

LA FORMACIÓN DE LA CARTA MODERNA DEL MUNDO EN EL SIGLO XVI

Ángel PALADINI CUADRADO
Coronel Hº de Artillería, G. M.

Se ha escrito que la carta moderna del mundo se levantó en el corto plazo de treinta y cinco años que separan el descubrimiento del Cabo de Buena Esperanza, en 1487, por Bartolomé Díaz, del regreso a Sevilla de Juan Sebastián Elcano en 1522, tras haber dado la vuelta al Globo. Una afirmación tan rotunda puede ser matizada, y yo diría que la carta moderna del mundo comienza a germinar en el planisferio de Henricus Martellus Germanus de hacia 1490, y puede considerarse lograda en los Padrones Reales de la Casa de Contratación de Sevilla de hacia 1550, los cuales por representar ya el estrecho de Magallanes y el océano Pacífico en toda su anchura, son imágenes científicas del mundo, incompletas aún, pero verdaderas. Ciertamente es que aquellos mapas adolecían de falta de exactitud y detalle, pero incluso hoy día nos resultan familiares y del todo diferentes de las imágenes medievales del *ecumene*.

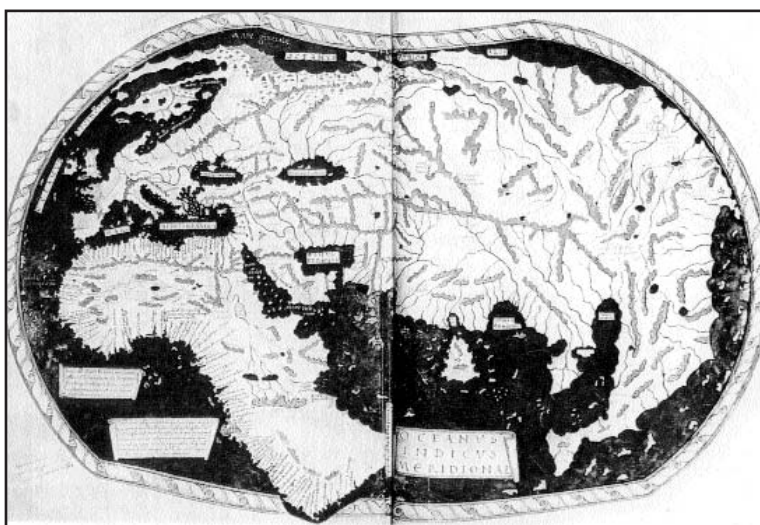


Fig. 1: Planisferio de Henricus Martellus Germanus (ha. 1490)

Voy a dedicar unas líneas a recordar lo que hicieron nuestros antepasados durante aquel periodo inicial de la nueva cartografía, limitándome a las actividades de la Casa de Contratación de Sevilla. Al comienzo de aquel periodo, el rol de las cartas náuticas sufre una mutación radical. Durante la Edad media las cartas sirvieron para ilustración de los eruditos y de guía para los marinos. La mayoría de aquellas cartas no han llegado hasta, nosotros, pero en todo caso fueron difundidas libremente por toda Europa, conocidas y consultadas.

Pero, desde el comienzo de las exploraciones portuguesas, los levantamientos cartográficos se ocultan con cuidado, reservándolos en las cova-chuelas estatales o en los propios gabinetes de los príncipes. La carta náutica se convierte en un bien del Estado que debe permanecer secreto. A tal punto, que el 13 de septiembre de 1504, el rey Don Manuel de Portugal prohibía, bajo pena de muerte, el “dar indicaciones sobre la navegación mas allá del río Congo”.

Y, sin embargo, el secreto fue violado mil veces. Ahí esta el planisferio de Cantino (Lámina II), construido en Portugal en 1502 y llevado a Italia de contrabando en el que figuran todos los descubrimientos portugueses y castellanos hasta el día. O el célebre mapa, de Juan de la Cosa, de 1500, florecido de banderas inglesas en la costa norte del Nuevo Continente, donde pone “mar descubierto por ingleses”, acreditando conocer la exploración del Labrador y Florida por Juan Caboto en 1497, y en el que figuran las tierras “descubiertas por el Rey de Portugal” en la India, de donde no regresó Vasco de Gama a Lisboa hasta septiembre de 1499. De manera que los pilotos y maestros de hacer cartas quebrantaron de continuo la ley del sigilo.

Aquella reserva oficial sobre los descubrimientos estuvo justificada por los formidables intereses políticos y económicos en juego, puesto que se trataba de alcanzar la hegemonía mundial. Así, la línea de demarcación estable-

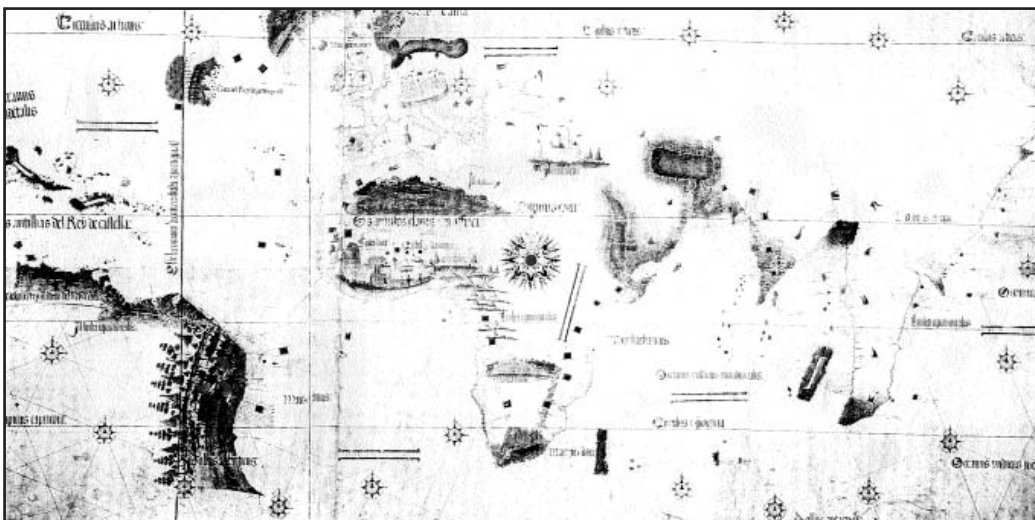


Fig. 2: Planisferio de Cantino (1502)

cida por la Bula Papal del 1493 y confirmada por el Tratado de Tordesillas del 94 dividía el mundo en dos hemisferios, uno para Portugal y el otro para Castilla, limitándose a reconocer los hechos consumados y evitar conflictos. Pero, en aquellas fechas, lusos y castellanos ignoraban aún si las islas de las Especias, las Molucas, se hallaban en uno u otro de los dos hemisferios, y en la carrera entablada para alcanzarlas, Magallanes descubriría el estrecho de su nombre y la inmensidad del Pacífico.

Para las dos grandes potencias marítimas de entonces, las cartas tenían que ser lo mas ciertas y completas posible, y para conseguirlo no escatimaron los medios, creando los organismos adecuados y poniendo al frente de ellos los hombres que supieran hacerlas. Inició la marcha Portugal hacia 1420, creando el Infante Don Enrique la Escuela de Navegantes, y la siguió Castilla, fundando en Sevilla la Casa y Tribunal de la Contratación el 14 de enero de 1503. Creada para fomentar y regular el comercio y la navegación del Nuevo Mundo, llenaría al propio tiempo un fin cultural, sobre todo en la geografía y, principalmente, en la construcción de las cartas e instrumentos de navegar. Muerta Isabel, reunió el rey Fernando, en Junta celebrada en Burgos en 1508 a los pilotos Juan Díaz de Solís, Vicente Yáñez Pinzón, Juan de la Cosa y Americio Vespucio, y después de oír sus pareceres, resolvió, mandarles a continuar los descubrimientos, exceptuando a Vespucio, que debía quedarse en Sevilla para construir las cartas náuticas y hacer la relación de los viajes. Para ejercer dicho oficio, se le nombraba Piloto Mayor de la Casa de Contratación el 22 de marzo de aquel año de 1508, con la obligación de examinar a los pilotos que desearan hacer la ruta de las Indias. Una notable instrucción dada por el Rey en agosto de aquel mismo año, determinaba cómo debían hacerse las cartas: “Mandamos que se haga un padrón general, el cual se llame Padrón Real por el cual todos los pilotos se hayan de regir y gobernar. Asimismo, mandamos que todos los pilotos de nuestros reinos y señoríos, que de aquí adelante vayan a las tierras de las Indias, descubiertas o por descubrir, que hallando nuevas tierras, o islas, o bajos, o nuevos puertos, o cualquier cosa que sea digna de ponerla en nota en dicho Padrón Real, en viniendo a Castilla, que vayan a dar su relación a nuestro Piloto Mayor, para que todo se asiente en dicho Padrón Real, a fin de que los pilotos sean más cautos y enseñados en la navegación.”

En consecuencia, los pilotos de Indias fueron obligados a llevar el diario de navegación, anotando todas las novedades pertinentes; tomar la altura del Sol o del polo ante el escribano del navío; fijar la situación de todos los accidentes costeros; anotar las variaciones de la aguja respecto del polo; fenómenos atmosféricos; corrientes marinas; naturaleza y producciones de los parajes visitados y condición de sus habitantes.

Para el mayor éxito de estas prevenciones se trató de facilitar algunos conocimientos teóricos a los pilotos de Indias, estableciéndose en la Casa de Contratación su enseñanza, encomendada inicialmente a los Pilotos Mayores, la cual comprendía el Regimiento de navegación, para saber tomar la altura del Sol y el polo; el uso y construcción de la carta; “echar el punto” para determinar la posición de la nave; la construcción y empleo de los instru-

mentos náuticos; así como saber de memoria los días de la Luna del año y los días de marea para asegurar las recaladas y entradas y salidas de los puertos.

Tres problemas trajeron de cabeza a los oficiales de aquella Casa: las corrientes marinas; la variación de la aguja y la determinación de las longitudes geográficas, problema este último que mereció el anuncio de un premio por Felipe II para el que lo resolviera, de 6.000 ducados de renta perpetua, mas 2.000 de renta vitalicia y 1.000 de ayuda de costa.

El crecimiento de las actividades de la Casa de Contratación determinó una división del trabajo encomendado en principio al Piloto Mayor. Así como en 1519 se nombraba un "Piloto y Maestre de Navegar", que aliviaría en este menester a su Principal, y en 1523 un "Cosmógrafo, Maestre de hacer Cartas y fabricante de instrumentos de navegar". Finalmente, en 1552 se creó otro puesto de "Cosmógrafo, catedrático de Cosmografía y Arte de Marear". Pero unos y otros estuvieron siempre sometidos a la autoridad y dependencia del Piloto Mayor. Así, pues, los instrumentos que fabricaba el Cosmógrafo, como astrolabios, ballestillas, agujas de marear y toda clase de relojes diurnos y nocturnos, no podían ponerse a la venta ni emplearse en la navegación mientras el Piloto Mayor no les daba su aprobación y los señalaba con sus marcas de fiel contraste.

Hubo además en la Casa de Contratación un número variable de Pilotos auxiliares del Mayor, no siendo posible que este hiciera por si solo el Padrón Real y todas las copias necesarias del mismo. También tenía que ser sustituido por otro en caso de ausencia. Por todo ello, en mayo de 1512 se nombraron tres pilotos más para la Casa en julio del mismo año se autorizaba para sacar copias del Padrón a Juan Vespucio y Andrés de San Martín. Algo mas adelante, durante la expedición de Sebastián Cabot al río de la Plata en 1525 fueron encargados de reemplazarlo el propio Juan Vespucio y Nuño García de Toreno, como lo fueron después Diego Ribeiro y Alonso de Chaves, Cosmógrafo el primero y Piloto el segundo.

En cuanto a las actividades de exploración y descubrimiento, la Casa de Contratación desempeñó un papel muy activo en la organización de expediciones diversas, entre las que podemos contar la de Yáñez Pinzón y Díaz de Solís en busca de un paso o canal para las islas de las Especias, que no dio resultado al buscar aquel paso por el golfo de Méjico; las de Nicuesa y Hojeda, con Juan de la Cosa al Darién, en 1509, en la que halló la muerte este último; otra expedición en busca del obsesivo, Moluco, dirigida por Díaz de Solís en 1515, que alcanzó el estuario del Plata, donde murió aquel Piloto Mayor, fracasando el intento, y por fin, la expedición de Magallanes, que logró sus objetivos con sobrehumano esfuerzo.

Todo ello, por lo que se refiere a las actividades exploratorias, cartográficas y didácticas de la Casa de Contratación, pues siendo esta, además, Aduana, Tribunal y Audiencia Real, tuvo sus jueces oficiales de capa y espada, como sus oidores letrados, fiscales, etc., gobernados todos ellos, como los Pilotos y cosmógrafos, por un Presidente, que lo fue al principio Don Juan Rodríguez de Fonseca, Obispo de Burgos y Superintendente de Indias. Y por lo que respecta a las instalaciones materiales, la Casa tuvo su primer asiento en las

Reales Atarazanas de Sevilla, junto al río, pasando en el mismo año de su fundación al Alcázar viejo y años después al soberbio edificio de la Casa Lonja, donde se alberga ahora el Archivo de Indias; construido entre 1585 y 1598.

Nombrado Americio Vespucio Piloto Mayor, tendría que iniciar la formación del Padrón Real partiendo de las cartas de Juan de la Cosa y completarlas con sus propios levantamientos en el litoral del Brasil, desde el cabo de San Agustín a los 8° de latitud sur hasta el cabo Frío a los 23° 30'. No se ha conservado en España ninguna de las cartas formadas por Vespucio, pero en Italia existe y se da como suya una de la Biblioteca Olivariana de Pessaro, estudiada en la Racolta Colombina, que dice se parece moltísimamente a la de Juan de la Cosa. Es una, carta manuscrita y miniada a varios colores, formando un rectángulo, de pergamino de 207 cm de largo por 122 de alto.

También por aquel tiempo debió de comenzar a formarse la riqueza cartográfica de la Casa de Contratación, pues durante su estancia en Sevilla en 1511 dispuso Fernando el Católico hubiera en la Casa un arca con tres llaves destinada a guardar las cartas, como había otra para los caudales.

Desempeñó Americo Vespucio el cargo de Piloto Mayor hasta su muerte, ocurrida en 1512, y fue sustituido por Juan Díaz de Solís, en marzo del mismo año. Por Cédula del mes de julio se disponía que para continuar la Formación del Padrón Real se reunieran en Junta “todos los mas pilotos que ser pudiera y que más supieran de navegaciones y de astrolabios y alturas y compases”. En aquella Junta fue aceptada y adoptada una carta hecha y enviada desde las Antillas por Andrés Morales y que aportaba, según parece, importantes correcciones al padrón, sobre todo, en el archipiélago antillano.

Fue Andrés Morales un laborioso e inteligente marino y profundo observador, que ideó la primera teoría sobre las corrientes marinas en el Atlántico. Sin embargo, incurrió en grave error sobre la latitud del cabo de San Agustín, que fijaba a los 16° en vez de a los 8° verdaderos, lo que dió motivo a grandes discusiones en la Casa de Contratación. No perteneció Morales a la misma como Piloto sino hasta 1516, por residir en La Española, y murió el año siguiente, cuando acaso estaba señalado para suceder a Solís como Piloto Mayor.

En cuanto al propio Díaz de Solís se sabe que levantó las costas de su exploración de 1515 hasta el estuario del Plata, como se le había ordenado, y esto con tal premura, que se le mandó que una vez llegase al Mar del Sur (presupuesto el descubrimiento del paso o canal que se buscaba) y alcanzado las espaldas de Castilla del Oro, que remitiera por medio del Gobernador Pedrarias “la figura de aquella costa”. Pero no pudo sino tomar los datos de la costa oriental, hasta el Plata. Con aquellos datos, únicos que por entonces se tendrían del litoral, debieron de completarse las cartas preparadas para la Armada de Magallanes, en las que se consignaron todos los conocimientos habidos en Castilla y Portugal sobre las Indias Occidentales y Orientales. Figuran entre los asientos de aquella Armada el pago de gran cantidad de cartas y, entre ellas, siete hechas por Rui Faleiro, el socio de Magallanes en la empresa, y otras de Nuño García que trabajaba para la Casa aún sin pertenecer a ella, desde 1512, y se discute si fueron once o veintitrés sus cartas. También contribuyeron con su ciencia geográfica los portugueses Reynel,

padre e hijo, quienes prepararon un estupendo planisferio (el primero con el ecuador graduado en longitud) y un globo terráqueo.

Como recompensa de los citados trabajos, o por conveniencia de la Casa,



Fig. 3: Planisferio de Castiglione (ha. 1525)

fue promovido aquel Nuño García de Toreno a Piloto y Maestre de cartas de navegar por Cédula Real de 3 de septiembre de 1519, de modo que le tocaría incorporar en el Padrón los descubrimientos de Magallanes, continuación de los de Solís, circunstancia que interesa recordar porque del año 1522, y posterior al regreso de Elcano, es la única carta firmada que nos queda de García de Toreno. Consérvase en la Biblioteca Real de Turín y esta datada y firmada en Valladolid. Es la primera carta española donde figuran las islas Filipinas, pero no comprende el Nuevo Mundo.

La arribada a Sevilla de Juan Sebastián Elcano a bordo de la nave “Victoria” desató una actividad febril, pues se acordó el envío de tres nuevas armadas a la Especiería, una al mando del Comendador Loaysa; otra, bajo el de Sebastián Cabot y una tercera con Diego García. En tales circunstancias, y con tales necesidades de cartas e instrumentos como se puede suponer, fue designado el portugués Diego Ribeiro en julio de 1523 para el cargo de “Cosmógrafo, Maestre de hacer cartas, astrolabios y otros instrumentos de navegación”. A partir de entonces compartirían García de Toreno y Ribeiro los trabajos cartográficos de la Casa, pues consta documentalmente que las naves de la armada de Loaysa, que partieron de La Coruña para el Moluco el 24 de julio de 1525, llevaban a bordo cartas de uno y otro Maestres.

Murió Nuño García en 1526 y Ribeiro en 1532, pero de las cartas de ambos de hacia 1525 se han conservado sendas copias. Son los llamados planisferios de Castiglione y de Salviati. Se encuentra el primero en Mantua y fue regalo de Carlos V al embajador Balsasare de Castiglione. Es un planisferio y carta plana en pergamino de 208 cm. De largo por 82 de alto. La data consta implícitamente en una leyenda en la costa Norteamericana que pone: “Tierra que descu-

bió Esteban Gómez este año de 1525 por mandato de Su Majestad” Es una carta náutica muy sobriamente adornada, y guarda gran parecido con las cartas de Ribeiro que se han conservado, por lo que se le atribuye. En cuanto al planisferio de Salviati, que data muy probablemente de aquel mismo año de 1525, debió de ser otro regalo del Emperador al Cardenal Salviati, legado pontificio que ofició en su boda con la Infanta Isabel de Portugal en 1526, en Sevilla. Es otra gran carta plana de 266 cm de largo por 97 de alto, similar a la de Castiglione en el trazado de las costas y de contenido equivalente, pero muy distinta de ella por su riqueza ornamental exuberante, que induce a asignársela a Nuño García de Toreno.

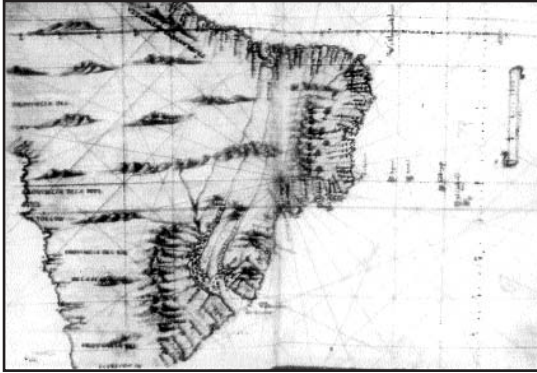


Fig. 4: Alonso de Santa Cruz, “Islario General” (ha. 1545)

Me interesa hacer constar que en ambas cartas se presenta por primera vez el océano Pacífico en toda su enorme extensión. También por primera vez, el eje del mar Mediterráneo se coloca en su verdadera dirección, eliminándose el giro de 8° a 10° en sentido inverso al horario del que adolecían todas las cartas portulanas desde el siglo XIII. Por eso, podría admitirse que estas son las primeras cartas científicas del mundo, aunque muy incompletas todavía.

De aquel periodo se han conservado, además, otras dos cartas de Diego Ribeiro, datadas y firmadas en 1529 y tres anónimas, más o menos discuti-



Fig. 5: Fragmento del planisferio de Salviatti (ha. 1525)

bles. Una de estas, datada en 1527, pudiera ser una copia de mano de Alonso de Chaves, que fue nombrado Piloto y Cosmógrafo de hacer cartas y astrolabios en 1528, pero que ya trabajaba antes para la Casa.

La más hermosa de las cartas firmadas por Ribeiro en 1529 se conserva en la biblioteca Vaticana. Es un gran pergamino de 205 cm de largo por 85 de alto, muy bien trazada y adornada con profusión de miniaturas. Lleva un gran número de leyendas explicativas y una decoración muy propia del autor con un astrolabio, un cuadrante y un círculo solar. Resalta en todo su valor la línea de demarcación de Tordesillas y, en las Molucas, una leyenda atribuye a Juan Sebastián Elcano la determinación de su longitud geográfica (que las incluía en el hemisferio castellano).

En estas cartas de Ribeiro podemos considerar completa la representación de la costa oriental del Nuevo Mundo, mientras la occidental aparece entre los 13° de latitud Norte hasta los 9° de latitud Sur, en la desembocadura del río Santa. Para completar su levantamiento se dieron nuevas instrucciones en octubre de 1526, disponiendo que, en ausencia del Piloto Mayor, que lo era Sebastián Cabot, se prosiguieran los trabajos bajo la dirección de D. Fernando Colón y los ejecutara Diego Ribeiro u otra persona cualquiera, apta, a proponer por D. Fernando. Éste, que no debía estar bien con Ribeiro, propuso a Alonso de Chaves, que fue aceptado y nombrado Cosmógrafo en 1528, encargándosele de la enseñanza o lección diaria de los pilotos de Indias. Mucho más adelante, en 1552, fue Alonso de Chaves Piloto Mayor, ejerciendo el cargo hasta 1586, año en que fue jubilado cuando tenía más de noventa. Correspondió, pues, a su época completar las cartas del Nuevo Mundo con su costa occidental hasta el cabo Mendocino. Tuvo Chaves como asociado en este trabajo a su hijo Jerónimo, hombre sabio, que en aquel mismo año 52 fue designado para desempeñar la cátedra de Cosmografía y Arte de Navegar, creada entonces a su medida.

De todas formas, los trabajos encomendados a D. Fernando Colón debieron de quedar estancados, por cuanto en 1535, nueve años después del encargo, se les mandaba que si los había empezado, los terminara cuanto antes, y si no, que los iniciara sin tardanza. Y con aquella admonición debieron de sacudir la pereza, pues el siguiente año de 1536 terminaba Chaves lo que llamó Fernández de Oviedo su carta moderna que no sabemos se haya conservado. Y como por aquel tiempo ya se navegaba por el Pacífico al norte y al sur de Panamá, es lo más probable que en la carta de Chaves estuviera representada aquella costa, aunque no podamos afirmarlo. Es lo cierto que por entonces debió de hacerse el levantamiento de la costa del Pacífico, aunque tal vez fuera más bien por iniciativa de los Gobiernos, Audiencias y Virreinos radicados en el Nuevo Mundo que por el impulso de la Casa de contratación.

El hecho cierto es que, a mediados del siglo XVI, aparece representada aquella costa en los mapas de Alonso de Santa Cruz (Fig. 4), Pedro de Medina, Jerónimo de Chaves y otros muchos autores. Aquellas cartas, como cartas planas cuadradas, resultaban técnicamente deficientes y esos defectos no quedarían salvados hasta el genial invento de Mercator de las cartas esféricas, dadas a conocer en 1569; pero esto y todo lo que vino después ya pertenece a otra etapa de la historia de la cartografía.

No quisiera terminar esta exposición sin tocar tres temas que han servido a veces para criticar a España por algunos historiadores: uno es la propia existencia del Padrón Real; otro, al gran número de extranjeros que ejercieron en la Casa de Contratación: el tercero, la desaparición de tantas cartas como tuvieron que trazarse en Sevilla.

En cuanto al primero de estos temas, ciertos cartólogos de fuera han puesto en duda, y otros se han atrevido a negar, que el Padrón Real llegara a construirse nunca. Cierto es que no se conoce hoy por hoy ninguna carta con ese título; además, están a favor de aquella tesis las diferencias de estilo que entre sí presentan las escasas producciones de la Casa de Contratación conocidas hasta el día y la reiteración con que se ordenaba en 1512, 1526, 1535, etc., la formación del Padrón. Pero aquellas órdenes apremiantes podían referirse tanto a la necesidad de construir el Padrón como a la de rehacerlo y ponerlo al día. En cuanto a las diferencias señaladas, se explican porque la Casa de Contratación no creó escuela estilística, dejando en cada etapa de su historia que el Cosmógrafo legalmente autorizado copiara el Padrón a su aire, de manera que podía ejercitar y poner de manifiesto su propia personalidad profesional. Ello salta a la vista comparando entre sí los planisferios de Castiglione y Salviati, que representan el mismo mundo conocido con los mismos perfiles, pero con muy diferentes estilos. Hay, además, un hecho que demuestra la existencia del Padrón a mediados del siglo XVI: en la conocida obra de José Pulido Rubio, *El Piloto Mayor de Indias* (Sevilla, 1950), se transcribe literalmente una extensa colección de informes con carácter oficial, suscritos por varios Pilotos y Cosmógrafos, que se refieren constantemente al discutido Padrón; unos, reprobando ciertas cartas náuticas construidas por Diego Gutiérrez, Cosmógrafo de S.M. hacia 1550, señalan como remedio que se hagan conforme al Padrón Real; mientras otros estiman dichas cartas más útiles que las sacadas del Padrón; también constan informes de Sebastián Cabot y Sancho Gutiérrez, señalando los errores que han advertido uno y otro en dicho Padrón Real. Tales informes ocupan medio cen-

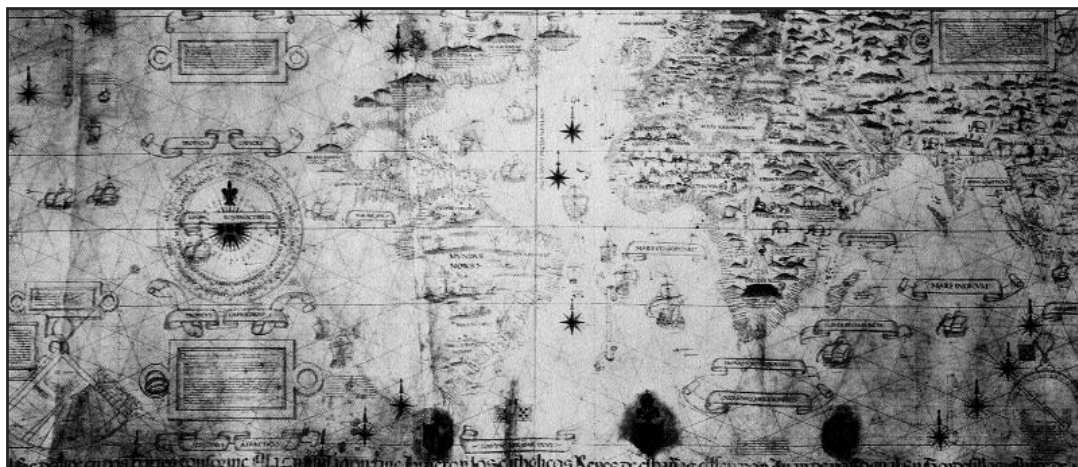


Fig. 6: Planisferio de Diogo Ribeiro (1529). Biblioteca Vaticana, Roma

tenar de páginas del libro que he citado y no cabe en cabeza humana que tantas personas distintas puedan discutir tantos aspectos diversos de un objeto inexistente. Lo que demuestran, en cambio, es que en la Casa de Contratación debió de reinar el más amplio espíritu humanista, lo que permitía la coexistencia con el Padrón Real de otras cartas formadas en la propia Casa, que disgregaban del mismo.

En cuanto a la presencia de extranjeros en la Casa de Contratación, es cierta, pues sólo en la primera centuria de su historia contó con Americo Vespucci y su sobrino Juan Vespucci, italianos, como lo fue de origen Sebastián Cabotto, y de nacimiento el calabrés Domenico Vigliaruolo, además de los portugueses Juan Días de Solís, Estevao Gómez y Diogo Ribeiro, que recordemos: de ellos, tres fueron Pilotos Mayores, y los demás Pilotos o Cosmógrafos. Todos se sintieron muy honrados cuando se les permitió entrar a servir a tan poderosos señores como los reyes de España, en la Casa de Sevilla. En nuestra época ocurre algo muy semejante con la llamada fuga de cerebros a Norteamérica y nadie lo critica.

Finalmente, por lo que se refiere a la desaparición de tantas y tantas cartas como debieron de salir de las oficinas de la Casa, ha de tenerse en cuenta su carácter de provisionales, correspondiente a las sucesivas etapas de la exploración del Nuevo Mundo, de modo que debiendo ser sometidas con frecuencia a las adiciones y correcciones pertinentes, nada tendría de particular que al cabo de una corta vida fueran desechadas por inútiles. Sabido es que los instrumentos de trabajo, antes de alcanzar la venerable condición de la antigüedad, que los hace deseables y nos impulsa a su conservación, pasan por los estados de obsolescencia y vejez, en los que suelen terminar en la basura. Consta que buen número de cartas en pergamino terminaron como tapas de libros o pantallas de lámparas. Se me podrá contestar que la Casa de Contratación debió haber formado un archivo con los diferentes Padrones Reales: de acuerdo; pero aquella Casa sufrió un terrible incendio en 1604, en el que ardieron muchos documentos; otros se enviaron en diferentes fechas a los Monarcas, que deseaban tenerlos a mano y pudieron perderse en los incendios del Real Alcázar de 1734 y la biblioteca de El Escorial en 1671 (en éste se quemaron cuatro mil manuscritos y muchos impresos). Tampoco hay que olvidar la depredación de las tropas napoleónicas durante la Guerra de la Independencia. Además, mucho antes de todo esto hubo en la Casa un Cosmógrafo desleal, el llamado Vigliaruolo o Villarroel, nombrado para el cargo en 1581, quien tras mantener graves desavenencias con el Piloto Mayor, que lo era Rodrigo Zamorano, huyó secretamente de Sevilla a Burdeos en 1596, llevándose, al parecer, los papeles y padrones que tenía a su cargo y secretos de la navegación a Indias, de todo lo cual quedó constancia judicial.

De todas formas, aceptaremos que la incuria de nuestros antepasados habrá influido bastante en la pérdida, extravío o desconocimiento de muchos ejemplares de aquella cartografía sevillana. Para descargo nuestro les recordaré que actualmente los archivos españoles están empeñados en hacer el inventario y catálogo de lo que, aún queda, que ya se verá no es poco.