A continuación se presentan los grabados o dibujos, que están bien hechos pero sin el arte y el decoro de los profesionales de la época. El libro en general no tiene referencias a las circunstancias ni el tiempo en que se hicieron los grabados, y los dibujos, ni siquiera si Martens mismo los hizo. En el texto, en donde describe el viaje, los animales y las plantas, Martens, sin embargo, remite a los grabados en su orden numérico. Los tres primeros muestran barcos en situación de tempestad, en los cuales aparentemente se intenta de ilustrar con la representación del oleaje la gravedad de la situación. Con la indicación de la fecha y el área marítima se pretende representar una situación determinada y hasta se distingue si era de día o de noche, mostrando en el último caso el cielo cubierto de estrellas. Llama la atención que, con excepción de un caso, en dos de los dibujos los barcos llevan al parecer todas las velas puestas a pesar del viento fuerte. El cuarto de los grabados muestra, de forma bastante primitiva, un cometa que mencionó Martens haber observado en la bahía. A continuación sigue una vista bastante sencilla de la bahía de Cádiz, con la silueta de la ciudad amurallada y numerosos barcos de todo tipo y mucha gente en la playa. Los 5 barcos grandes que se ven, cualquier experto probablemente podrá identificar su tipo y evidentemente están hechos con más arte que el panorama de la ciudad. El siguiente dibujo muestra en grande y muy bien elaborado un «galeón hispánico», con las velas puestas, con siete puertas de cañones abiertas y las bocas de los cañones visibles. Continúa con un plano de las salinas, su conexión con el río por una esclusa y la forma de que se conduce el agua a las calderas en donde se deja evaporar. Sigue una panorámica del pueblo de Sanlúcar, que el

autor llama siempre «San Lucas», mejor elaborada y con más detalles que en la de Cádiz.

A continuación se encuentran sobrepuestas tres siluetas de la sierra que se observa desde el río y que llama Martens «Sierra de Granada». Siguen 3 cuadros de las islas y arrecifes que el autor llama «Orcades». Continúa la serie con el grueso de las representaciones primero de los peces y luego de las plantas descritas en las partes 3 y 4 del texto. Tanto animales como plantas están muy bien y exactamente dibujados, según parece. Muchas de las tablas tienen inscripciones manuscritas, a veces de difícil lectura. Hasta ahora hemos hablado siempre de grabados o dibujos. En realidad hay que afirmar que el libro no hace alusión ninguna a la técnica empleada para hacer los cuadros. De hecho algunos parecen, tal como están representados, ser grabados en cobre, otros parecen más bien dibujados sobre papel, hecho con tinta.

Volviendo ahora a la segunda parte del texto que contiene lo relativo a lo que a Martens le pareció notable en todo el viaje, recordamos que el autor inicia su descripción el 7 de diciembre de 1671, cuando dejó la desembocadura del río Elbe. Refiere Martens que iban en una armadilla de seis barcos que se llamaban Santa Ana, el Moscovito —indicio de que el barco debía haber tenido alguna relación con el comercio hanseático con Rusia por el mar Báltico, ruta tradicional del comercio hanseático— Neptuno, Juan Evangelista, Juan Bautista y *Chantas*. No menciona el autor en cual de los barcos iba él mismo, pero se deduce que era en el Santa Ana. El día 10 de diciembre entraban en el canal de la Mancha, cuando surgió una tempestad y tuvieron que sondear como 50 veces la profundidad del agua, por no estar seguros de la distancia de las costas. A medianoche avistaron el faro de Dover. Aquí refiere Martens que con buen tiempo se ve desde aquella posición a Francia e Inglaterra y una «parte del reino de España» (sic) y precisa a continuación: «esto es Flandes». De manera que en su pensamiento Flandes era en primer lugar una parte de España. En estos 4 días, insiste el autor, habían recorrido 80 millas, que es la distancia de Hamburgo a Inglaterra. El día 11 continuaban hasta Dunquerque en cuyo puerto anclaban, junto con otros 24 barcos. A continuación hace referencia a los atunes y los pájaros de Groenlandia que ahí se veían. El día 13 salieron del puerto, habiéndoseles juntado otro barco más, el «Juan». Cerca de Dover aguardan a 4 barcos hamburgueses rezagados. Como dice al mismo tiempo, que junto con ellos andaban 2 barcos, es de suponer que de los seis barcos hamburgueses que menciona al principio, cuatro se habían quedado atrás, quizás por la tempestad que mencionó con anterioridad. La flotilla evidentemente reunida y contando ahora 7 barcos, incluyendo aquel que se les juntó en Dunquerque, avistó el día 15 el cabo de la Hogue, dejando el día 16 el canal de la Mancha. Esto era evidentemente un gran evento, ya que Martens insiste en el

tema. Y dice textualmente: «El día 16 salimos del canal y entramos en la mar hispánica a medio día y tomamos el rumbo oeste-suroeste, luego oeste-sur y sur-sur-oeste. Cuando uno navega en la mar hispánica se usa poner la tripulación en buen orden, respecto a su distribución, para que, al avistarse barcos ladrones, cada uno sepa cómo se ha de comportar. Primero: el maestre tiene que estar en todas partes. En la toldilla el piloto, el escribano y dos hombres. En la sobrecinta el contra maestre, el «Küper» (?) y cinco hombres. En el castillo de proa el «Schimmann (?)», el maestro de las velas y seis hombres. Debajo de la cubierta: el «Konstabel» (?) debe estar en todas partes, el cocinero y su ayudante más seis hombres. En la cámara de la pólvora el barbero y un hombre. Después de esto se continúa navegando en el nombre de dios, con los cañones bien provistos, se aguarda y todo va bien. Indica que al hacerse esto a medio día se encontraban sobre 48 grados, 20 minutos.

Es de notar en primer lugar que para Martens el Atlántico desde la salida del canal de la Mancha es «la mar hispánica». A pesar del declive del poder español constatado por la historiografía, para los navegantes que se movían normalmente en el mar del Norte o en el Báltico, el Atlántico sigue siendo un dominio español. En segundo lugar es considerado como una zona peligrosa que hace necesario ponerse en pie de defensa. Más tarde Martens explica por qué esto es así. Es interesante que a partir de ese momento se dan regularmente indicaciones sobre el rumbo de navegación y las posiciones alcanzadas, de manera que sería posible reconstruir el trayecto de la flotilla y medir el recorrido *pro medio*, lo cual podría tener interés para los historiadores marítimos. El barco Santa Ana, con 32 hombres de tripulación, según el cálculo del autor, debía ser bastante grande.

Para los días siguientes Martens no relata nada extraordinario, salvo un fuerte viento con cielo despejado, la luminiscencia del agua que compara con el agua del mar ártico, que encuentra más limpia o clara. El 23 menciona que se encontraron con dos barcos ingleses yendo hacia el canal, indicando la posición y refiere que desde el canal hasta cabo Finisterre eran 90 millas que se hicieron muy largas. El 26 de diciembre cruzaron otro barco inglés, temiendo al principio que fuese enemigo. Continúa Martens: «Uno no se alegra de ver barcos en este viaje. Uno trata de evitar al otro por no saber si es amigo o enemigo. Barcos de cristianos prefieren aguardar compañía para evitar el peligro. Cuando uno va solo hay que estar en alerta cuando se ve otro y no hay que fiarse mucho. Buenos barcos navegan su rumbo, y «turcos» o «perros» se presentan antes de lo que se espera de forma imprevista. Uno prefiere no ver ninguno que uno. Siempre el ver un barco causa algún alboroto».

Con «turcos» y «perros» —en alemán se usa se usa el correspondiente término alemán «Hund»— evidentemente se refiere Martens a pira-

tas o corsarios islámicos. El término «perro» parece referirse, según insinúa el contexto de otra referencia, a piratas del norte de África de la costa berberesca. Pensando, en cambio, en el término inglés «sea dog», también podría referirse a corsarios en general.

Continúa Martens informando que el día 28 vieron por el lado de Sotavento 2 barcos, sin poder detectar de dónde eran, y los hamburgueses continuaron por la noche su camino por el mismo rumbo, dejando provistos los cañones y buena guardia, evitando ruidos y que se caminara mucho por el barco. La madrugada del día siguiente vieron por delante del lado de sotavento dos barcos y 8 del lado de barlovento. Uno de los dos de sotavento estaba en llamas. La flotilla de Martens se quedaba quieta todo el día. Refiere que los dos barcos eran los mismos del día anterior. Al día siguiente tropezaban con los ocho barcos y los reconocieron por holandeses. De ellos supieron que el uno de los dos era un «perro» que había tomado el otro barco y cuando los holandeses vinieron en su ayuda, el «perro» incendió su presa y se fue. Continúa el viaje y cerca de Rota les alcanza otra tempestad que, según oyó Martens después, mandó al fondo de la bahía de Cádiz un barco inglés, entre Puerto Real y Puerto de Santa María. Tras sondear mucho entraban finalmente en la Bahía de Cádiz el día 3 de enero a mediodía. Con el barco o la flotilla de Martens —esto no sale claro del texto— entraban otros tres barcos de la bahía, en la cual «anclaban más de 100 barcos, según yo contaba».

El viaje en total duró, por lo tanto, 28 días desde la desmbocadura del río Elbe hasta la bahía de Cádiz, incluyendo los dos días de anclaje en Dunquerque. En este trayecto pasaron 3 tempestades. Desde la salida del canal de la Mancha hasta Cádiz se encontraron con 13 barcos, de los cuales 3 eran ingleses, 8 holandeses, uno al parecer berberesco y otro cristiano —un «Buschaier», según dice Martens, es imposible de identificar— que había sido tomado e incendiado. En suma fue un viaje agitado, con 3 tempestades y muchos encuentros ambivalentes y hasta peligrosos. ¿Por qué se emprende entonces un viaje así en la peor estación del año? Esta pregunta no vale sólo para la flotilla hamburguesa, sino también para los otros barcos que se tropezaron en el camino o que ya estaban anclados en la bahía de Cádiz. Martens en todo caso no dice nada sobre la meta comercial de la navegación que describe, ni sobre la carga que llevaba la flotilla hamburguesa. La clave nos la da más bien de paso. Después de algunas frases sobre la vista de la ciudad y de la bahía, observaciones y comparaciones con Hamburgo del clima y la mezcla del agua dulce y salada en la bahía, la observación de que las plantas están como en Hamburgo sobre Pentecostés y que limones y naranjas ya estaban más que maduros, dice en frase muy llana: «El 12 —de febrero, es decir, más de un mes después de que habían entrado en la bahía— nave-

gaban los galeones españoles en la madrugada fuera de la bahía rumbo a América».

No creo que sea exagerado concluir que el viaje de la flotilla hamburguesa tuvo que ver con la salida de los galeones para América, aunque Martens no dice absolutamente nada sobre conversaciones, tratos o contratos que hubieren tenido los hamburgueses con habitantes de Cádiz o con marinos y comerciantes que tenían algo que ver con los galeones inminentes a salir. Sabemos por las memorias del comerciante saboyano Raimundo de Lantery en Cádiz² que en 1673 residían siete casas comerciales o representantes comerciales de Hamburgo en Cádiz: «Don Gaspar Drayer, don Tomás Pris y Compañía, don Enrique Escroder, don Daniel Esloyer, don Joaquín del Campo, el viejo; don Enrique y don Joaquín Lepin, don Enrique Estró, cónsul de esta nación». En suma, esto significa una representación considerable de comerciantes hamburgueses en Cádiz, sobre todo, si pensamos que durante la guerra de los Treinta Años tenían prohibición de radicarse en la Península.

No es aquí el lugar de empezar a analizar en detalle los movimientos de barcos y mercancías a América en aquel año de 1672, puesto que la fuente que presentamos no contiene indicios algunos que pudiesen aclarar cual fue el aporte eventual hamburgués a las mercancías transbordadas de los galeones de aquel año a Tierra Firme. Con todo puede ser ilustrativo el dato que registra Lutgardo García Fuentes, al indicar que en aquel año se registraban 28 barcos que iban a Indias, de los cuales 19 iban a Tierra Firme y deben haber constituido el grueso de aquellos galeones que menciona Martens. De ahí se puede insinuar que no todo aquel movimiento de barcos, que observó Martens tanto durante el viaje como estante en la Bahía de Cádiz, puede haber sido en conexión con aquella salida de los 19 galeones largos para Tierra Firme y puertos vecinos en Indias, puesto que de otra manera con sólo los hamburgueses, 8 holandeses y 3 ingleses que observó Martens se hubiera casi igualado el tonelaje de los galeones, sin insistir aquí en el hecho de que la proveniencia en porcentajes de las mercancías extranjeras en el comercio indiano era bien distinta. El contrabando y comercio indirecto de extranjeros con América aparentemente debe haber sido un sistema muy complejo que se entrecruzaba también con otras vías de intercambio comercial. En todo caso habiendo transcurrido más de un mes entre la arribada de la flotilla hamburguesa y la salida de los galeones daba tiempo suficiente para que los hamburgueses pudiesen haber efectuado transacciones para Indias.

2. Cfr. Manuel Bustos Rodríguez, ed., *Un comerciante saboyano en el Cádiz de Carlos II. (Las memorias de Raimundo de Lantery, 1673-1700)*. Caja de Ahorros de Cádiz, s.a., p. 89.

3. Lutgardo García Fuentes, *El comercio español con América, 1650-1700*. Sevilla 1980, pp. 121 y 418.

La continuación del viaje, sin embargo, demuestra que el interés comercial de los hamburgueses era más variado. Se quedaron anclados en la Bahía de Cádiz hasta el 7 de marzo, cuando levantaron anclas y se fueron a Sanlúcar de Barrameda, lugar que en los grabados Martens escribe insistentemente «San Lucas» aunque en el texto aparece «S. Lucar». Menciona el autor que el día 6 de marzo vio un cometa cerca de la osa mayor, al que pinta en los grabados o dibujos al final de la obra. En Sanlúcar anclaron cerca del monasterio al cual llama «Labonandza». El 12 de marzo continuaban hacia las salinas y «cargábamos nuestro barco con sal». A esto sigue la descripción de la producción de la sal. El día 14 terminaron de cargar sal y regresaban a Sanlúcar y el 24 de marzo volvían en compañía de 3 barcos a la Bahía de Cádiz y Martens describe la vista de la tierra y de los arrecifes que observa entre la desembocadura del río Guadalquivir y la Bahía de Cádiz. Refiere luego brevemente haber hecho una excursión en lancha al Puerto de Santa María. El viernes santo, 5 de abril de 1672, emprendieron el viaje de regreso. Martens y su barco se juntaron a la flotilla flamenca que tenía por comandante a un tal Cristóbal Finck y como comandante segundo a Christián Richter. Indica luego el tipo de barcos que componían la flotilla y precisa que en ella iban flamencos, hamburgueses, ingleses y franceses.

A continuación describe al estilo del viaje de ida el tornaviaje a Hamburgo. Destaca de nuevo lo peligroso del recorrido hasta cabo Finisterre, porque hasta ahí recorren los «perros» la costa y las rutas de los barcos. El 17 de abril se separaron de los holandeses e ingleses y junto con 3 barcos que menciona, pero que no eran de aquellos con los que salió del río Elbe, se dirigieron a Hamburgo, rodeando Irlanda, Escocia e Inglaterra. Tras nuevas tempestadas, encuentros con otros barcos, entre otros un corsario seelandés, emite observaciones sobre la poca seguridad del mar del norte en tiempos de guerra, y entró el 17 de mayo en el puerto de Hamburgo. El viaje de regreso, por el recorrido más largo, duró entonces como mes y medio, sin que de una explicación de su mayor duración y recorrido más largo. Quizás la causa fuese que en el viaje de regreso supieron de la ruptura entre Francia y Holanda y querían evitar sus acciones bélicas. En total el viaje de ida, estancia y regreso duró más de 5 meses, de los cuales 3 se emplearon para las transacciones comerciales en Cádiz y sus alrededores. De estas actividades comerciales el autor sólo habla de la carga del sal para el regreso. Es indudable que la sal era un producto importante para los hamburgueses que lo necesitaban para sus salazones de pescado, en especial el arenque, pero es poco probable o, mejor dicho, del todo seguro que la meta principal no fue el acarreo de sal, ya que para esto no se hubieran demorado 3 meses en la Bahía de Cádiz. Al contrario, la rapidez con que se hace la navegación a las salinas y la carga de la sal indica que este era un proceso rutinario.

¿Por qué entonces no habla Martens, quien observa tantas cosas de la vida marítima y de los lugares que ve, de las actividades comerciales? Volveremos, pues, al problema de la persona del autor.

Ya se dijo que se sabe muy poco de la persona de Martens, desconociéndose hasta las fechas de su nacimiento y muerte, pero sí se conoce que hizo un viaje a Spitzbergen, escribiendo a continuación una relación de su viaje el estilo de la que acabamos de presentar. Esta relación de viaje y descripción de la zona ártica le hizo relativamente famoso en aquel entonces, puesto que aquella obra se imprimió, reimprimió y tradujo al inglés y holandés en aquella época, y poco después aparecieron también ediciones en italiano y en francés. En el preámbulo de la primera edición de esta descripción en alemán, publicada en 1675 en Hamburgo, cuenta Martens que en aquella época aumentaba mucho la navegación hamburguesa hacia Spitzbergen y que por este motivo emprendió el viaje hacia allá, haciéndose emplear como barbero de un barco. Hizo observaciones y apuntes en aquel viaje que originalmente no había pensado publicar, según dice. Cuenta que después de volver mostró sus apuntes a los Doctores Kirsten y Vogel. El último era en todo caso profesor de aquel colegio del cual se habló en principio y en donde Vogel enseñaba lógica y metafísica. Vogel había cursado estudios de teología en Heidelberg, viajó por Francia, España e Italia en 1662 y se le recibió en Padua como médico. Tenía una buena biblioteca y un herbario y era, al parecer, algo así como el mentor de Martens, ya que éste en su prólogo a la descripción del viaje a Spitzbergen mencionó que aquella —habiendo realizado el viaje entre abril y agosto de 1671, es decir, antes del viaje a Cádiz— había sido alabada por aquellos dos doctores y que la aumentó mucho después de que ellos sugirieron su publicación y le hicieron muchas preguntas sobre la naturaleza en la zona ártica. Incluso le mostraban, comenta Martens, un cuestionario que se había publicado en los «Philosophical Transactions» de la «Royal Society» de Londres, n.º 29, por un tal Henry Oldenburg, entre 1665 y 1677 secretario de la Royal Society y editor de dichos «Philosophical Transactions». Este cuestionario se dirigía a los capitanes de barcos ingleses que iban a la caza de la ballena a Groenlandia y a otras personas peritas y averiguó sobre problemas de la naturaleza en la zona ártica: cómo calentaba el sol ahí, cómo eran el tiempo y el clima en general, la situación del hielo, de las plantas, del magnetismo y de los peces que ahí se encontraban, etc. Este cuestionario y las preguntas de ambos doctores hicieron aumentar considerablemente su relación de viaje a Martens y es evidente de que a raíz de estas relaciones personales su obra sobre el viaje a Spitzbergen tuvo tanto éxito y se publicó en tantas ediciones y traducciones como ser refirió. Los que han prologado las ediciones recientes de esta obra insisten en que hasta

comienzos del siglo XIX era la relación de Martens el libro que mejor informaba sobre la naturaleza de aquella región.

Del preámbulo de Martens a esta su obra podemos deducir dos cosas: en primer lugar de que debe de haber sido un hombre con interés científico y cierta práctica en estos temas, pero que, al parecer, se ocupaba de estos temas más bien como aficionado y no profesionalmente, ya que evidentemente no leyó las publicaciones sobre temas científicos que circulaban en aquel entonces. Sus referencias frecuentes a plantas, clima y naturaleza en Hamburgo y su contorno, comparando con lo que observaba en sus viajes, puede interpretarse como un indicio de que antes de emprender estos dos viajes debió haber viajado poco por largas distancias. De todo esto y de su referencia de que se hizo contratar como barbero se deduce casi con seguridad, que no debió haberse movido normalmente en el mundo del comercio o de la navegación. En segundo lugar tenemos que deducir de estas referencias a su viaje a Spitzbergen que las preguntas que le hicieron al mostrar su relación de viaje y las que encontró en el cuestionario de la Sociedad Londinense, influyeron en la organización de su obra y le debieron guiar también al hacer sus apuntes y organizar su descripción del viaje a Cádiz. Efectivamente en la estructura se parecen ambas descripciones bastante. Hay, sin embargo, una diferencia interesante. En su relación de viaje a Spitzbergen cuenta Martens abiertamente que el barco en el que iba era un cazador de ballenas. Relata luego en la descripción del viaje cuidadosamente cuantas ballenas cazaban y cuantos toneles de grasa o aceite sacaban de cada animal. Aun sin aportar datos precisos este tipo de estadística del éxito comercial del viaje contrasta muy claramente con el viaje hispánico, en el cual no hay referencia alguna a tal tipo de problemas, si exceptuamos las correspondientes a la carga de la sal, de la cual tampoco menciona cantidades. Más bien se contenta con decir que en 2 días tomaban lo que al parecer era la carga comercial principal en el viaje de regreso. Hay, sin embargo, motivos para sospechar que esta carga de sal era más bien lastre para el viaje de regreso y no de interés comercial primordial, puesto que, si bien Hamburgo necesitaba sal para su economía pesquera, hay motivos para creer que esta sal se podía conseguir mucho más cerca, por ejemplo en las orillas del río Elbe, relativamente a poca distancia río arriba o en la ciudad próxima de Lüneburg. Parece ser más bien que el aspecto comercial del viaje de Martens a Cádiz se trató de encubrir a propósito. La situación política de la ciudad podría hacer aconsejable este encubrimiento; tenía que maniobrar con cuidado no sólo en el Imperio y con el vecino danés para mantener su autonomía, hasta el punto de haber preferido no dar mucha publicidad a su participación en un comercio prohibido con América, en el cual, además, rivalizaba con otras potencias más poderosas como Holanda, Francia e Inglaterra.

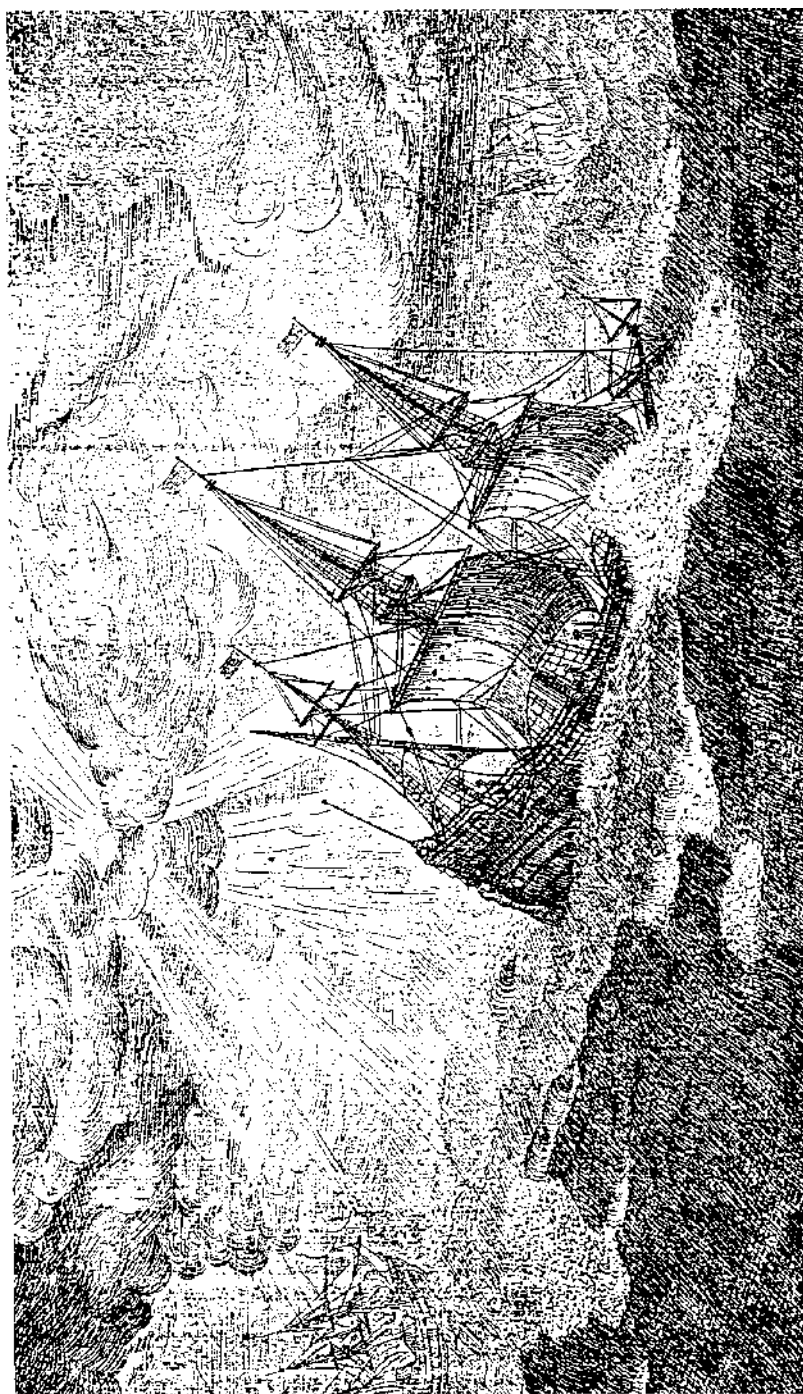
En suma se puede concluir que la descripción de Martens constituye un documento interesante sobre la vida marítima en la ruta entre Cádiz y el mar del norte en la segunda mitad del siglo XVII y levanta toda una serie de problemas que podría ser interesante perseguir con base en otra documentación. Constituye también un documento interesante sobre el comienzo de aquella época científica, que iniciaron las Academias europeas recién fundadas, y que en el siglo siguiente comenzaría a florecer.

El autor de nuestro texto refleja bastante bien las tendencias opuestas que se pueden observar entre personas de un nivel intelectual algo superior de lo común en aquel entonces: oscilando entre creencias populares supersticiosas y el afán de acumular conocimientos empíricos y prácticos sobre la naturaleza y sus fenómenos, aparejado con el interés de buscar explicaciones lógicas y razonables de aquellos fenómenos. Desde luego no todos avanzan a niveles intelectuales tan altos como coetáneos de la talla de un Newton, Hobbes, Leibniz o Pascal, pero es significativo observar que los métodos intelectuales empleados por éstos ya empiezan a trascender a niveles sociales más bien vinculados con la vida práctica y cotidiana de personas que no tienen reparo en emplearse como barbero de barco. También es interesante observar cómo el mundo de la navegación y del comercio empezaba a tener impacto en aquel mundo nuevo de las ciencias nuevas, recogiendo datos y observaciones de regiones distantes que servían a los nuevos científicos para desarrollar sus teorías. La descripción de las especies árticas de Martens, por ejemplo, sirvió al sueco Linneo para su sistematización de las plantas. Con todo, habrá que esperar casi un siglo hasta que los científicos mismos se lancen en persona a participar en tales viajes y organicen incluso ellos mismos expediciones en barco con finalidades de exploración.

Observando, por otra parte, una flotilla de barcos hamburgueses dirigirse en plena estación de invierno a Cádiz para coincidir ahí con la salida de los galeones de Tierra Firme, emprendiendo a todas luces un viaje que tanto por la estación como por las realidades de la navegación y de la política internacional se consideraba arriesgado y con mucho peligro, demuestra el atractivo del comercio indiano incluso en una etapa que la historiografía ha detectado como la de mayor depresión de aquel comercio, aunque con signos de recuperación. Hasta dónde el comercio afluyente de las regiones del mar del norte contribuye a esta recuperación queda por estudiar. Resulta en todo caso sorprendente la intensa representación de comerciantes hanseáticos en Cádiz. Las siete casas comerciales hamburguesas asentadas en Cádiz se corresponden bastante bien con el número de 6 barcos que se dirigen en la flotilla de Martens a Cádiz y el hecho, de que no emprendiesen juntos el viaje de regreso, deja bien claro que los barcos, con cargas respectivas, van consignados a distintas casas comerciales de las que encontramos afincadas en Cádiz. Otro hecho que

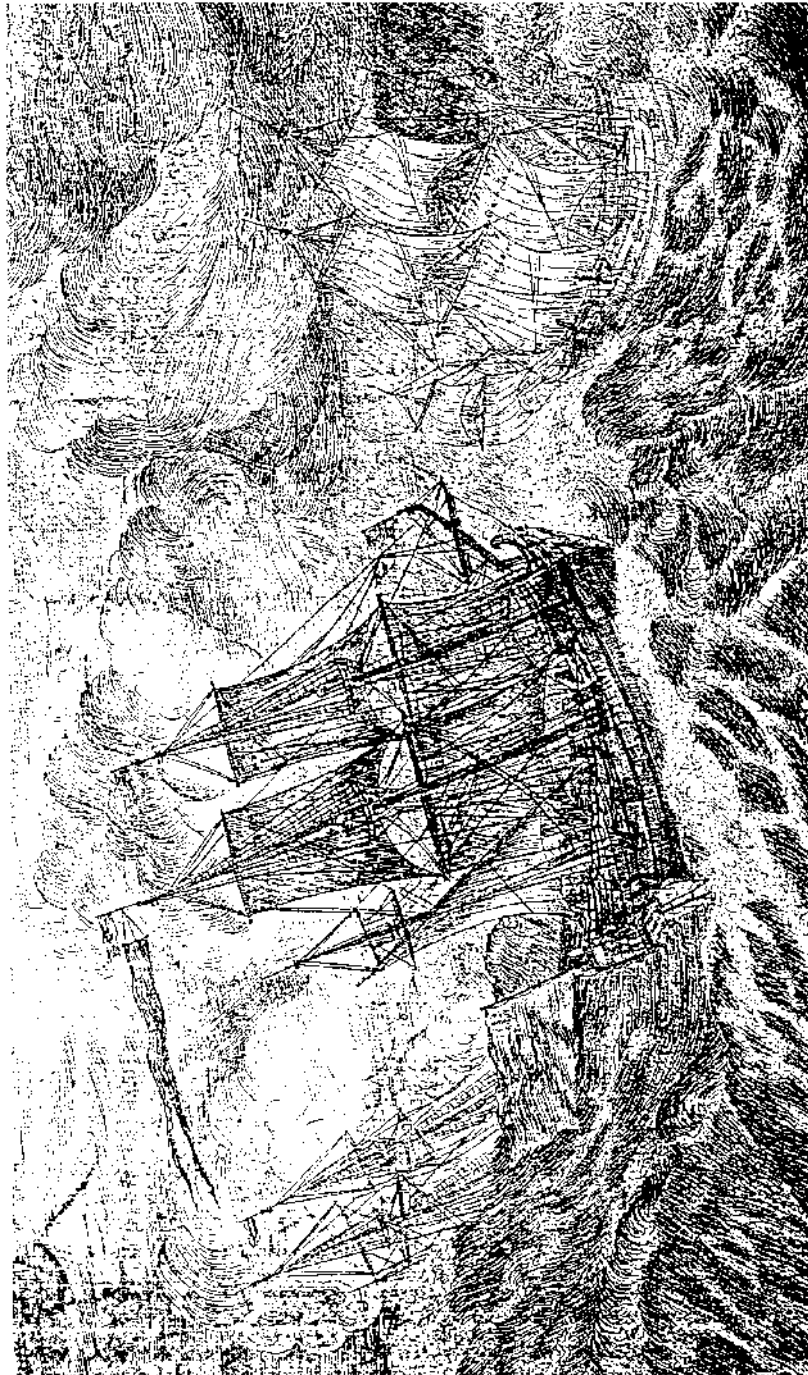
se deduce del informe de Martens también resulta algo sorprendente. Me refiero a que, aparentemente, no sólo los hamburgueses emprendieron el viaje en convoy de varios barcos, sino que holandeses y flamencos también se dirigen en flotilla de más de 6 barcos a Cádiz y tratan de regresar también en convoy de barcos de la misma nacionalidad, a los cuales eventualmente se juntan barcos de naciones amigas. Sólo los ingleses parecen navegar más bien de forma individual, en todo caso en el relato de Martens, en donde aparece registrado cuidadosamente el movimiento de barcos, no se menciona ningún convoy británico, sino sólo barcos individuales. En todo caso hay que concluir que los datos indirectos que Martens consigna en su texto son lo suficientemente interesantes para señalar lo importante que sería estudiar más a fondo el comercio y la navegación de aquella época procedente del mar del norte y vinculada de una forma u otra con el comercio americano. Desde la perspectiva alemana cabe resaltar de que, al fin y al cabo, nos encontramos también en la época en la cual los productos coloniales empiezan a tener una mayor difusión, lo cual hará surgir más tarde un tipo especial de tienda, el «Kolonialwarenladen» («tienda de productos coloniales»), que se difunde hasta pueblos apartados. Hasta qué punto tales productos coloniales cambiaron la vida de la gente y las formas económicas queda aún por estudiar en gran medida ⁴.

4. Cfr. por ejemplo los resultados de un primer coloquio sobre esta temática en: *Jahrbuch für Geschichte von Staat, Wirtschaft und Gesellschaft Lateinamerikas*, vol. 32 (1995), pp. 1-302.



Seefahrt. de Anno 1671. d. 20. Decemb. Abgesessen in der Dänischen See.

Buques en tempestad

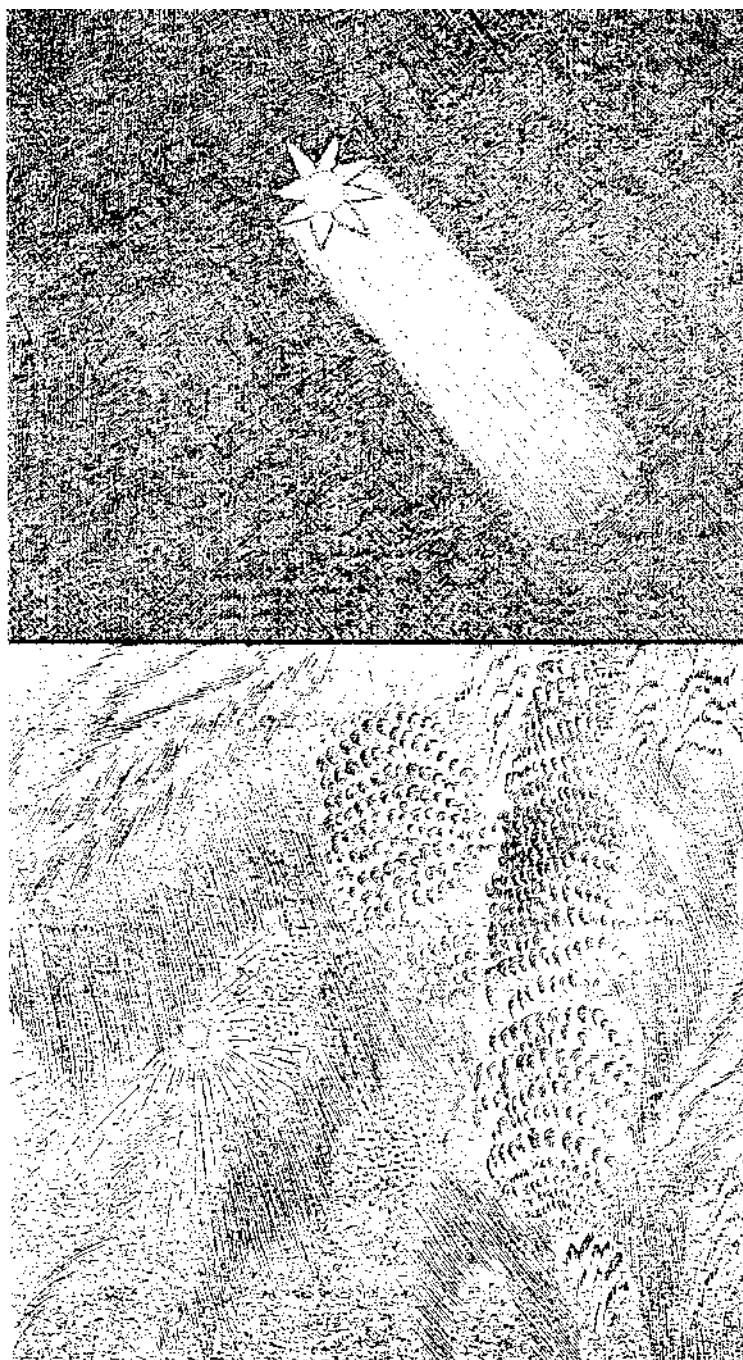


Die Flut, die 1770 i. 6. 7. 8. 9. 10. 11. 12. December.
Buques en tempestad

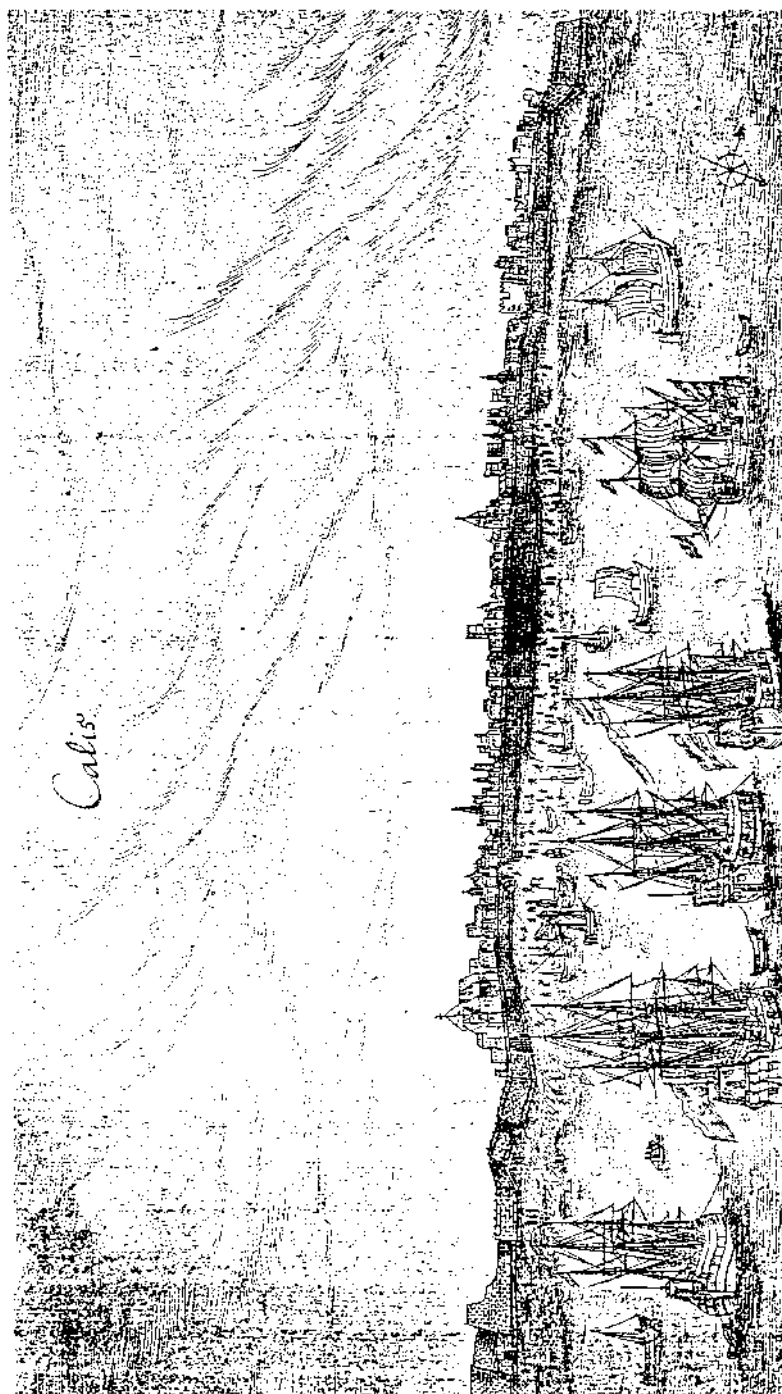


Sveffia. bij Cadix.

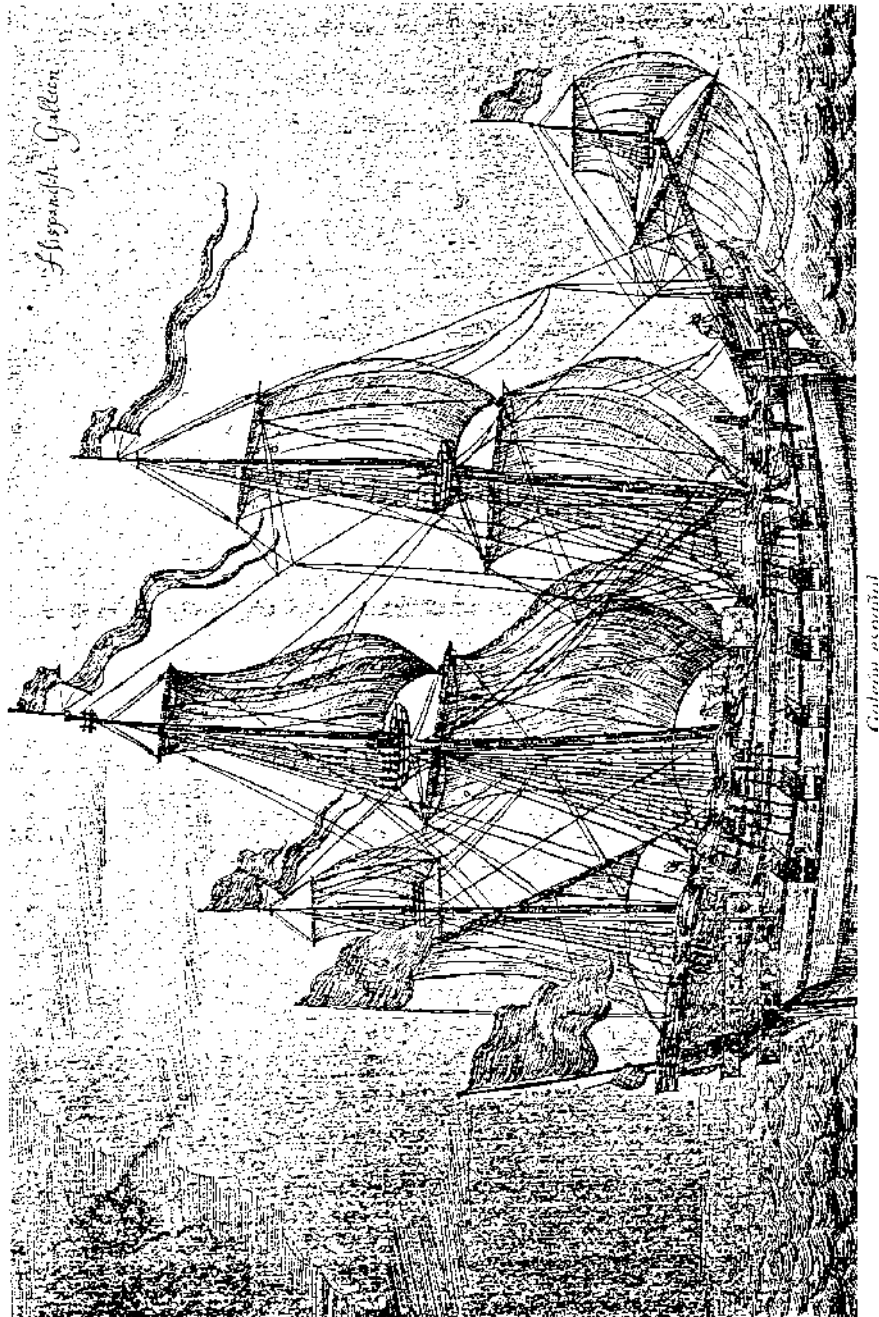
Buques en tempestad

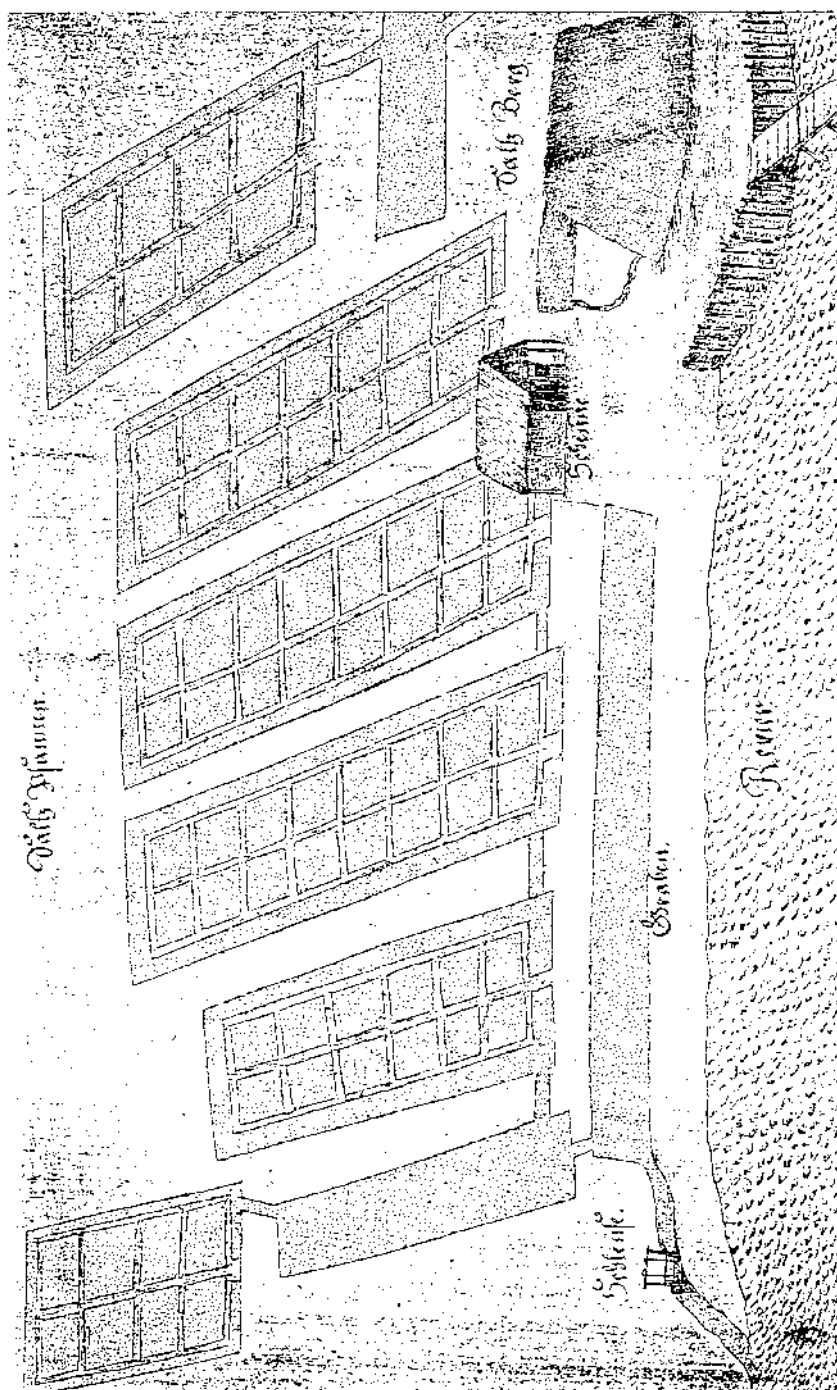


Cometa observado desde la Bahía de Cádiz

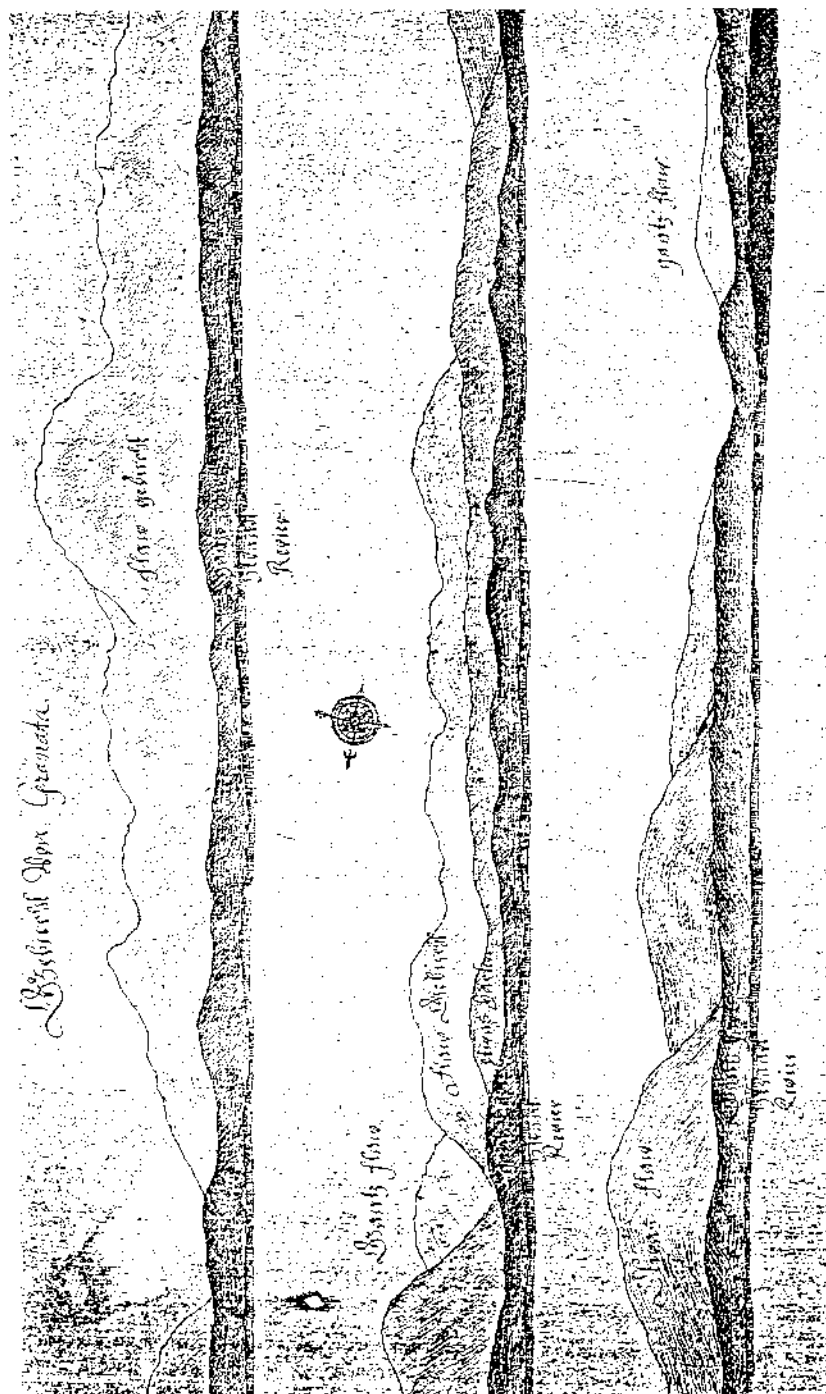


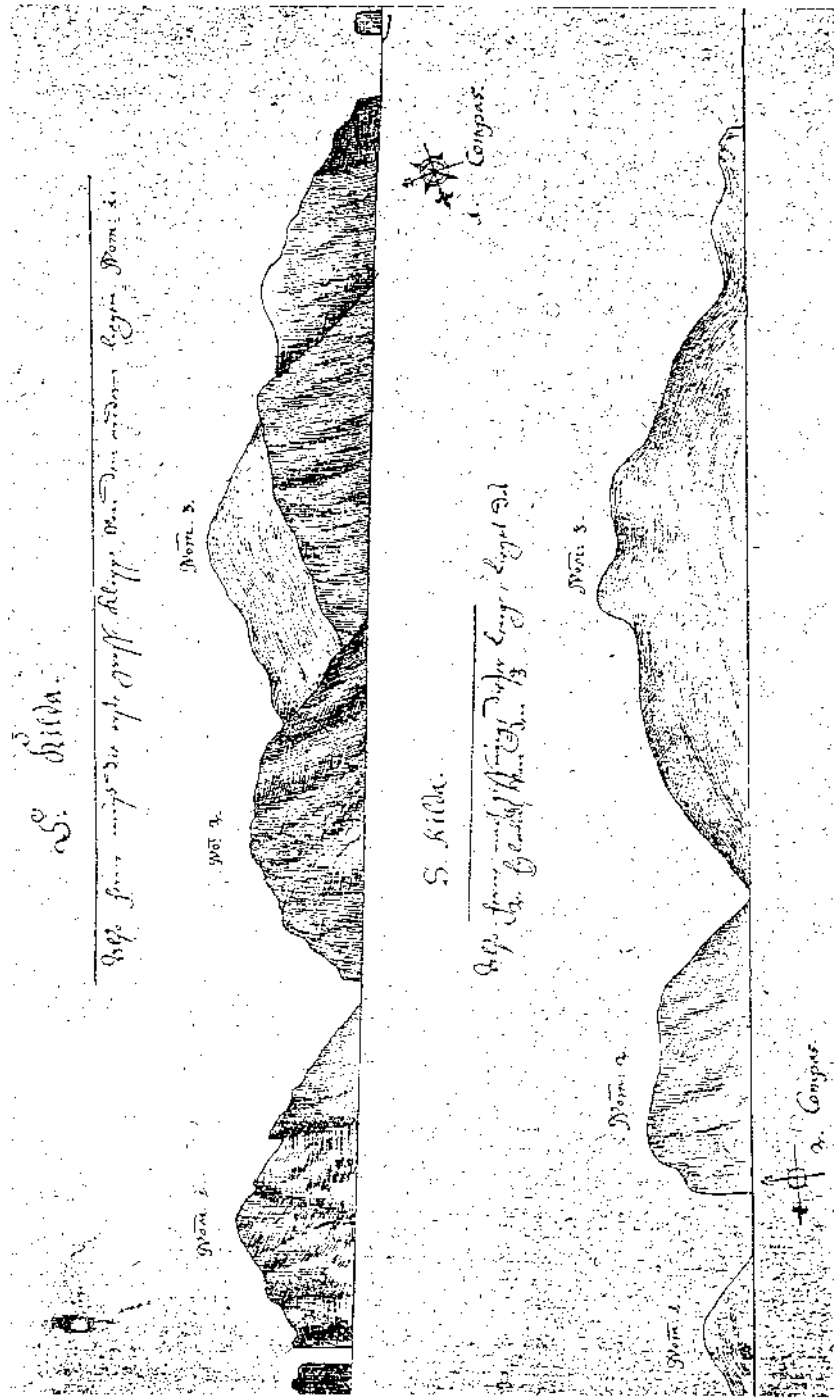
Vista de Cádiz, desde la Bahía



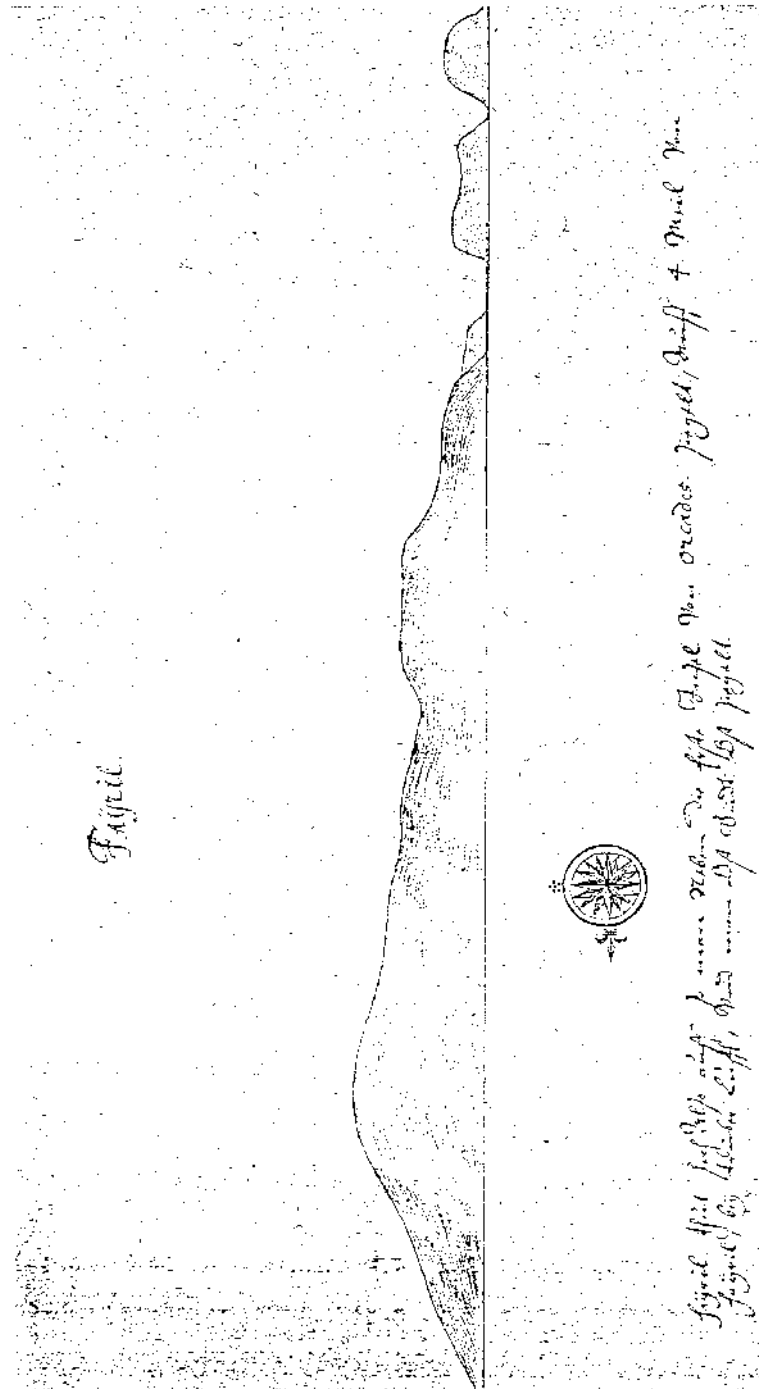




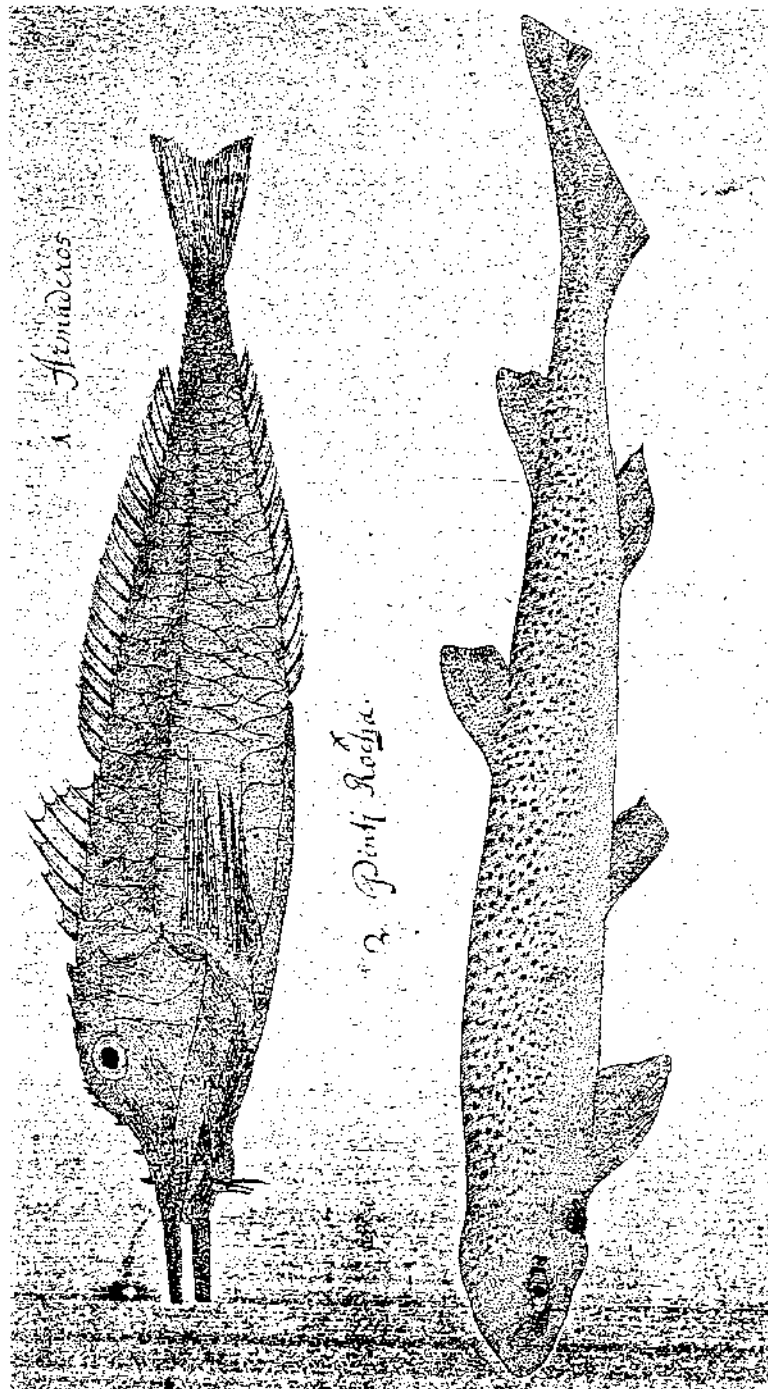


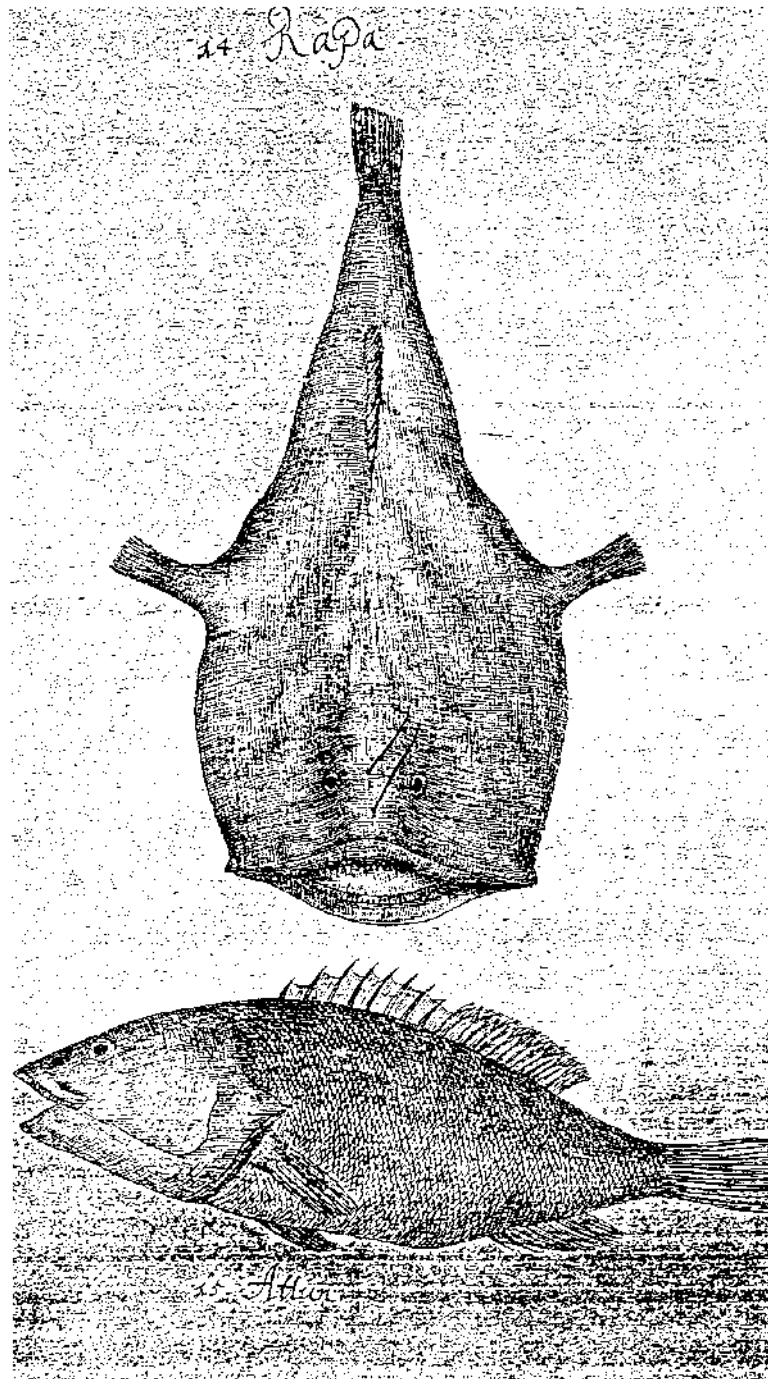


Perfil de las istas Orcadas

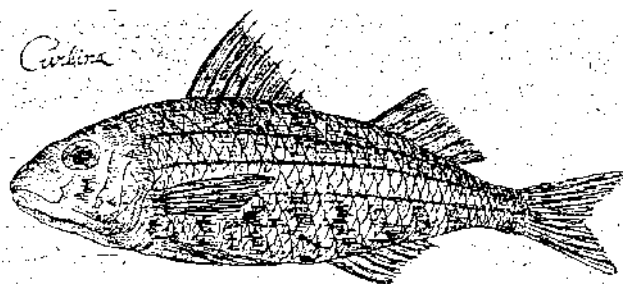


Perfil de las islas Orcadas

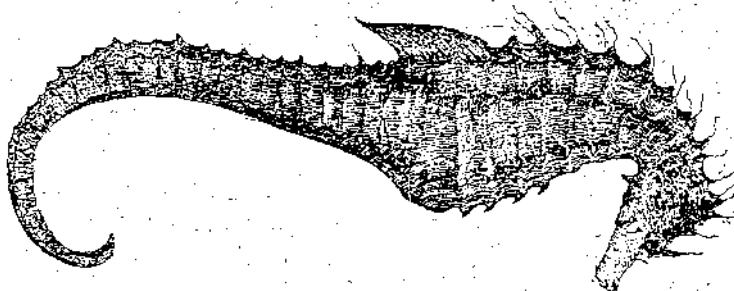




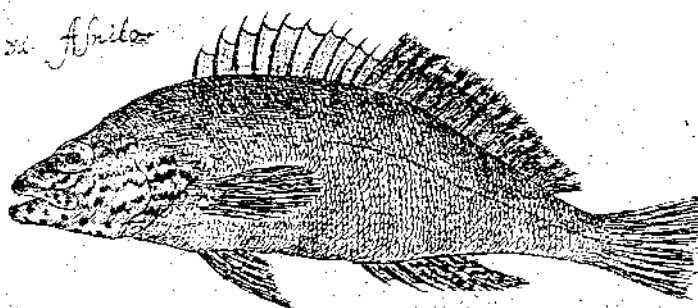
29. *Cubina*



30. *Cavillo De La Mar. Fintfo. Dofford.*



31. *Abilio*



32. *Albuca*



