

*Winston Cowie*

# NUEVA ZELANDA, UN PUZLE HISTÓRICO

TRAS LA PISTA DE LOS CONQUISTADORES ESPAÑOLES

**Título de la versión original:**

Conquistador Puzzle Trail,  
Northern Tuatara Press, Nueva Zelanda 2015.

**Nuestro agradecimientos al embajador Manuel Pradas  
Romaní a Vicente José Mas Taladriz y al resto del per-  
sonal de la Embajada de España en Wellington.**

**Diseño y maquetación:**

Esther Abad González

**Coordinación editorial:**

Carlos Pérez Sanabria y Hector Cuesta Romero

**Corrección:**

Carmen I. Cremades Romero y Cristian Crusat

© **De la traducción**, Noelia Ocio Gil

© **Texto y fotografías**, Winston Cowie

© **Edición AECID**, Agencia Española de Cooperación  
Internacional para el Desarrollo.  
*publicaciones@aecid.es*

Catalogo general de publicaciones oficiales  
de la Administración del Estado.  
*<https://publicacionesoficiales.boe.es>*

**NIPO:** 502-16-138-0

**Depósito Legal:** M-30299-2016

**ISBN:** 978-84-8347-177-7

*Esta publicación ha sido posible gracias a la  
Cooperación Española a través de la Agencia de  
Cooperación Internacional para el Desarrollo (AECID).*

*El contenido de la misma no refleja necesariamente  
la postura de la AECID. Impreso en Madrid, 2016.*

*Winston Cowie*

# NUEVA ZELANDA, UN PUZLE HISTÓRICO

TRAS LA PISTA DE LOS CONQUISTADORES ESPAÑOLES



### **¿Fueron los españoles los primeros europeos en Nueva Zelanda?**

Desde pequeños nos enseñan que las antípodas de España son Nueva Zelanda. De ese modo aprendemos dos cosas: la palabra *antípoda* y que existe un país al otro lado del mundo que se llama Nueva Zelanda. Con el tiempo vamos aprendiendo más de esas islas en el otro extremo del globo: que si tienen bellos paisajes, que si hay más ovejas que personas, que si los kiwis provienen de allí y que además es el nombre de un pájaro sin alas, que si son muy buenos en rugby, etc. Pero no lo relacionamos con España. Lógico, pensamos. Unas islas a más de 19.000 kms, colonizadas por los ingleses en el siglo XIX, no deben tener nada que ver con España.

Pero ¿y si eso no fuera así? ¿Y si en algún momento en el pasado hubiera habido contactos y expediciones por el “lago español” –así se conoció el Pacífico en el siglo XVI– que llegaron a las costas de Nueva Zelanda en la época en que solo los maoríes habían colonizado estas islas? El libro que tiene entre manos del autor kiwi Winston Cowie no pretende dar respuesta a esa pregunta, ni contiene la piedra filosofal que marcará el camino para resolver ese enigma histórico. Todo lo contrario: da más preguntas que respuestas, pero ahí está su mérito. Frente a la historia ya bien conocida de las exploraciones de Abel Tasman y de James Cook, Winston Cowie elabora un puzzle con las piezas que van apareciendo en España y en Nueva Zelanda: mapas antiguos, un casco de soldado español, historias orales de los maoríes, coincidencias en topónimos, pecios desconocidos, el metrosidero o *pohutukawa* de La Coruña, etc. De hecho, el autor termina el rompecabezas desplegado en todos los capítulos del libro con una pregunta.

*Embajada de España en Nueva Zelanda*

Sorprendente, intrigante, apasionante. Está aquí, en A Coruña, en uno de los extremos noroccidentales de Europa. Un conocido desconocido. Es un metrosideros excelsa, un árbol de hojas perennes que produce unas flores con unos brillantes estambres rojos carmesí. Imponente y majestuoso, su gran copa se alza sobre la tapia que lo encierra y que delimita el espacio hoy ocupado por el patio del cuartel de la policía municipal coruñesa, en Orillamar, en el barrio de Monte Alto. El conjunto es de una gran belleza y exotismo. Su tronco se ramifica casi desde su base en cuatro grandes brazos de los que cuelgan una maraña de raíces aéreas a modo de barbas largas y filiformes que llegan hasta el suelo. Los botánicos le dieron el nombre de metrosideros, es decir: corazón de hierro, en alusión a la dureza y el color de su madera. Es un gigante enclaustrado y un extraño naturalizado. No es de aquí. Este tipo de árbol es originario de Nueva Zelanda, en las antípodas de A Coruña. Los maorís le pusieron el nombre de pohutukawa: el árbol con flores rojas que crece junto al mar. Y es un árbol centenario: uno de los más antiguos de Galicia y de España.

Pero ¿qué hace tan lejos de su hogar ancestral? y ¿desde cuándo está en A Coruña? La polémica surgió en 2001 cuando su existencia y su posible gran antigüedad fueron divulgadas en Nueva Zelanda por el botánico Warwick Harris que había estado ese año de visita en A Coruña. Su presencia longeva en las antípodas se sumaba a otros probables indicios, mal estudiados y peor conocidos, que ponían de manifiesto la posible presencia de descubridores españoles en las costas neozelandesas. Estaban ahí las dudas, pero pocos se atrevían a examinar los testimonios con rigor: a la vaguedad y parquedad de las noticias se sumaba el peso del relato oficial y tradicional sobre el desarrollo de los descubrimientos de Nueva Zelanda realizados por los occidentales.

De este interrogante y enigma histórico trata el libro *Nueva Zelanda, un puzle histórico. Tras la pista de los conquistadores españoles*. Su autor Winston Cowie recoge el reto y se enfrenta con entusiasmo a analizar las diferentes piezas de un complejo rompecabezas. Una por una, de forma exhaustiva y paciente, y tras ocho años de investigaciones, va analizando todos aquellos vestigios, objetos y pruebas –mapas, restos de naufragios, tradiciones orales, vocabulario- que remiten y apoyan la llamada teoría ibérica del descubrimiento de Nueva Zelanda y Australia. De una forma amena y original presenta las diferentes piezas del puzle, cuando se descubrieron, el resultado de sus propias investigaciones y los interrogantes que plantean y que se originan en torno a ellas. Desde el comienzo, el lector se sentirá atraído por la narración, sufrirá con Winston

Cowie las dificultades de no poder profundizar más en las investigaciones debido a los imponderables de todo tipo que se presentan y quedará intrigado por las preguntas que se le hacen. Con suspense y emoción se verá conducido a analizar y a tomar partido. Después de su lectura no podrá sino reflexionar y tener muy en cuenta la posibilidad de que portugueses y españoles podrían haber sido los primeros occidentales en descubrir Nueva Zelanda antes que el holandés Abel Tasman en 1642 y el inglés James Cook en 1769. Sorprendente, intrigante, apasionante, el libro de Winston Cowie.

*Xosé Alfeirán*

*Profesor de Historia*

# SOBRE EL AUTOR



Winston Cowie nació en Dargaville, Nueva Zelanda, en 1982. Pasó su infancia en la región de Mahurangi, antes de trasladarse a Auckland para asistir a la Escuela Westlake Boys. Tras graduarse en el año 2000, Winston estudió Derecho en la Universidad de Otago (2004) y posteriormente realizó un Máster en Ciencias en la Universidad de Oxford, Reino Unido (2007). Es un consumado deportista que jugó el Varsity Match con la Universidad de Oxford contra la Universidad de Cambridge en Twickenham en los años 2006 y 2007. Fue representante de atletismo y surfing en la Universidad de Oxford.

## OTROS LIBROS DEL AUTOR

*A Flame Flickers in the Darkness* (2012).  
*Greenstone Trail* (2013).  
*Flames Flicker* (2015).

## DOCUMENTALES

*Mystery at Midge Bay: Discovering New Zealand's Oldest Shipwreck* (2012).  
*Our Big Blue Backyard* (2014).

## AGRADECIMIENTOS DEL AUTOR

*A los primeros exploradores: los conquistadores. Es a vosotros a quien os estamos más agradecidos.*

*A aquellos que han sido los campeones de la teoría del descubrimiento de la península ibérica durante los pasados 228 años: Alexander Dalrymple (1786), Richard Henry Major (1859), George Collingridge (1895), José Toribio Medina (1918), Robert Langdon (1975 y 1988), Kenneth McIntyre (1977 y 1982), Helen Wallis (1981), Roger Hervé (1983), Ross Wiseman (1996), y Peter Trickett (2007).*

*A mis padres, Mike y Sue.*

*A todos aquellos modernos conquistadores y caballeros que he conocido siguiendo estas huellas.*

*A cualquier fantasma español, portugués u holandés naufragado que todavía ronde por la península de Pouto en Nueva Zelanda. He hecho todo lo que he podido para contar vuestra historia.*

*Y a Lucy, Isabelle, Evie y Zachary.*

# ÍNDICE

<b>INTRODUCCIÓN</b> .....	<b>10</b>
<b>EL PUZLE DE LOS CONQUISTADORES: UNA TEORÍA CON 228 AÑOS DE ANTIGÜEDAD</b> .....	<b>16</b>
<b>LA EDAD DE ORO DE LAS EXPEDICIONES ESPAÑOLAS Y PORTUGUESAS</b> .....	<b>20</b>
<b>LAS PIEZAS DEL PUZLE DE LOS CONQUISTADORES</b> .....	<b>24</b>
Pieza 1 del puzle: ¿Los primeros mapas del siglo XVI de Nueva Zelanda y Australia? .....	26
Pieza 2 del puzle: El mapa de la Marina Real Británica que menciona el descubrimiento portugués de Nueva Zelanda .....	34
Pieza 3 del puzle: El mapa del Museo Naval de Madrid que menciona el descubrimiento español de Nueva Zelanda .....	36
Pieza 4 del puzle: El casco de hierro probablemente encontrado en el puerto de Wellington, Nueva Zelanda .....	38
Pieza 5 del puzle: El casco de hierro encontrado en el puerto de Manukau, Nueva Zelanda .....	42
Pieza 6 del puzle: ¿Una mujer europea en Nueva Zelanda entre los años 1619 y 1689? .....	46
Pieza 7 del puzle: La campana tamil, Whangarei, Nueva Zelanda .....	48
Pieza 8 del puzle: El Korotangi, Kawhia, Nueva Zelanda .....	50
Pieza 9 del puzle: Los naufragios en las costas de Nueva Zelanda .....	54
Pieza 10 del puzle: El maorí de tez blanca y cabello pelirrojo, Northland, Nueva Zelanda .....	70
Pieza 11 del puzle: La tradición oral de Northland, Nueva Zelanda .....	72
Pieza 12 del puzle: La tradición oral en Nueva Zelanda en su conjunto .....	82
Pieza 13 del puzle: Los singulares <i>pohutukawas</i> del puerto costero de La Coruña, al norte de España .....	86
Pieza 14 del puzle: Aranga en España y Aranga en Nueva Zelanda .....	100
Pieza 15 del puzle: Un cañón y monedas en el norte de Australia .....	104
Pieza 16 del puzle: Los enigmas de la costa este australiana .....	112
Pieza 17 del puzle: Los misterios del sudeste australiano .....	120
Pieza 18 del puzle: ¿Un canguro en un manuscrito portugués? .....	140
Pieza 19 del puzle: El cañón de Amanu y los tahitianos pelirrojos .....	142
Pieza 20 del puzle: Las expediciones ibéricas a los mares del sur .....	148



<b>TRAS LA PISTA: CONOCIENDO A LOS CONQUISTADORES MODERNOS</b> .....	<b>154</b>
<b>¿CÓMO ENCAJA EL PUZLE DE LOS CONQUISTADORES?</b> .....	<b>166</b>
<b>CONCLUSIÓN</b> .....	<b>192</b>
<b>¿EL NUEVO PARADIGMA DEL DESCUBRIMIENTO DE NUEVA ZELANDA?</b> .....	<b>192</b>
<b>¿EL NUEVO PARADIGMA DEL DESCUBRIMIENTO DE AUSTRALIA?</b> .....	<b>196</b>
<b>EPÍLOGO</b> .....	<b>202</b>
<b>RESPUESTAS</b> .....	<b>206</b>
<b>BIBLIOGRAFÍA</b> .....	<b>234</b>
<b>AGRADECIMIENTOS Y APORTACIONES</b> .....	<b>240</b>



# INTROD

An aerial photograph of a tropical landscape. A dirt road winds through a dense forest of palm trees and other tropical vegetation. In the upper left corner, a river or stream flows through the scene. The overall tone is dark and naturalistic.

**ucción**

# INTRODUCCIÓN

**Conquistadores:** *soldados, exploradores, navegantes y aventureros que trabajaron al servicio de los Imperios español y portugués en los siglos XV, XVI y XVII.*

**Puzzle:** *enigma diseñado para examinar el ingenio o conocimiento. Para ser resuelto o comprendido pensando duramente.*

**Huella:** *marca o serie de indicios u objetos que se dejan tras el paso de alguien o algo.*

Los conquistadores redefinieron el descubrimiento y el comercio mundial en los siglos XV, XVI y XVII descubriendo la ruta marítima alrededor del continente africano y, más adelante, hacia la India y las Indias Orientales; cruzando el Atlántico hacia las Américas; navegando alrededor del mundo por primera vez; conquistando los reinos Inca y Azteca y, en esta empresa, llevando incalculables riquezas y poder a sus monarcas.

Para 1581, cuando los Reinos español y portugués se juntaron en la Unión Ibérica, estos pueblos de marineros de la región más suroccidental de Europa ya habían realizado grandes avances en hazañas humanas; el mundo no volvería a ser el mismo otra vez.

¿Incluían estas hazañas el descubrimiento de Nueva Zelanda y Australia?

## EL COMIENZO: MI RASTREO DE LOS CONQUISTADORES

Mi rastreo de los conquistadores comenzó una tarde de 2006 mientras mi padre, Mike, y yo veíamos al equipo de rugby maorí de Nueva Zelanda jugar en televisión. Le pregunté por qué un tipo alto, de tez blanca y pelirrojo, Paul Tito, jugaba en segunda línea para los maoríes. Mi padre, profesor de Geografía e Historia, dijo que él creía que “estaba relacionado con unos naufragios en la escarpada costa noroeste de Nueva Zelanda, que podrían ser de origen español o portugués”.

Y así comenzó mi rastreo de los conquistadores. Conduje hacia el norte, hasta un poco más allá de Dargaville, donde nací y conocí a cantidad de gente culta en el museo local. Lo que me contaron únicamente aumentó el misterio de Tito.

Mi conocimiento de la historia de Nueva Zelanda hasta ese momento era que Nueva Zelanda había sido habitada y descubierta por primera vez en el siglo XIII d. C., durante un periodo de viajes oceánicos, por los polinesios orientales, quizá procedentes de las Islas Society y Cook. Los descendientes de estos polinesios orientales fueron los maoríes neozelandeses, que el holandés Abel Tasman se encontró cuando “descubrió” otra vez Nueva Zelanda en diciembre de 1642, en un viaje en barco procedente de Batavia, en Indonesia, a la búsqueda del Gran Sur Desconocido.

Durante mi estancia en Dargaville, me sorprendió saber que existía una teoría que especulaba sobre la posibilidad de que podrían haber

sido tanto españoles como portugueses los primeros europeos en descubrir Nueva Zelanda más de 115 años antes que el holandés Abel Tasman y más de 240 años antes que el inglés James Cook, a quien se atribuye la creación del mapa de Nueva Zelanda. De igual manera, la teoría especulaba con que los portugueses habían descubierto Australia más de 80 años antes que el holandés Willem Janszoon.

Cuando volví a casa estuve bastante ocupado y continué con ello: me dirigí a la Universidad de Oxford, en el Reino Unido, para estudiar y después a Catar y Abu Dabi, en Oriente Medio, a vivir y trabajar. Sin embargo, seguía sintiendo curiosidad, y en mi tiempo libre investigué la teoría ibérica del descubrimiento.

Y así fue como me di cuenta de que las huellas de los conquistadores eran similares a un rompecabezas, algunos de los indicios y objetos que se dejaron encajaban en la teoría, pero otros no...

Tras ocho años de investigación a media jornada y después de coproducir un documental sobre el tema (*Mystery at Midge Bay: Discovering New Zealand's Oldest Shipwreck*), El puzzle de los conquistadores:

- Presenta un resumen de las diferentes partes del puzzle;
- teoriza sobre cómo podrían encajar las piezas;
- y anima a debatir sobre las siguientes teorías:
  - Probablemente fueron conquistadores portugueses los primeros en descubrir Nueva Zelanda y Australia;
  - y los españoles también podrían haber viajado a Nueva Zelanda antes que Abel Tasman.

He ido más allá incluyendo detalles de las fuentes de cada pieza del puzzle unidos a cómo encontré la fuente. Una advertencia para futuros investigadores de este tema: las teorías que sostienen el descubrimiento ibérico de Nueva Zelanda y Australia han estado plagadas de conjeturas en el pasado y faltas de evidencias firmes.

*Nueva Zelanda, un puzzle histórico* aporta un enfoque objetivo a estas teorías y apunta a aclarar las nubes de humo que rodean el tema. Cada pieza del puzzle se presenta de manera individual: explico cómo la encontré, qué o quién es la fuente de la pieza y les dejo decidir dónde encaja en el marco teórico. Si una pieza del puzzle no encaja, simplemente no encaja. No he intentado distorsionar una pieza para que encaje en la teoría. Cada pieza es lo que es y significa lo que significa.

Sin embargo, todas las piezas de este desconcertante rompecabezas deberían por lo menos conducir al lector a contemplar la posibilidad de una teoría distinta al tradicional paradigma del descubrimiento de Nueva Zelanda y Australia: la de que los españoles y/o portugueses **podrían haber** sido los primeros europeos en descubrir Nueva Zelanda. Y, desde mi punto de vista, los portugueses son los que más **posiblemente y con pruebas claras y convincentes**, descubrieron Nueva Zelanda y Australia entre 1520 y 1524.

**W J Cowie LLB MSc (Oxon)**  
**25 de septiembre de 2014**

*(501 años, hasta la fecha, después de que el conquistador español Vasco Núñez de Balboa cruzara el istmo de Panamá, convirtiéndose en el primer europeo en avistar el océano Pacífico desde la orilla oriental).*

# CONQUISTADORES FAMOSOS



Vasco de Gama

*Conquistador portugués, fue el primer europeo en abrir la ruta marítima a la India en 1498.*



Alfonso de Albuquerque

*Conquistador portugués, tomó Ormuz, en la parte alta del golfo Pérsico en 1507; conquistó Goa, en la India, en 1510 y Malacca, en Malasia, en 1511.*



Vasco Núñez de Balboa

*Conquistador español, fue el primer europeo en ver el océano Pacífico desde la orilla oriental tras cruzar el istmo de Panamá por tierra en 1513.*



Fernando de Magallanes

*Este conquistador portugués y Juan Sebastián Elcano, conquistador español, navegaron alrededor del mundo por primera vez en 1519-1522.*



Hernán Cortés

*Conquistador español, conquistó el Imperio azteca (México, 1521).*



Francisco Pizarro

*Conquistador español, conquistó el Imperio inca (Perú, 1532).*



EL PUZLE DE LOS

# CONQUISTAS





# TADADORES

# EL PUZLE DE LOS CONQUISTADORES

## UNA TEORÍA CON 228 AÑOS DE ANTIGÜEDAD

La teoría de que los españoles y portugueses descubrieron Nueva Zelanda antes que el holandés Abel Tasman en 1642 y, en el caso de los portugueses, Australia antes que Willem Janszoon en 1606 no es nueva; hay al menos nueve manuscritos clave escritos sobre el tema durante los últimos 228 años. Estos documentos pueden dividirse en dos grandes escuelas de pensamiento.

La primera, propuesta por Dalrymple (1786), Major (1859), Collingridge (1895), McIntyre (1977, 1982) y Trickett (2007), asegura que los portugueses descubrieron Australia (y algunos dicen que Nueva Zelanda) a principios del siglo XVI. Escritores recientes como McIntyre (1977, 1982) y Trickett (2007) van más allá y nombran a Christóvão de Mendonça como el capitán portugués de este viaje de descubrimiento. McIntyre propone que descubrió Australia y que podría haber descubierto Nueva Zelanda alrededor de 1521-1524, y Trickett afirma que tanto el descubrimiento australiano como el neozelandés ocurrieron definitivamente entre 1520 y 1523.

La segunda teoría ibérica, propuesta por Langdon (1975-1988) y Hervé (1982), señala que fueron los españoles de la carabela “perdida” San Lesmes los primeros europeos en llegar a Nueva Zelanda alrededor de 1527. Medina (1918) y Wiseman (1996) ofrecen una teoría alternativa: la de que el capitán español Juan Fernández descubrió Nueva Zelanda entre 1576 y 1578.

*Nueva Zelanda, un puzle histórico* se centra en las partes del puzle que son relevantes de cara a un posible descubrimiento de Nueva Zelanda y Australia por parte de conquistadores ibéricos. En 1894, hace más de 120 años, dos de nuestros más eminentes historiadores, el doctor Thomas Hocken y el doctor Robert McNab, sugirieron que una investigación más profunda podría revelar que la verdadera historia del descubrimiento de Nueva Zelanda estaba todavía por ser contada, cuando escribieron:

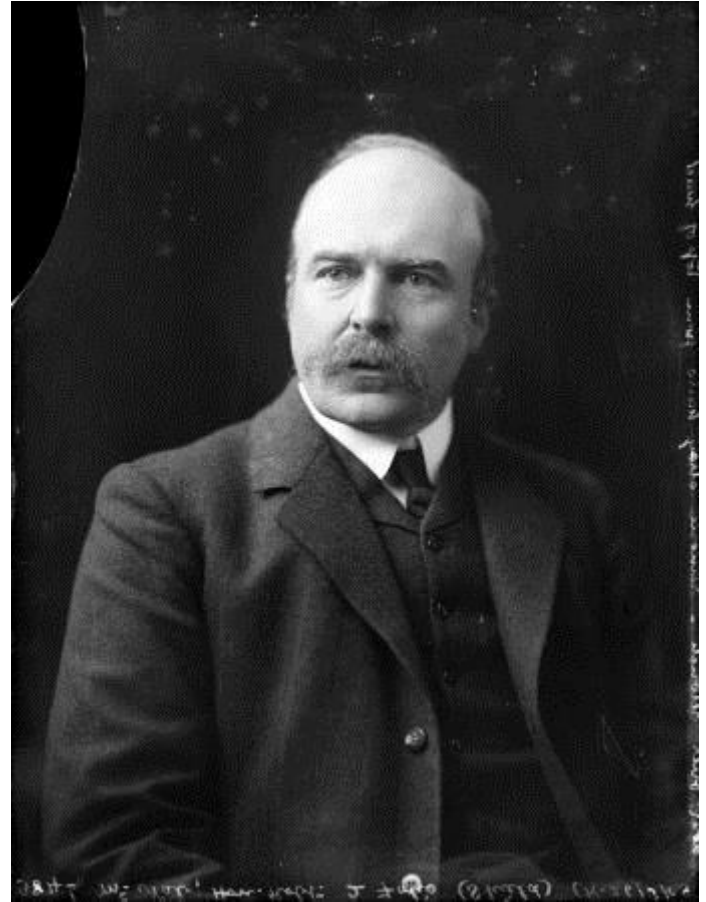
« Sin duda antes que Tasman, hubo otros navegantes que visitaron Nueva Zelanda... Nos justificamos pensando que hay diarios enterrados en los antiguos archivos de Portugal y España, los cuales, si fuesen encontrados, darían una cuenta más temprana de Nueva Zelanda que aquellos que consideramos los primeros... Los baúles de hierro de Portugal y España son los probables depositarios de estos tesoros, o podrían haber sido vaciados en las bibliotecas papales y monacales..., y descansarían cubiertos por el polvo acumulado a través de los siglos. »

Y así he adoptado el reto hace 120 años establecido por el doctor Hocken y el doctor McNab.



*Dr. Thomas Hocken*

*Fuente: Biblioteca Hocken, Universidad de Otago*



*Dr. Robert McNab*



LA EDAD DE ORO DE LAS  
**EXPEDI**



# CACIONES

ESPAÑOLAS Y PORTUGUESAS

# LA EDAD DORADA

## DE LAS EXPEDICIONES ESPAÑOLAS Y PORTUGUESAS

El siglo XVI fue la edad dorada de las exploraciones españolas y portuguesas. Conducidos por la necesidad de encontrar rutas marítimas hacia Asia tras la caída de Constantinopla a manos de los turcos otomanos en 1453, los españoles y portugueses lideraron las expediciones marítimas de larga distancia, unieron Europa con las Islas Molucas del sudeste de Asia, ricas en especias, y con las Américas y navegaron alrededor del mundo por primera vez entre 1519 y 1522.

Hacia 1450, fueron los portugueses los que tomaron la iniciativa y, bajo el respaldo del príncipe Enrique el Navegante, empezaron a explorar la costa occidental africana. Bartolomé Díaz rodeó el cabo de Buena Esperanza por primera vez en 1488 y Vasco de Gama llegó a la India diez años más tarde, en 1498. Empecemos por los españoles, quienes, con el guía genovés Cristóbal Colón al frente, completaron múltiples expediciones a las Américas desde 1492. Una disputa surgió entre los vecinos ibéricos: unas declaraciones previas del papa habían garantizado a los portugueses los derechos para explorar áreas y convertir a los no cristianos encontrados desde cabo Bojador, en la costa oeste africana, hasta la India. El rey portugués Juan II afirmó que la expedición española a las Américas infringía las anteriores declaraciones del papa.

El papa Alejandro VI (que resultó ser español) fue nombrado para mediar en el conflicto. En lo que se conoce como el Tratado de Tordesillas, el papa trazó una línea de demarcación en mitad del océano Atlántico y declaró que todos los territorios hacia el este (África y la India) estaban disponibles para las expediciones portuguesas y todos los territorios no cristianos hacia el oeste estaban disponibles para las expediciones españolas. Esto incluía América y lo que se extendía más allá de esta, que era el océano Pacífico.

« Se hará y marcará en el citado océano una marca o línea recta de polo a polo, norte o sur, trazada recta a 370 leguas desde las Islas de Cabo Verde hacia el oeste por grados o cualquier otra manera. »

*Papa Alejandro VI*

Los progresos en descubrir y conquistar nuevas tierras eran rápidos por parte de los dos vecinos ibéricos. Al usar carracas y carabelas (cuyas velas latinas proporcionaron a los ibéricos velocidad y habilidad para navegar con la ayuda del viento), se abrieron las rutas comerciales con las legendarias Islas de las Especias de las Indias Orientales (en la actualidad Indonesia). Navegando hacia el este de la línea de Tordesillas y siguiendo la ruta de Vasco de Gama a la India, el conquistador portugués Alfonso de Albuquerque tomó Ormuz en la parte alta del golfo Pérsico en 1507; conquistó Goa, en la India, en 1510; Malacca, en Malasia, en 1511 y continuó hasta las Islas de las Especias en 1512.

Los españoles también estaban atareados: en 1513 el conquistador Vasco Núñez de Balboa cruzó el istmo de Panamá y se convirtió en el primer europeo en avistar el océano Pacífico desde su orilla occidental; en 1512 Hernán Cortés, conquistador español, se hizo con el Imperio azteca, rico en oro, y situado en México.

Apenas un poco después, los españoles, desesperados por abrir un ruta occidental hacia las Islas de las Especias, se convirtieron en la primera nación moderna en navegar alrededor del mundo por primera vez. Fernando de Magallanes, un explorador portugués que navegaba para los españoles, partió en 1519 en una travesía por el estrecho de la punta de Sudamérica que ahora lleva su nombre y se adentró en el Pacífico, dándole este nombre debido a la calma del mar y los vientos favorables que le acompañaron durante el viaje. La travesía, finalmente, alcanzó las Filipinas, donde Magallanes perdió la vida tras una escaramuza con los nativos. Juan Sebastián Elcano, español vasco, tomó el mando de la expedición y completó la primera circunnavegación del mundo en 1522.

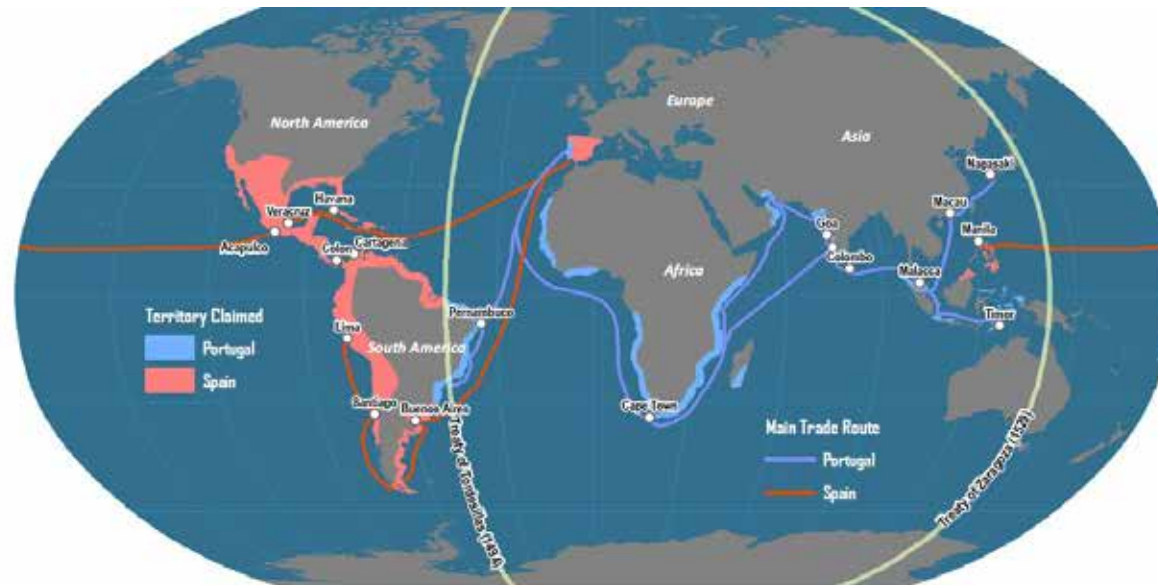
De nuevo surgió un problema entre los pioneros navegantes españoles y portugueses: los portugueses habían llegado a las Islas de las Especias navegando hacia el este de la línea del Tratado de Tordesillas y los españoles navegando hacia el oeste. Ambos creían que tenían derecho sobre estas islas ricas en especias y sus lucrativas oportunidades de comercio. La cuestión se resolvió en 1529 con el Tratado de Zaragoza: los españoles abandonaban la reivindicación sobre las Islas de las Especias a cambio de 350.000 ducados de oro y la línea de demarcación resultante otorgaba a Portugal todos los territorios que había descubierto (África, India, Malasia y las Islas de las Especias), mientras que los españoles mantenían las Américas (excepto Brasil) y el océano Pacífico.

Alrededor del año 1530 España continuaba su conquista del mundo con Francisco Pizarro conquistando el Imperio inca en Perú, en 1532, y desde 1570, a pesar de que las Filipinas eran territorio portugués como se definía por el Tratado de Zaragoza, los españoles establecieron una base en Manila. El navegante español Andrés de Urdaneta descubrió una ruta de regreso a las Américas a través del Pacífico y desde ese punto se estableció la famosa ruta Galeón, navegando entre Manila, en las Filipinas, y Acapulco, en México, hasta 1815. Especies, seda, marfil y porcelana orientales se intercambiaban por plata de las minas de México.

Hacia finales del siglo XVI, los españoles y portugueses habían abierto la mayoría de las rutas marítimas y, en esta empresa, habían compartido el botín, y, al margen de las incursiones francesas en Norte América, habían dividido eficazmente el globo en dos permitiéndoles descubrir, conquistar, convertir y comerciar. No fue hasta finales del siglo XVI cuando se vieron retados por dos nuevos y avaros participantes que entraron en la lucha: los holandeses y los británicos. Lo que los ibéricos habían logrado en los 140 años anteriores solo se puede describir como una de las grandes hazañas humanas: fue la era dorada de España y Portugal. ¿Sus hazañas también incluían el descubrimiento de Nueva Zelanda y Australia?

## PREGUNTAS:

- i. ¿Fueron los navegantes ibéricos capaces de alcanzar Nueva Zelanda o Australia durante el siglo XVI?
- ii. ¿En el hemisferio de quién se localizaban Nueva Zelanda y Australia antes y después del Tratado de Zaragoza en 1529?
- iii. ¿Por qué es Brasil el único país en Sudamérica donde se habla portugués?



*Rutas comerciales y descubrimientos españoles y portugueses en 1581*



LAS PIEZAS DEL

PUZLE





**DE LOS**

**CONQUISTADORES**

# PIEZA 1 DEL PUZLE:

## ¿LOS PRIMEROS MAPAS DEL SIGLO XVI DE NUEVA ZELANDA Y AUSTRALIA?

Los mapas de Dieppe, llamados así porque era en la ciudad de Dieppe, en Francia, donde se congregaban famosos cartógrafos y creadores de mapas, como Jean Rotz, Pierre Descaliers, Guillaume Le Tetsu y Nicolas Desliens en los años 1540, 1550 y 1560, son un conjunto de mapas del siglo XVI que incluyen más de doce mapas del mundo, todos datados alrededor de los años 1542 y 1587. Los cartógrafos elaboraban grandes mapas del mundo, encargados por ricos mecenas de la realeza, utilizando la información geográfica obtenida de las fuentes francesas, portuguesas y españolas.

Hay dos peculiaridades de las cartas de navegación Dieppe: la primera es que la línea costera oriental de Java la Grande / Terra Java / la Grande Jave, que llamamos Gran Java, sustancialmente coincide con la línea costera este de Australia. La segunda es que hay nombres de lugares portugueses en Gran Java, incluidos más de 120 nombres portugueses de lugares en el más detallado de los mapas, el Atlas Vallard de 1547. Los mapas son el punto de partida de la teoría ibérica del descubrimiento y durante más de 228 años, los investigadores han postulado teorías al respecto de sus orígenes.

El mapa conocido como carta de navegación Jean Rotz se completó alrededor de 1542. Fue encargado por el rey Francisco I de Francia y acabado para Enrique VIII de Inglaterra cuando Rotz ingresó en su servicio. Rotz era conocido por ser un cuidadoso elaborador de mapas y según la fallecida doctora Helen Wallis, conservadora de mapas en la Biblioteca Británica, era fiable:

« Cualquiera que fuera la forma de la fuente de los materiales, Rotz evidentemente aceptaba Java la Grande [Big Java] como un elemento continental tan auténtico como las Américas, África y Asia. Dicho testimonio proveniente del más consumado hidrógrafo de la época constituye una buena evidencia. Como hemos visto, Rotz nunca se aventuró en la cosmología especulativa. No dudó en dejar el mapa en blanco en las regiones desconocidas del mundo (1981). »



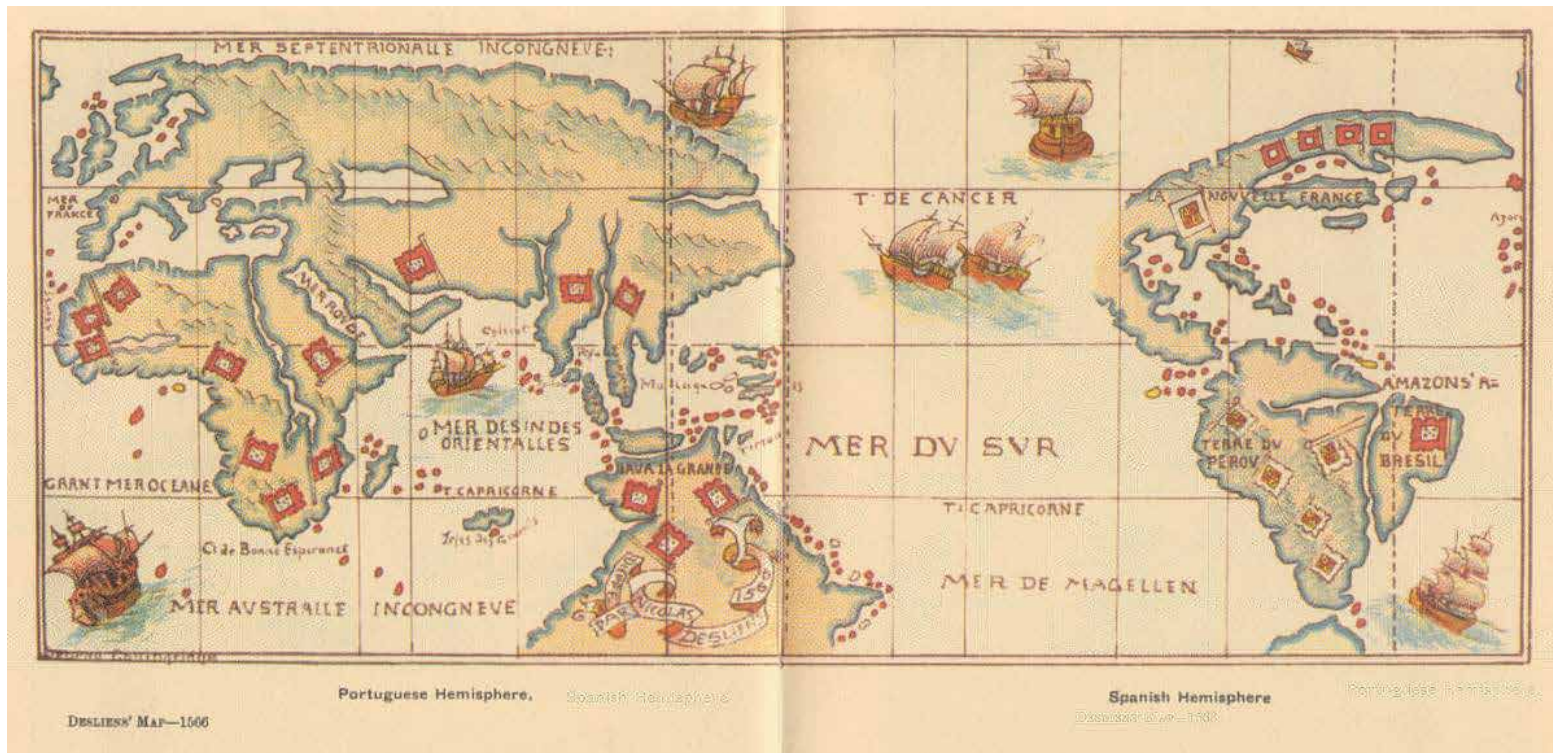
Rotz, Jean, Sección de la carta de navegación circular, 1542 hemisferio, asiático australiano



Rotz, Jean, carta circular



Planisferio anónimo conocido como el mapa Dauphin o Harleian, alrededor de 1547, Dieppe, Francia



*Reproducción de la carta de navegación Desliens, 1566, Dieppe, Francia*

Una irregularidad de los mapas de Dieppe es la gran masa terrestre que sobresale hacia el este del continente de Gran Java. El periodista australiano Peter Trickett (2007) ha proporcionado, en opinión del autor, la mejor teoría sobre la interpretación de los mapas de Dieppe utilizando el gran desconocido (hasta 2007) Atlas Vallard de 1547. Trickett explica que los cartógrafos del siglo XVI utilizaban portulanos para coser secciones de los mapas y, en el caso de la costa oriental del continente de Gran Java, cree que el cartógrafo alineó incorrectamente uno de los portulanos, a juzgar por la gran masa terrestre oriental. Trickett gira el portulano 90° desde el este hacia el sur, y al hacer esto, el resto de la costa oriental y parte de la sur pasan a hacerse visibles al igual que parte de la Isla Norte de Nueva Zelanda.

Trickett compara prácticamente todas las ubicaciones portuguesas que aparecen en la Gran Java del Atlas Vallard con donde él cree que está su lugar en las líneas costeras actuales del noroeste, este y sur de Australia y la Isla Norte de Nueva Zelanda. También intenta traducir al inglés de los 120 nombres portugueses del Vallard.

Los términos portugueses que los mapas de Dieppe incluyen son C. Frimozza (“Cabo Bonito” en portugués) y Costa Dangeroza (“Costa Peligrosa”), posiblemente referido a la Gran Barrera de Coral australiana.



*Reproducción del continente de Gran Java del mapa Dauphin, alrededor de 1547, Dieppe, Francia*

*Reproducción del Atlas Vallard,  
1547, Dieppe, Francia*

Trickett llega a la conclusión de que la costa de Gran Java se corresponde con el noroeste, este y parte de la costa sur de Australia.

Trickett también propone que la isla que se encuentra junto a Gran Java, llamada Illa do Magna, es comparable con la Isla Norte de Nueva Zelanda. Son visibles importantes puntos de referencia geográficos de la Isla Norte en la Illa do Magna que incluyen: puerto Nicholson, cabo Palliser, bahía Hawkes, cabo Kidnappers y la Isla Gran Barrera.

La doctora Helen Wallis realizó un amplio estudio de la masa terrestre de Gran Java y escribe:

«*Está claro que el terreno representa un descubrimiento realizado en un viaje europeo o exploración costera. En segundo lugar, aparentemente no era una región con una población asentada y civilizada cuyas gentes diesen cuenta de los nombres de las ciudades y otros lugares a una expedición visitante (de hecho no hay signos de poblaciones).*

*En tercer lugar, el número de nombres portugueses sugiere que el viaje se realizó, o al menos fue documentado, por los portugueses. Las banderas que aparecen en el mapa Desliens de 1561 y 1566 son más explícitas, indicando un descubrimiento portugués, (1981).*»





Terra Nova

Capricornus

Tropicus

Ille do magnat

C. Guayana





*Kenneth McIntyre*

Siete años más tarde, Wallis confirma su opinión:

« La respuesta al enigma se podría considerar como no demostrada, pero con pruebas claras y convincentes de un descubrimiento portugués de Australia (1988). »



La opinión de la doctora Wallis se debería respetar. Durante su vida trabajando como conservadora de mapas en la Biblioteca Británica, fue la mejor en su campo y desempeñó cargos que incluyeron: presidenta de la Asociación Internacional de Coleccionistas de Mapas, presidenta de la Asociación para la Investigación Náutica y presidenta de la Asociación de Cartografía Británica. Entre sus condecoraciones se incluye la de oficial del Imperio Británico en 1986.

Entre los principales detractores de la teoría se incluyen: McClymont (1892), Heawood (1899), Scott (1928), Sharp (1963) y Richardson (1984, 2006, 2007). Sus principales argumentos contra los mapas de Dieppe, que aportan evidencias de un primer descubrimiento portugués o español de Nueva Zelanda o Australia, incluyen que el continente de Gran Java está conectado con la costa meridional de Java en los mapas, que la gran masa terrestre oriental que sobresale hacia el este de Gran Java queda descartada de ser Australia y que la Terra Australis Incognita es un concepto teórico y no podría tratarse de Nueva Zelanda o Australia.

Las cuestiones continúan: ¿Por qué los litorales de Gran Java e Illa do Magna son similares a los litorales de Australia y Nueva Zelanda? ¿Era la Terra Australis Incognita el Gran Continente Meridional Desconocido o se sabía mucho sobre él en el siglo XVI? ¿Por qué hay más de 120 nombres portugueses en mapas que tienen alrededor de más de 100 años que el descubrimiento de Tasman de Nueva Zelanda? En respuesta a los críticos de los mapas de Dieppe que encuentran pruebas contrarias al descubrimiento portugués de Australia, en 1977 el abogado australiano y autor de *The Secret Discovery of Australia* Kenneth McIntyre pregunta:

«*Todo crítico que busque negar el descubrimiento portugués de Australia se enfrenta al problema de proporcionar una teoría alternativa que justifique la existencia de los mapas de Dieppe. Si la Dauphin no es un documento de una expedición real, entonces, ¿qué es?*»

McIntyre no confía en los mapas que respaldan un descubrimiento portugués de Nueva Zelanda, pero sí confía en utensilios como el casco de hierro de Wellington y la campana tamil (piezas 4 y 7 del puzle).

## TRAS LA PISTA: LOS MAPAS DE DIEPPE DEL SIGLO XVI

Yo me había propuesto analizar todos los mapas de Dieppe con vistas a valorar cada uno objetivamente en busca de potenciales evidencias cartográficas de que Nueva Zelanda y Australia eran conocidas por los cartógrafos franceses de Dieppe del siglo XVI. En mi búsqueda, visité la Biblioteca Británica y el Museo Marítimo Nacional en Greenwich, Reino Unido. Me di cuenta del nivel de lo que me había propuesto lograr porque los mapas se encuentran en cuatro países diferentes. Llegué a la conclusión de que con el hallazgo de Peter Trickett, del (hasta 2007) poco conocido mapa de Vallard de 1547 (el mapa con más de 120 nombres de lugares en portugués), quedaba poco que yo pudiera añadir buscando esta pieza del puzle; la erudición sobre ello era amplia. Sin embargo, el reto está ahí para una persona con pasión por los mapas y los recursos, en visitar cada uno de estos lugares y valorar todos los mapas. No creo que se haya hecho antes. Usted podría ser el siguiente Peter Trickett.

## PREGUNTAS:

1. ¿Qué opinan de esta pieza del puzle? ¿Se trata de los primeros mapas del siglo XVI de Nueva Zelanda y Australia? ¿Es hora de que estos mapas se acepten de manera convencional como prueba de un descubrimiento portugués de Nueva Zelanda y Australia?

## PIEZA 2 DEL PUZLE:

# EL MAPA DE LA MARINA REAL BRITÁNICA QUE MENCIONA EL DESCUBRIMIENTO PORTUGUÉS DE NUEVA ZELANDA

Un mapa publicado por primera vez por la Marina Real Británica en 1803, y posteriormente en 1817, contiene referencias a un descubrimiento portugués de Nueva Zelanda en 1550, aproximadamente. La carta, conocida como “carta de la Marina Real Británica n.º 748”, fue utilizada durante aproximadamente medio siglo y no fue retirada hasta 1856, cuando fue reemplazada por cartas actualizadas. Contiene algunas características muy interesantes. Lo que ahora se conoce en Nueva Zelanda como el estrecho de Cook, en el mapa se denomina golfo de los Portugueses y cabo del Este es cabo Famoso, “cabo Bonito” en portugués. La parte más interesante del mapa son las palabras escritas junto a Nueva Zelanda que afirman:

« Nueva Zelanda (descubierta y nombrada por Tasman en 1642 pero donde la costa oriental ya era conocida por los portugueses alrededor del año 1550). »

El mapa fue dibujado y publicado por Louis Stanislaw d’Arcy Delarochette y William Faden en 1803, ambos eran renombrados cartógrafos británicos. William Faden era también el geógrafo del rey Jorge III y el Comité de Cartas de la Marina Real Británica le dio el visto bueno a esta carta.

La carta fue creada después de que el mapa Dauphin (1547) pasara a ser propiedad de la Biblioteca Británica en 1790; las circunstancias sobre cómo la carta Dauphin pasó a ser propiedad de la biblioteca plantean algunas interesantes cuestiones.

Según la doctora Helen Wallis, la carta Dauphin fue durante un tiempo propiedad de Edward Harley, conde de Oxford y uno de los principales nobles de la marina. Sir Joseph Banks, que participó en la primera expedición de Cook, lo adquirió posteriormente. Nadie sabe la fecha exacta de compra, únicamente que Banks lo presentó en el Museo Británico en 1790, 19 años después del primer viaje de descubrimiento de Cook. Los mapas de Dauphin, según dicen, viajaron con sir Joseph Banks en el primer viaje de Cook.

Tras inspeccionar el mapa Dauphin, el geógrafo del rey y el Comité de Cartas de la Marina Real Británica se replantearon lo que se conocía del mundo y en 1803 concluyeron que los portugueses eran, probablemente, los descubridores de Nueva Zelanda, de ahí la existencia del mapa de la Marina Real Británica.



Delarochette, Louis Stanislaw, mapa del océano Índico, 1817, segunda edición impresa por J. Bothren, Londres

## PREGUNTAS:

- 2a. ¿Qué significa este mapa? ¿Prueba que los portugueses habían estado en Nueva Zelanda y la habían descubierto “alrededor del año 1550”?
- 2b. ¿Tenía el capitán Cook anteriores cartas portuguesas de Nueva Zelanda y Australia, como las Dauphin (1547), cuando redescubrió Nueva Zelanda?

# PIEZA 3 DEL PUZLE:

## EL MAPA DEL MUSEO NAVAL DE MADRID QUE MENCIONA EL DESCUBRIMIENTO ESPAÑOL DE NUEVA ZELANDA

En la pared del Museo Naval de Madrid hay pintado un gigantesco mapa que representa los grandes viajes españoles del descubrimiento. En el mapa se incluye un viaje a Nueva Zelanda realizado por un capitán español, Juan Fernández, en 1574, desde Concepción, en Chile, a Nueva Zelanda y más allá. La referencia al descubrimiento de Nueva Zelanda por Juan Fernández en el mapa del Museo Naval de Madrid se basa en un libro poco conocido, *El piloto Juan Fernández*, escrito en español antiguo por el historiador chileno José Toribio Medina en 1918.

Tres documentos obtenidos por el neozelandés Ross Wiseman del Archivo General de Indias en Sevilla en 1995 proporcionan documentación oficial que sugiere que este viaje de descubrimiento al Pacífico Sur realmente tuvo lugar entre los años 1576 y 1578.

La pieza 20 del puzle, “Las expediciones ibéricas a los mares del sur”, podría ofrecer más pistas para evaluar dónde podría encajar esta pieza del puzle.



*El autor y el doctor José María Moreno Martín, Madrid*

### TRAS LA PISTA: EL MAPA DEL MUSEO NAVAL DE MADRID

En 2009 visité el Museo Naval de Madrid y fui recibido por el conservador del museo y distinguido historiador, el hospitalario doctor José María Moreno Martín. Le pregunté por qué el viaje de Fernández estaba incluido en la pared del Museo Naval: la mayoría de los neozelandeses nunca habían oído hablar de ello. También le pregunté por qué la fecha del mapa decía 1574, cuando las crónicas sugerían que el viaje podría haber tenido lugar entre los años 1576 y 1578. La respuesta del doctor Moreno Martín fue que el mapa estaba basado en el libro de Medina (dicho libro sugería que el viaje tuvo lugar en 1576-1578). De cualquier manera, los historiadores españoles confían suficientemente en las fuentes para atribuir el viaje y el descubrimiento de Nueva Zelanda a Fernández, alrededor de 1574-1578, de ahí el mapa en la pared del Museo Naval de Madrid.

### PREGUNTAS:

3. ¿Por qué se atribuye a los españoles el viaje de descubrimiento de Nueva Zelanda en 1574 mientras que es ignorado por los neozelandeses?



# PIEZA 4 DEL PUZLE:

## EL CASCO DE HIERRO PROBABLEMENTE ENCONTRADO EN EL PUERTO DE WELLINGTON, NUEVA ZELANDA

Se descubrió un casco de hierro en el puerto de Wellington alrededor de los años 1904-1905 y, pese a que ha habido incertidumbre sobre su origen, ha sido datado alrededor del periodo 1560-1580. El antropólogo forense neozelandés Robin Watt realizó un estudio sobre los orígenes del casco en 1983, y lo describe así:

« El casco está hecho de hierro y es de un color marrón oscuro oxidado con marcas dispersas de corrosión. Muchos remaches todavía permanecen y la anterior posición de otros se representa mediante agujeros. La cresta está dañada en la parte trasera y está, naturalmente, oxidada en la frente... Este tipo de casco se conoce como casco ceñido y fue usado en los siglos XVI y XVII... El grosor medio del casco es de aproximadamente 2 milímetros. El casco pesa 1916,4 gramos. »

El primer registro del casco fue realizado por el entonces director del Museo Nacional de Wellington, Augustus Hamilton. En su catálogo manuscrito original titulado *List of Specimens in the Maori Collection: Colonial Museum*, y en la página titulada “Specimens in the Museum without Numbers or Marks”, entre los objetos de los años 1904-1905, enuncia: “casco de hierro encontrado en el puerto de Wellington”. No se da ninguna otra información y nadie sabe cómo ni cuándo este casco llegó a las colecciones del museo.

Desde que fue catalogado, ha sido analizado y datado en cuatro ocasiones diferentes durante los últimos 109 años:

- *Connoisseur Magazine* (1907) lo identificó como un casco europeo que databa del periodo 1560-1570:

« En la fotografía identificamos la pieza de la cabeza de un casco europeo, y no hay dificultad para datarlo en la amplia época de la reina Isabel I de Inglaterra, en algún momento alrededor del periodo 1560-1570... La superficie está, evidentemente, corroída por la larga exposición y, para ser sincero con nuestros amigos de las antípodas, debemos decir que estas marcas parecen ser precisamente iguales a las que se han producido en cascos antiguos que hemos tratado, y que se sabe que colgaron durante siglos sobre tumbas en algunas iglesias inglesas. »

- La Asociación Hispánica de Norteamérica (1937) lo identificó como un “casco internacional” que data del 1580:

« El casco data aproximadamente del año 1580. Lamentablemente no hay marcas características en él para poder asignarle un país de origen. »

- La Armería de la Torre de Londres (1957) lo identificó como un “casco internacional” que data del 1580:

« Estos cascos constituían la pieza de la cabeza de armaduras enteras que llevaban los caballistas. Es un modelo muy internacional pero puede haber sido hecho en el norte de Italia, donde se fabricaban muchas armaduras... Ocasionalmente también formaban parte de media armadura, es decir, una armadura completa sin la guarnición de las piernas que podría haberse llevado a bordo como parte del equipamiento de un oficial de barco. »

- El Victoria and Albert Museum de Londres (1958) lo identificó como un “casco ceñido” de alrededor de 1580:

« El asunto de la nacionalidad es mucho más complicado. Probablemente sea italiano, pero podría ser inglés puesto que hay muchos cascos similares en las iglesias inglesas. Su estado sugiere que no estuvo en el mar durante mucho tiempo. »

Alegando que esas identificaciones venían de fotografías, el doctor Watt solicitó a la División de Procesamiento Industrial del Departamento de Investigación Industrial y Científica de Nueva Zelanda (1983) que examinase el casco. Su parecer fue:

« Aunque la probabilidad parece remota, es factible que el casco pudiera haber estado en el puerto, siempre y cuando estuviese en agua estancada, o cubierto de barro, en condiciones libres de oxígeno. También puede afirmarse que pudiera haber estado en el mar por el tamaño de las marcas de corrosión que se observan en él. El tipo de marcas, anchas, planas, grandes y desiguales, son típicas de la agresión del oxígeno bajo el agua del mar. Sin embargo, sin investigaciones detalladas, que supondrían una destrucción parcial de la muestra, no se pueden deducir conclusiones firmes. »

Se han propuesto varias teorías sobre el origen del casco de hierro, al que comúnmente se refieren como el “casco español”, aunque las instituciones ya mencionadas anteriormente concluyeron que se trataba de un tipo de casco utilizado en Europa a finales del siglo XVI. El doctor Watt escribe en un estudio de 1983:

« Es un tipo de casco internacional; un modelo estándar que se puede encontrar en cualquier lugar desde Inglaterra, por toda Europa, hasta Italia, donde se fabricaban gran parte de estos cascos. »

Los defensores de la teoría del descubrimiento ibérico sostienen que la existencia del casco respalda el descubrimiento español o portugués de Nueva Zelanda: Tricket (2007) propone al capitán portugués Christóvão de Mendonça (1520-1523); Langdon (1975, 1988), a la tripulación española de la “perdida” carabela San Lesmes (1527) y Wiseman (1996) al capitán español Juan Fernández (1576-1578), como posibles fuentes del casco. La pieza 20 del puzle, “Las expediciones ibéricas a los mares del sur”, ofrece más pistas.

El doctor Watt, en su estudio de 1983, proponía tres teorías respecto al origen del casco:

1. Podría haber sido un casco utilizado como lastre del barco, que más tarde se arrojó por la borda.
2. Podría haber sido un recuerdo traído desde Inglaterra por un inmigrante.
3. Simplemente, como los jefes maoríes Hongi Hika y Titore fueron obsequiados con armaduras y a Te Rauparaha se le entregó una espada, el casco podría haber sido entregado a los maoríes como obsequio o como mercancía, y lo perdieron tiempo después.

La conclusión de Watt en 1983 fue:

« El material de archivo en el Museo Nacional muestra que se sabe tan poco del casco que no se puede usar como evidencia de un contacto europeo con Nueva Zelanda anterior a Tasman. Otras especulaciones no tienen fundamento y son, por lo tanto, inútiles. »



Robin Watt con el casco de hierro

Contacté con el doctor Watt durante el rastreo de los conquistadores y en 2014 revisó su conclusión de 1983:

« La conclusión negativa de mi artículo no se sostiene por más tiempo. Sin embargo, desde el punto de vista de la información que estaba disponible en aquel momento en el archivo del Museo Nacional, mi artículo todavía es la referencia más importante del “casco español”. Por lo tanto, se podría decir que lo que no se sostiene es mi interpretación de los hechos en aquella época. No tengo ningún recelo en cambiar mi parecer si se prueba que estoy confundido o si aparecen pruebas adicionales.

Volviendo a 1983, yo verdaderamente sostenía fuertes convicciones sobre cualquier exploración a Nueva Zelanda anterior a Tasman porque no había evidencias. Había otra razón para mi arraigada postura también. El asunto se estaba deteriorando por culpa de aquellos que hablaban de extraños descubrimientos de Nueva Zelanda por parte de árabes, fenicios, celtas, etc., y algunos de nosotros que intentábamos tomar el asunto en serio. Así que mi artículo estaba destinado a ser lo más preciso posible para intentar aportar algo de luz al asunto: ¿qué sabíamos realmente del casco? ¿Era la evidencia de una visita a nuestras costas anterior a Tasman? Encontré, por supuesto, que no sabíamos nada del casco —aparte de lo que yo escribí— y, desde entonces, aún no sabemos más.

Ahora, después de todo lo anterior, he cambiado mi parecer. Y lo he hecho debido a la probable datación del siglo XVII del cráneo femenino Ruamahanga. Creo que el cráneo indica que Nueva Zelanda tiene ahora en su historia marítima la extraordinaria probabilidad de la existencia de una mujer en la meridional Wairarapa, en algún momento entre los años 1619 y 1689. Ahora estoy preparado para aceptar que por primera vez tenemos evidencias de una visita. »

Un artículo periodístico del autor R. S. Bennett descubierto recientemente aporta una teoría en la línea de la del doctor Watt: “Podría tratarse de un recuerdo traído desde Inglaterra por un inmigrante”. El periódico *Dominion Post* del 3 de agosto de 1932 contiene un artículo que aporta información sobre los recuerdos de un tal Alfred Taine, quien en el momento tenía 80 años y había nacido en Wellington en 1852. El artículo, escrito por H. Fildes, además de aportar la opinión de Taine sobre que Tasman no había visto moas en las Islas Tres Reyes, afirma:

« El señor Taine hace referencia a la mítica historia de un barco español que atracó en el puerto de Wellington en un tiempo lejano, la historia se basaba en la recuperación del fondo del puerto, hace unos cincuenta años, de un casco que ahora se encuentra en el Dominion Museum. La información del señor Taine es nueva e interesante, y dice que un inmigrante había adquirido el artículo cuando embarcó en Gravesend hacia Nueva Zelanda, creyendo que el protector de cabeza le sería útil como defensa cuando tomase tierra entre los salvajes de Nueva Zelanda. A su llegada aquí, se dio cuenta de que el casco no era necesario y, como ya estaba suficientemente abrumado con sus bienes y pertenencias y a ninguno de sus compañeros inmigrantes les interesaba el sombrero de hierro, se deshizo de él de la manera más fácil: tirándolo por la borda. Igual de evocadoras son las observaciones del señor Taine sobre las antiguas balas de cañón encontradas en las tierras aledañas al puerto de Wellington, Dunedin y Auckland... Él recuerda perfectamente balas de cañón que fueron encontradas en Wellington hace muchos años... En días de fiesta y en el cumpleaños de la reina, los buques de guerra que se encontraban entonces en puerto Nicholson disparaban salvas. Él, a menudo, vio estos disparos desde la casa de sus padres en Wellington Terrace, se veía claramente cómo las balas de cañón rebotaban sobre el agua hasta que alcanzaban su blanco, generalmente la isla Somes u otro lugar del puerto que se creía deshabitado. »



Con respecto a esta nueva información, el doctor Watt responde:

«*Es una historia bastante verosímil. No se puede decir que sea la explicación del origen del casco, pero es una historia que, yo creo, se puede tener en consideración... Necesitamos una evidencia corroborativa para que la historia de Taine pase de ser una mera posibilidad a una sólida probabilidad.*»

Los hechos son: un casco de hierro de origen europeo que fue catalogado en el Museo de Nueva Zelanda alrededor de los años 1904-1905, se cree que se encontró en el puerto de Wellington y que data de los años 1560-1580.

La pieza 6 del puzle, “¿Una mujer europea en Nueva Zelanda entre los años 1619 y 1689?”, y la pieza 20 del puzle, “Las expediciones ibéricas en los mares del sur”, podrían ofrecer más pistas para evaluar dónde podría encajar esta pieza del puzle.

## PREGUNTAS:

- 4a. ¿La existencia del casco de hierro significa que los españoles descubrieron Nueva Zelanda?
- 4b. ¿Qué opinan ustedes sobre las teorías actuales relativas al casco?



Casco de hierro, © Museo de Nueva Zelanda, Tē Papa Tongarewa

# PIEZA 5 DEL PUZLE:

## EL CASCO DE HIERRO ENCONTRADO EN EL PUERTO DE MANUKAU, NUEVA ZELANDA

Un casco de hierro fue sacado del agua en el puerto de Manukau, Nueva Zelanda, alrededor del año 1960. Se entregó al jefe de la policía local de Onehunga y al coleccionista de armaduras Charles Taylor, quien más tarde lo compró. El señor Charles Taylor era de la opinión de que el casco había estado en el puerto durante mucho tiempo debido al estado en que le llegó. Tras restaurarlo, el casco era *“casi tan fino y ligero como el papel, únicamente quedó una parte del peso que debería haber tenido”*. Su colega y amigo el señor David Murray fue un antiguo armero de la Torre de Londres y, en su opinión, se trata de un casco portugués del siglo XVI. El señor Murray creyó que el casco era importante y, posteriormente, talló el busto de un conquistador portugués en madera de kauri para colocarlo y forjó un gorjal que va con él, convencido de que de esta manera no se perdería jamás. El hijo del señor Taylor, Martin, heredó el casco y ha formado parte de la colección de la familia desde 1970.

En opinión del doctor Watt, que utilizaba la *Colección Wallace de armas y armaduras europeas* (1962) como referencia, el casco era un *“sombbrero de guerra”*, y era del tipo con que generalmente se comerciaba y se encontraba en Europa Occidental entre los años 1560-1600 y *“no parecía ser particularmente portugués”*. El doctor Watt también añadía la advertencia de que, mientras que la fecha del casco o sombrero podría ser temprana (1560-1600), si se encontraba en buenas condiciones, podría haber estado todavía en uso bien entrado el año 1600, por ejemplo, en 1630-1640. El doctor Watt también afirmó que *“algunos sombreros y cascos tenían una pequeña marca del fabricante grabada”*.

Thom Richardson, custodio de las armaduras y de las colecciones orientales de la Torre de Londres, utilizando la *“armadura holandesa del siglo XVII”* (1991), de H. R. Robinson como referencia, era de la opinión de que, *“si se puede asegurar por una foto, el casco, efectivamente, es un gorro de piquero holandés (o sombrero de guerra) de aproximadamente 1630-1640. En las fotos se puede ver que ha sido golpeado con un pequeño marcador: el remate IR, que era la marca de*

*la armería de la Torre de Londres durante el reinado de Jacobo II, que se encuentra en el borde del lado izquierdo, lo que prueba que es una pieza antigua de la torre”*.

Richardson también comentó que un gran número de gorros de piqueros holandeses se encuentran todavía en la colección de las Reales Armerías, supervivientes del trabajo de armería en la Torre de Londres en el siglo XVII, y muchos otros se dieron como regalos diplomáticos.

La pieza 9 del puzle, *“Los naufragios en las costas de Nueva Zelanda”*, podría ofrecer más pistas para evaluar dónde podría encajar esta pieza.



*Casco de hierro de Manukau*

## TRAS LA PISTA: EL CASCO DE HIERRO ENCONTRADO EN EL PUERTO DE MANUKAU

Oí que el señor Taylor tenía un posible casco portugués y lo visité en 2013. El señor Taylor me explicó la historia del casco y me pidió que resolviera el misterio de su existencia en Nueva Zelanda. Contacté con gente/organizaciones para resolver el enigma, incluyendo la Torre de Londres y la autoridad en Nueva Zelanda sobre antiguos cascos el doctor Robin Watt, quien había fechado y había escrito el artículo sobre el “casco español” de Wellington. Cada uno “fechó” el casco observando unas fotografías del mismo. La conclusión: siga leyendo...

He estado con el señor Taylor unas cuantas veces y su honradez me impresionó. Él me explicó que su padre había obtenido el casco a través de su labor como policía y la razón por la cual la adquisición nunca se registró en los archivos policiales fue que compró el casco en su papel de ciudadano privado y coleccionista de armaduras, en lugar de como policía en servicio activo. Por esta razón no hay registro de venta y el señor Martin Taylor no puede recordar quién fue el contratista que realizó el dragado. Mi opinión es que la historia sobre cómo se encontró el casco (un contratista de dragados se lo entregó al señor Charles Taylor, policía y coleccionista de armas, que lo compró y restauró) es válida: Martin Taylor es un tipo honesto.

## PREGUNTAS:

- 5a. ¿De qué tipo de casco se trata y en qué época está datado?
- 5b. ¿En qué más se puede trabajar para fechar este casco de manera concluyente?



*El propietario Martin Taylor y el casco de hierro de Manukau*

# PIEZA 6 DEL PUZLE:

## ¿UNA MUJER EUROPEA EN NUEVA ZELANDA ENTRE LOS AÑOS 1619 Y 1689?



*El doctor Robin Watt*

En 2004, mientras Sam Tobin, habitante de Wairarapa, caminaba con su perro junto al río Ruamahanga, cerca de Featherston, descubrió en la orilla un cráneo humano con varios agujeros, como si la persona hubiese sufrido

una muerte violenta. Llamó a la policía, quienes lo investigaron pero no pudieron encontrar nada inapropiado en el lugar. Posteriormente, el cráneo fue enviado a dos patólogos: los doctores Rex Ferris y Tim Koelmeyer del Hospital de Auckland, quienes lo identificaron como femenino, muy probablemente de origen caucásico y, dado el estado del cráneo, opinaron que el momento de la muerte estaba “más allá de tiempos remotos”. El doctor Robin Watt, antropólogo forense, examinó posteriormente el cráneo y concluyó que “probablemente se trataba de una mujer, de una edad comprendida entre los 40-45 años, y de posible origen europeo”. Watt únicamente pudo concluir que era “probablemente europea”, porque la parte baja izquierda del cráneo y la mandíbula estaban perdidas. Él recomendó que se realizase una prueba de radiocarbono para certificar que el cráneo no era de una muerte reciente, así que se envió al Instituto de Ciencias Geológicas y Nucleares. La prueba del radiocarbono resultó ser una sorpresa para aquellos que no estaban al tanto del puzle de los conquistadores, retrocediendo unos “ $296 \pm 35$  años antes del presente” (antes del presente es el año 1950 en años de radiocarbono), dándole un margen de entre 1619 y 1689. Para estar seguro de la etnia de la persona, el doctor Leon Huyen, un antiguo especialista en ADN del Instituto de Biociencia Molecular de la Universidad de Massey, examinó el ADN mitocondrial del cráneo: el resultado del haplotipo mitocondrial fue una H, un grupo originario de Europa. El cráneo encontrado en Wairarapa, Nueva Zelanda, pertenecía a una mujer europea que vivió allí entre los años 1619 y 1689, y probablemente falleció de muerte violenta. Un especialista en balística del Instituto de Ciencias Medioambientales e Investigación había decretado anteriormente una herida de bala como causa de la muerte.

El archivero del Concejo Municipal de Masterton, el señor Gareth Winter, afirmó que, según los registros, el asentamiento del área de Wairarapa donde se encontró el cráneo se estableció poco después de la llegada de la compañía neozelandesa de colonos a Wellington en 1840.

El cráneo ha cambiado la opinión del doctor Robin Watt respecto a una visita europea anterior a Cook o Tasman:

«*He cambiado mi idea porque es probable que el cráneo de mujer de Ruamahanga date del siglo XVII. Creo que el cráneo indica que ahora Nueva Zelanda tiene en su historia marítima la excepcional posibilidad de que hubiera una mujer europea viva en la meridional Wairarapa durante un periodo en torno a 1619-1689.*

*La fecha no calibrada del carbono 14 es 1619-1689. Ahora estamos tratando con estadísticas de probabilidad y desviación estándar... Por primera vez tenemos la evidencia de una visita (no lo podemos llamar descubrimiento) a nuestras costas probablemente alrededor de 1660-1690. Sin embargo, debemos admitir que existe la posibilidad remota de que pudiese haber llegado —o quizás podría haber nacido aquí— alrededor o anteriormente a 1619. Esto es probabilidad estadística.*

*Estadísticamente, las posibilidades son bajas pero, no obstante, la posibilidad de una fecha temprana está ahí. Estadísticamente hablando, es muy probable que fuese posterior.»*

Pocas teorías se han propuesto sobre cómo una mujer europea llegó a vivir a Nueva Zelanda en el siglo XVII. Watt ha sugerido que el cráneo podría pertenecer a un superviviente de un naufragio holandés desconocido ocurrido en la costa de Nueva Zelanda, alrededor de 1650. El profesor Richard Hill de la Universidad de Victoria apuntó que Indonesia, donde los holandeses estuvieron asentados durante el siglo XVII, era el lugar más cercano a Nueva Zelanda donde una mujer europea habría estado viviendo, en aquella época. Otros han apuntado a factores que necesitan tenerse en cuenta al teorizar sobre el cráneo. Estos incluyen que no se encontró nada junto al cráneo para ponerlo en contexto (otros huesos o utensilios), y existe el dilema de que no era común que mujeres europeas navegasen en barcos holandeses, portugueses o españoles en el siglo XVII.

El autor apunta al viaje del español Juan Fernández como la más probable explicación del cráneo. El historiador chileno José Toribio Medina (1918) propone que Juan Fernández descubrió Nueva Zelanda entre los años 1576 y 1578. El cráneo data de entre los 41 años de este viaje y la edad probable de la mujer cuando falleció, que era 40-45 años. ¿Podría ser el cráneo de Ruamahanga de la hija de Fernández o de la relación de alguien de su tripulación con una mujer maorí? A falta de otras explicaciones al respecto del cráneo, creo que actualmente la teoría sobre Fernández debería de ser la teoría provisional aceptada hasta que sea probada o rebatida.

Sobre si la mujer de Wairarapa podría ser de origen polinesio o europeo, el doctor Watt responde: “*Es una buena pregunta que permanece sin respuesta... Tiene que admitirse que existe la posibilidad remota de que hubiera llegado —o que quizás podría haber nacido aquí— alrededor o antes de 1619*”.

Los hechos son: una mujer europea de unos 40-45 años de edad que probablemente murió violentamente en el área de Wairarapa, entre los años 1619 y 1689.

La pieza 4 del puzzle, “El casco de hierro probablemente encontrado en el puerto de Wellington, Nueva Zelanda”; la pieza 9 del puzzle, “Los naufragios en las costas de Nueva Zelanda”; la pieza 12 del puzzle, “La tradición oral en Nueva Zelanda en su conjunto”, y la pieza 20 del puzzle, “Las expediciones ibéricas a los mares del sur”, podrían ofrecer más pistas para evaluar dónde podría encajar esta pieza.

## PREGUNTA:

6. ¿Qué significa esta pieza del puzzle?

# PIEZA 7 DEL PUZLE:

## LA CAMPANA TAMIL, WHANGAREI, NUEVA ZELANDA

La campana tamil fue encontrada por el misionero William Colenso cerca de Whangarei, en Northland, Nueva Zelanda, alrededor del año 1836 (citada en 1839 por el Taranaki Herald). Los lugareños maoríes la estaban utilizando como cazuela para cocinar y decían que habían encontrado la campana después de que un gran árbol fuera derribado por el viento tras una tormenta, muchas generaciones atrás. Está hecha de bronce y mide treinta centímetros de largo y nueve centímetros de profundidad. Ha sido identificada como de origen indio-tamil y la inscripción en ella fue traducida primero como: “Campana de barcos”. Una traducción posterior afirmaba que la campana era: “Campana del barco de Mohaideen Bakhsh” (Hilder, 1975).

Según la datación del experto Visvanathan, la campana tiene 400-500 años. Él también cree que la campana podría no proceder de la India, sino de Java, Indonesia. Hilder, que escribió un artículo sobre la misma en 1975, afirma que la fecha de su fundición puede situarse alrededor del año 1450, la inscripción que hay en ella sugiere que el propietario fue un tamil musulmán.

Cómo llegó la campana tamil a Nueva Zelanda sigue siendo un misterio sin resolver. Hilder sugiere que se cayó de un barco tamil abandonado en aquella época (1450-1550), que estuvo a la deriva a 5000 millas de Nueva Zelanda por las corrientes marinas, antes de naufragar en la costa oeste de la Isla Norte. Según Langdon (1975), la campana fue adquirida por Juan Sebastián Elcano en 1522 cuando paró en las Islas de las Especias en su primera circunnavegación del mundo. Langdon cree que la campana se llevó a España en el barco de Elcano, el Victoria, y que más tarde fue colocada a bordo de otro barco de la expedición española Loaísa, el Sancti Spiritus, que era parte del primer intento de navegación alrededor del mundo tras el éxito de Magallanes y Elcano en 1522. Cuando el Sancti Spiritus naufragó en el estrecho de Magallanes, Langdon cree que la campana fue trasladada a la carabela San Lesmes, que se perdió en Sudamérica en 1526. Langdon sugiere que fue traída a Nueva Zelanda por la San Lesmes, cuyo viaje finalizó en el puerto de Kawhia.

La pieza 9 del puzle, “Los naufragios en las costas de Nueva Zelanda”; la pieza 11 del puzle, “La tradición oral de Northland, Nueva Zelanda”, y la pieza 20 del puzle, “Las expediciones ibéricas a los mares del sur”, podrían ofrecer más pistas para evaluar dónde podría encajar esta pieza del puzle.

### PREGUNTAS:

- 7a. ¿Cuál es la posible conexión entre el lugar de donde procede la campana y el lugar donde fue encontrada?
- 7b. ¿Qué opinan de la teoría de Hilder del barco abandonado y la teoría española de Langdon?





*Campana tamil*

# PIEZA 8 DEL PUZLE:

## EL KOROTANGI, KAWHIA, NUEVA ZELANDA

El Korotangi es un enigma de la historia de Nueva Zelanda. En 1891, poco después de ser descubierto, Edward Tregear, un renombrado empleado público de Nueva Zelanda, investigador maorí y antropólogo, lo definió de la siguiente manera:

Korotangi (mitología): *“Talla en piedra de un ave, venerada por los maoríes, y a la que se alude en una canción antigua. Fue traída a Nueva Zelanda desde Hawaiki, o desde algún país lejano. Moldes de la talla reivindicados como el Korotangi se encuentran en varios museos de Nueva Zelanda”.*

En maorí, hawaiano o samoano quiere decir *“rugir y correr como el sonido del agua”.*

Según la tradición oral, el Korotangi fue encontrado o por un comerciante inglés, Richard Nazer, o por una mujer maorí desconocida, alrededor de los años 1860-1878, en las raíces de un *manuka* (arbusto) o bajo una roca en el manantial seco de Te Arataura, en la marisma llamada Hawaiki, en Kawhia, la costa occidental de Nueva Zelanda.

Tallado en serpentina verde, mide 26,5 centímetros de largo desde la punta de la cola hasta el pico, 11 centímetros de ancho y 11 centímetros desde los pies hasta lo alto del lomo del ave. Hay un agujero perforado en la parte inferior de la talla, como si hubiese estado colocado sobre algo. Pesa 4 libras y 10 onzas y se cree que ha sido hecho con herramientas metálicas. Es de gran importancia para los maoríes de Waikato, quienes aseguran que era un amuleto traído a Nueva Zelanda en una *tainui waka* (embarcación tainui).

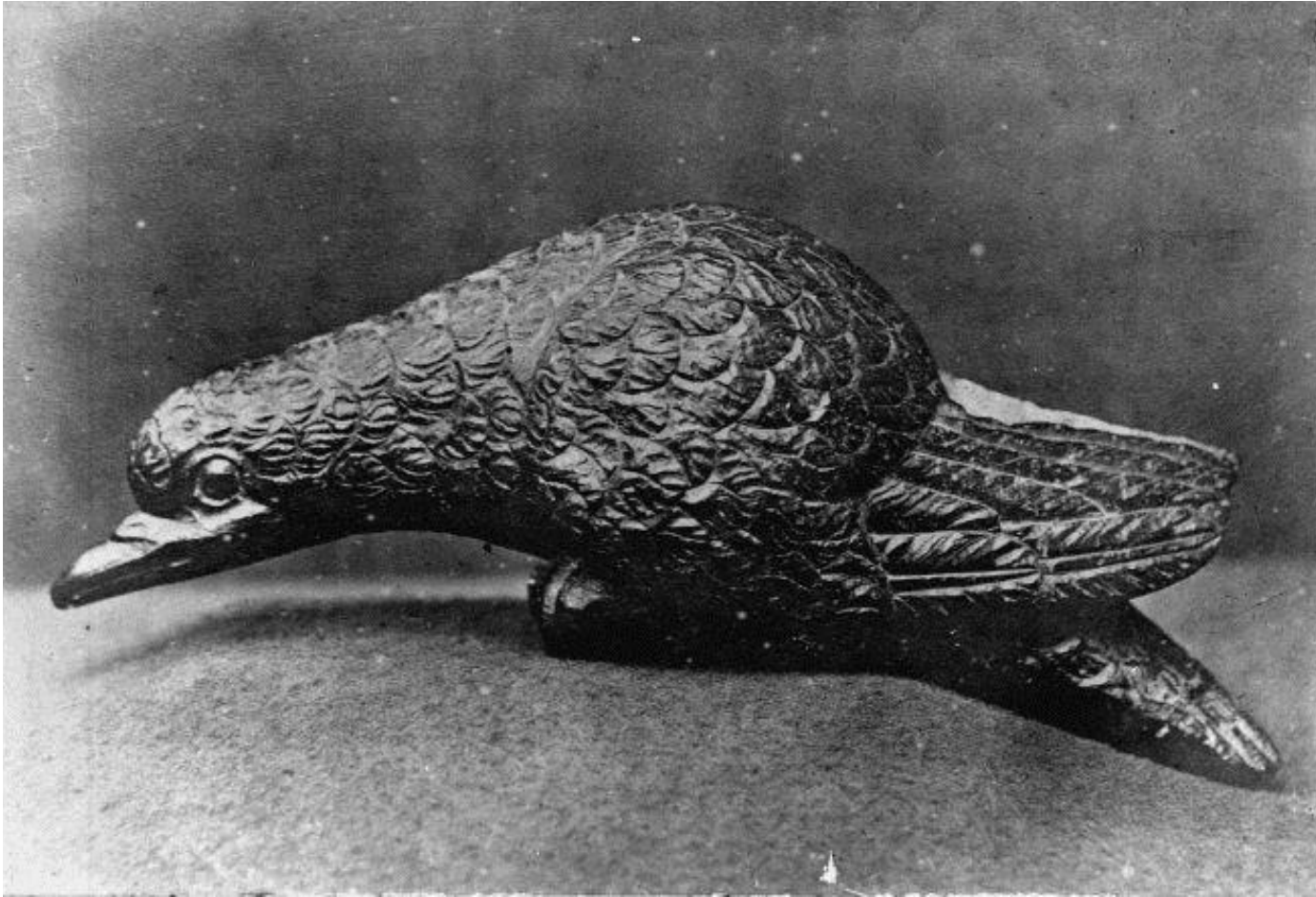
La primera mención publicada del descubrimiento del Korotangi apareció en 1881, escrita por el gran científico neozelandés Julius von Haast, que era entonces el director del Museo de Canterbury. Haast informó de que *“una importante talla en piedra”* le había sido enviada por *“Major John Wilson, un*

*conocido y respetable miembro de Cambridge”* que la había conseguido de *“una tribu nativa en la Isla Norte”*, y que, según Wilson, la *“había traído a Nueva Zelanda en una de las canoas originales desde Hawaiki”*. El pájaro había sido tallado con un instrumento afilado, o de hierro o de bronce, del cual informa Haast: *“Según sabemos, los maoríes no tenían conocimiento”.*

En 1887, Major Wilson, a instancia del estudioso maorí Edward Tregear, entregó un artículo a la Asociación Filosófica de Wellington sobre el Korotangi. Wilson sostuvo que un maorí había encontrado la talla entre las raíces de un viejo *manuka* (arbusto) que había sido abatido por el viento. *“No hay duda de que el ave estaba escondida o depositada donde fue encontrada; probablemente fue colocada allí para salvaguardarla del mismo modo que se hacía con los cuerpos de renombrados jefes tribales”.*

Wilson afirmó que una vez que el Korotangi había sido encontrado, el señor Albert Walker lo adquirió y lo dejó durante un corto periodo de tiempo con Major Drummond Hay de Cambridge. Mientras estaba en posesión de Drummond Hay, Wilson recuerda que una anciana maorí lo vio, y cantó una *waiata* (canción) sobre él, afirmando que el Korotangi era conocido en *“todas las partes del país”*. La traducción de parte de la *waiata* por dos especialistas de la lengua maorí, los señores C. Davis y R. Maunsell, confirma que las palabras *“esta no es un ave maorí”* y *“procede de un lugar extranjero”* forman parte de la *waiata*. Tras la reacción de la mujer maorí, se extendieron los rumores sobre la localización del Korotangi y, según Wilson, todos los que lo vieron afirmaron que era un amuleto sagrado traído a Nueva Zelanda en la *tainui waka* (embarcación).

Posteriormente, Wilson le compró el Korotangi a Walker y se lo regaló a su mujer, Te Aorere. Mientras estaba bajo su posesión, muchos jefes maoríes les visitaron para verlo, incluidos King Tawhiao y Rewi Maniapoto, este último se dice que lloró al verlo. Cuando Major Wilson murió, le dejó el Korotangi a su hija Margaret, quien, al darse cuenta del valor que tenía para los maoríes de



*Korotangi*

Waikato, ofreció el *taonga* (tesoro) a King Tawhiao. Sin embargo, Tawhiao era de la opinión de que, al serle ofrecido el ave de piedra gratis, Margaret Wilson había demostrado que era la justa guardiana de tan prestigioso *taonga* y lo dejó con ella. Después se cedió al Dominion Museum para su exhibición.

En 1946 una princesa maorí, Te Puea Herangi, lo visitó allí y confirmó el significado del Korotangi para los maoríes:

« Por favor, acepten mi gratitud por permitirme ver  
y sostener este gran tesoro de mis antepasados.  
Sé algo sobre su historia. También conozco una waiata  
relacionada con él. Para mí esta es una reliquia de gran importancia.  
Las manos que una vez lo acariciaron son  
ya cenizas, los ojos que lloraron por él, ya no lloran. El silencio es  
testigo de muchos acontecimientos. Soy feliz al pensar que  
el Korotangi está aquí, en esta casa sagrada. »

Meto Hopa, waikato-tainui *kaumatua*, y guardián de muchas historias tribales, recitó la versión de Waikato sobre al historia del Korotangi en 2011:

« Cuenta la leyenda, que hace muchos años, cuando la tainui waka llegó a Nueva Zelanda desde Hawaiki y entró en el puerto de Aotea, iba acompañada de un ave llamada Korotangi. A medida que la gente de la tainui waka se dispersó por las colinas y por Waikato, el ave hizo su hogar en Kawhia con una anciana mujer llamada Parewhaita. Con el paso de los años, la anciana mimó al ave y sus hijos se ofendieron con el Korotangi. Llenos de celos, los niños atormentaban al ave cuando su madre no les veía hasta un día en el que el Korotangi escapó y subió a lo alto de un árbol pohutukawa sobre el manantial de Te Arataura. Desolado, el ave se lanzó desde lo alto de una rama al manantial. Cuando chocó con las aguas del manantial, se convirtió en piedra y se hundió hasta el fondo. A través de los años, la historia se convirtió en leyenda hasta que llegó a los oídos de un hombre pakeha llamado Naiser. Intrigado por la historia, quería encontrar el ave de piedra. Cuando llegó a Kawhia vio que el manantial Te Arataura prácticamente se había secado, pero tras varios días de excavación la pala de Naiser golpeó una piedra, desenterró la roca y se dio cuenta de que había descubierto el Korotangi. Guardó la reliquia durante muchos años hasta que se la dio a un hombre llamado Meurant, quien más tarde se la vendió a Major Wilson del ejército colonial por 250 libras. »

Robert Langdon, en su libro de 1988 *The Lost Caravel Re-explored*, proporciona un amplio análisis literario del Korotangi, e identifica a Naiser en la explicación de Meto Hopa como Richard Nazer, un inglés que comerciaba en el puerto Aotea, cuya casa estaba en Pourewa, Kawhia. Langdon proporciona una visión alternativa del encuentro del Korotangi distinta a la de Meto Hopa. La investigación de Langdon revela que en abril de 1863, debido a la amenaza sobre Nueva Zelanda de las Land Wars (Guerras de la Tierra), Richard Nazer dejó el distrito de Kawhia y se trasladó a Raglan. Durante los siguientes 20 años, la región de Kawhia fue un territorio olvidado por europeos y no europeos que vivieron de la tierra de Nazer hasta 1896. Langdon cree que era improbable que Richard Nazer encontrara el Korotangi porque “solo podría ser asociado con la talla si lo hubiera encontrado dos décadas antes de ser documentado por primera vez, y entonces se hubiera guardado toda la información para él”, un supuesto que Langdon consideraba “una muy improbable combinación de circunstancias, a fin de cuentas”. La opinión de Langdon sobre el hallazgo del

Korotangi era que “todas las pruebas apuntan a la conclusión de que el descubridor del Korotangi era el maorí sin nombre mencionado por Major Wilson, la talla fue encontrada en las raíces de un manuka, como él describió y el sitio donde salió a la luz era un lugar pequeño llamado Hawaiki”.

En resumen, el Korotangi fue encontrado o por Richard Nazer o por una mujer maorí desconocida, alrededor de 1860-1878, en las raíces de un manuka o bajo una roca en el manantial seco de Te Arataura, en la marisma llamada Hawaiki en Kawhia.

En 1995, como parte del Tratado de Asentamiento de Waitangi (*Treaty of Waitangi Settlement*) con Waikato-Tainui, y en reconocimiento del significado del Korotangi para los maoríes de Waikato, les fue devuelto a ellos.

Quedan algunas preguntas respecto a cómo llegó el Korotangi a la marisma de Kawhia, si es ahí donde se encontró. No hay duda de que el ave es de gran significado para los maoríes de Waikato, y su opinión es que llegó a Kawhia en la *tainui waka*. Existen, sin embargo, otras teorías con respecto a su origen. En 1904 James Cowan publicó un artículo sobre el Korotangi y concluyó que fue encontrado en Kawhia, que había sido traído a Nueva Zelanda en una *tainui waka*, y que no lo habían tallado los maoríes; se trataba de “un trabajo hecho a mano por gente más avanzada en el arte industrial”. George Graham, mientras escribía en 1917, estaba convencido de que era de relevancia para los maoríes, citando diferentes tradiciones orales entre los *iwi* de Waikato, Hauraki, Kaipara y Arawa. En 1929, el etnólogo Eldon Best coincidía con Cowan al respecto de que “no creemos que haya sido fabricado por manos maoríes”. En 1973, en un estudio de literatura sobre el Korotangi, realizado por Christine McKay del Dominion Museum, concluyó que la talla podría haber llegado a Nueva Zelanda de cuatro maneras:

1. La “más verosímil” es que había llegado a Nueva Zelanda en algún momento del siglo XIX “incluso inmediatamente antes de su descubrimiento”.
2. “No se puede descartar” que el Korotangi sea el resultado de un exitoso engaño o timo.
3. Una explicación “menos verosímil” es que fuera conseguido por los maoríes procedente de un barco europeo, los maoríes lo perdieran, después lo encontrarán y lo identificarán erróneamente como una reliquia antigua.
4. Otra explicación “romántica pero insatisfactoria” es que hubiera sido conseguido tras un naufragio o de una visita de un barco no registrada.

McKay también concluyó que el Korotangi no se parecía a ninguna forma de arte conocida de Nueva Zelanda o Polinesia: la serpiente verde no se encontraba en ninguna de las islas centrales u orientales del Pacífico y seguramente se había utilizado una herramienta de metal para tallarlo. Para poner las conclusiones de McKay en contexto y ayudarlo a formar una opinión sobre dónde podría encajar el Korotangi dentro de *Nueva Zelanda, un puzle histórico*, añado las siguientes notas.

Las teorías (1) y (2) pueden agruparse y discutirse conjuntamente: la de que el Korotangi llegó a Nueva Zelanda inmediatamente antes de ser “encontrado” y la de que se trataba de un timo. Recordarán que en 1887 Major Wilson entregó un artículo a la Asociación Filosófica de Wellington sobre el Korotangi. Tras la presentación de dicho artículo, el entonces teniente coronel Thomas McDonnell, un veterano de las guerras de Nueva Zelanda, escribió al juez del tribunal de tierras Walter Gudgeon, quien entregó la carta de McDonnell a la Asociación Filosófica. McDonnell escribió que el Korotangi era un fraude “*perpretado por el señor Albert Walker contra Major Drummond Hay*”, quien era un experto declarado en curiosidades maoríes. McDonnell afirmó que el señor Walker le había dicho que él había traído la talla a bordo de un mercante y que se lo había vendido a Wilson por cinco libras.

En aquella época, las acusaciones de McDonnell provocaron un terremoto en la Asociación Filosófica, y el artículo de Major Wilson fue temporalmente dejado de publicar en el periódico de la asociación *Transactions*.

Tregear pidió a Wilson una explicación para casi dos años más tarde presentarse en la Asociación Filosófica concluyendo que el Korotangi había sido vendido justamente por Walker a Wilson por la cantidad de cincuenta libras, no cinco.

Pero la conclusión de Tregear clarificó poco las acusaciones de McDonnell. Gudgeon era de la opinión de que la evidencia a favor de la antigüedad del ave era “insatisfactoria”, y creía que Walker no estaba siendo sincero. Coleman Phillips, otro miembro de la Asociación, comentó que, si el Korotangi había sido traído a Nueva Zelanda en la *tainui waka*, entonces debería de haber otras reliquias similares. También hizo un comentario sobre la honradez de Walker y Wilson diciendo que él conocía a los dos y ambos eran hombres honestos. Nunca se contactó con Walker por el comentario de las afirmaciones de timo; cuando Tregear intentó contactar con él, estaba “*vagando en algún lugar por los mares del sur*”.

Además, la reputación de los museos en Nueva Zelanda estaba en juego: todos habían obtenido moldes de la talla. La afirmación del timo no apareció en ninguna de las actas de la Asociación Filosófica de 1889.

La opinión de McKay sobre las teorías (1) y (2) era que el timo probablemente había ocurrido, pero también destacó la veneración maorí por el ave y exclamó que podía explicarse por su conocimiento de “*historias tradicionales de emblemas antiguos y que les llevaron a un objeto extraño, recientemente encontrado*”. Pero a pesar de esta afirmación no era capaz de sugerir de dónde venía o quién podría haberlo hecho. Contactó con conservadores de 21 países y fueron incapaces de localizar una talla comparable.

No me extenderé sobre la teoría (3). Una explicación “*menos verosímil*” es que el Korotangi fue adquirido por los maoríes de un barco europeo a finales del siglo XVIII o principios del XIX, los maoríes lo perdieron, después lo recuperaron y lo identificaron erróneamente como una reliquia antigua; excepto por la palabra “*que*” entre *menos* y *verosímil*. La explicación es “*menos que verosímil*”.

Con respecto a la teoría (4), Langdon sugiere que el Korotangi fue traído a Nueva Zelanda por la tripulación superviviente de la carabela San Lesmes, que él afirma era la *tainui waka*, que acabó su viaje en Kawhia.

El Korotangi es uno de los enigmas más interesantes de *Nueva Zelanda, un puzle histórico*. ¿Dónde encaja? Yo tengo una opinión, ¿cuál es la suya?

La pieza 20 del puzle, “Las expediciones ibéricas a los mares del sur”, podría ofrecer más pistas para evaluar dónde podría encajar esta pieza.

## PREGUNTAS:

- 8a. ¿Cuál cree que es la conexión entre Richard Nazer, Meurant, Albert Walker, McDonnell y el Korotangi?
- 8b. ¿Dónde cree que encaja el Korotangi en el puzle de los conquistadores?

# PIEZA 9 DEL PUZLE:

## LOS NAUFRAGIOS EN LAS COSTAS DE NUEVA ZELANDA

Tres naufragios descubiertos en la costa noroeste de Nueva Zelanda podrían ser de origen español, portugués y holandés.

### PIEZA DEL PUZLE 9A:

NAUFRAGIO DE LA CARABELA DE MAUNGANUI BLUFF,  
COSTA DE BAYLYS, NORTHLAND, NUEVA ZELANDA

En un fatídico día de 1981, los habitantes de Northland Noel Hilliam y Alvin Willcocks estaban volando en la avioneta del señor Hilliam, The Flying Farmer (El granjero volador), inspeccionando el mar por la costa de Baylys en busca de un pescador. Durante este vuelo, ambos vieron un naufragio, debajo de ellos, en la arena que podría ser la clave para resolver un misterio de 488 años de antigüedad. Los señores Hilliam y Willcocks dijeron que el naufragio era inconfundible: realizaron tres pases sobre los restos antes de continuar su búsqueda y después dibujaron un boceto en la parte de atrás de su cuaderno de bitácora de vuelo. Encontraron al pescador ahogado poco después y volvieron al día siguiente con una cámara para sacar fotos de su hallazgo. No pudieron encontrar el naufragio; las arenas movedizas de la costa de Baylys lo habían cubierto y continúa así. Yo entrevisté a Noel Hilliam y Alvin Willcocks en 2006:

«Ese día en particular de 1981, era el noveno día de búsqueda del pescador que había desaparecido en la costa de Baylys y poco a poco había ido a la deriva... Decidimos ir un poco más al norte y, cuandoladeamos, había un gran canal vacío de agua y ahí estaba el naufragio bajo de nosotros. Así que volamos en círculos tres o cuatro veces para ver lo que era. Al [Willcocks] estaba conmigo. Encontramos el cuerpo poco después.»

*Noel Hilliam, historiador de Northland, explorador de naufragios y granjero, entrevista de 2006*

«Lo primero que vi cuando volíamos fue un gran banco de jureles nadando en el canal. Y cuando giramos, nadaron sobre la popa del barco. La mejor vista del conjunto fue en el primer pase. El barco, en su totalidad, estaba completamente a la luz y tuvimos una vista perfecta de él. El mástil principal estaba roto y suponemos que había unos dos o tres metros de agua sobre la sección de popa en ese momento. Es una cápsula del tiempo. Está esperando allí, bajo la arena, a que lo recuperemos.»

*Al Willcocks, contratista granjero de Pouto, entrevista de 2006*

Los señores Hilliam y Willcocks no se desanimaron y enviaron los bocetos que habían dibujado de los restos a varios expertos marítimos, que desde entonces han identificado como pertenecientes a una carabela. Este naufragio no ha sido datado todavía y ahora está localizado bajo unos diez metros de arena aproximadamente.

Los movimientos de arena cerca de los restos están siendo supervisados actualmente y se están llevando a cabo disposiciones para que se evalúe completamente el lugar con un magnetómetro para localizar el sitio exacto de los restos.



*Maunganui Bluff, costa de Baylys, Nueva Zelanda*



*Ubicación del naufragio en Maunganui Bluff*





*Los señores Alvin Willcocks y Noel Hilliam, quienes avistaron el naufragio de Maunganui Bluff en 1981*

## TRAS LA PISTA: MAUNGANUI BLUFF, LA UBICACIÓN DE LA CARABELA

Conocí a Noel Hilliam y Alvin Willcocks en mi primer viaje de investigación a Dargaville en 2006. Me relataron su explicación de la carabela

de Maunganui Bluff y su honestidad y convicción me impresionaron. Como Noel y Al, creo que hay restos significativos de un naufragio en la costa de Baylys y que es cuestión de tiempo que se vuelvan a poner al descubierto. Mientras tanto, el trabajo por realizar incluye una evaluación con un magnetómetro para establecer la localización exacta de los restos, seguida de la elaboración de un plan para sacar a la luz los restos y obtener madera para su datación, si se pueden lograr los permisos y se encuentran mecenas para ayudar.

## PIEZA DEL PUZLE 9B:

### NAUFRAGIO DE RANGIRIRI, RÍO NORTHERN WAIROA, NORTHLAND, NUEVA ZELANDA

Un galeón español podría haber naufragado en el río Northern Wairoa, Northland, Nueva Zelanda, antes de los descubrimientos de Cook y Tasman. La posible evidencia del naufragio incluye la tradición oral local, una carta de navegación evaluadora del río Northern Wairoa de 1858 y la evaluación del lugar con un magnetómetro, que podría indicar dónde se encuentra el naufragio.

Entrevisté a los historiadores de Northland Noel Hilliam y Ron Halliday en 2012:

«La historia versa sobre la posibilidad de que una carabela portuguesa o española hubiera remontado el río en busca de agua fresca y llegara lejos, llegara hasta tal punto que no pudieron volver. Los primeros maoríes tenían una historia acerca de fuego que salía del río. Si los cañones fueron disparados en represalia por algo o no, quién sabe, pero estas pequeñas historias han estado circulando durante años.»

*Ron Halliday, historiador de Northland, entrevista de 2012*



¿El lugar del naufragio de Rangiriri?

«Durante muchos años hemos oído historias de un galeón o carabela española que naufragó en el río Northern Wairoa. Un día de 1980, de manera inesperada, una anciana maorí de 92 años de los iwi Waitaha, la señora Arama Pieta, contactó conmigo y me contó que conocía la tradición oral y deseaba compartirla. Una de las historias que me recitó era respecto a lo que se conoce en Dargaville como el naufragio de Rangiriri. Era mi día de suerte.»

Fuimos en coche juntos a Hoanga [cerca de Dargaville], donde el río Northern Wairoa traza una curva, y ella señaló el lugar donde el barco estaba naufragado. “Ahí es donde 100 guerreros murieron en un abrir y cerrar de ojos, cuando el barco explotó”, dijo. Después, el topógrafo local, Les Brown, y yo quedamos y encontramos una antigua carta de navegación evaluadora del río [Old Land Claim Chart n.º 169 1858] y en ella, en las inmediaciones donde la señora Pieta había señalado, estaba el nombre Rangiriri que significa “cielo enfadado o cielo exaltado”, que encaja con la historia de la explosión del barco. Fuimos al lugar y Les, que era topógrafo, alineó el mapa con el lugar donde se nos había dicho que estaba el galeón. Estaba cercano al actual cauce del río; el cauce del río ha cambiado mucho con los años. Paul Vidanovich, geofísico, que en aquella época tenía uno de los únicos magnetómetros radar de interfaz subsuperficial en Nueva Zelanda, vino y realizó una evaluación con el magnetómetro para nosotros. Conseguimos localizar objetos metálicos, quizás el ancla del barco o el cañón, a unos 20 metros por debajo del nivel del suelo. Inyectamos aire comprimido hasta esa profundidad a través del barro líquido y pequeños trozos de hierro y fragmentos de madera subieron a la superficie. Estoy seguro de que es el lugar del naufragio del galeón, o carabela, o lo que quiera que fuese, pero no se puede excavar allí por miedo a inundar todo el lugar; está demasiado cerca del río y de los muros de contención para poder trabajar de forma segura. Sin embargo, con el tiempo, ¿quién sabe?»

*Noel Hilliam, historiador de Northland, explorador de naufragios y granjero, entrevista de 2006*



*Río Northern Wairoa*

## TRAS LA PISTA: EL NAUFRAGIO DE RANGIRIRI

Tras saber del trabajo realizado por Noel Hilliam con respecto a este naufragio, visité el lugar con David Sims, socio de producción de nuestro documental *Mystery at Midge Bay*. Tomamos un termo de café y discutimos si había un naufragio bajo el prado al lado nuestro. Como siempre, David adoptó la postura escéptica y yo la optimista. Repasamos los hechos. Ha habido un relato oral que se ha repetido en la tradición del distrito durante muchos años sobre un galeón español o carabela naufragada en el río Northern Wairoa, cerca de Dargaville. No podíamos encontrar a nadie que nos dijera cuál era la fuente de esta tradición oral; era simplemente “una de esas historias” que todo el mundo en Dargaville había oído. La ubicación del lugar de Rangiriri había venido del trabajo de Noel Hilliam y Les Brown, apoyada por la identificación del mismo por la anciana señora Pieta y una antigua carta de evaluación, con la ubicación de Rangiriri detallada. Así que ¿hubo un naufragio allí? Quizás, fue nuestra conclusión. Incluso si no hubiera habido un naufragio bajo el prado frente a nosotros, tenemos que admirar el trabajo de Noel Hilliam y Les Brown. Mientras todos los demás en el distrito habían oído la leyenda del galeón español en el río Northern Wairoa, estos dos tipos y sus amigos habían hecho algo al respecto para intentar averiguar dónde estaba naufragado.

Su convicción tiene que ser admirada. Basándonos en los hechos, concluimos que el prado Hoanga frente a nosotros fue la “mejor estimación” para el lugar del naufragio del legendario “galeón español”.



Un dibujo realizado por Noel Hilliam del trabajo de evaluación llevado a cabo en el lugar del naufragio de Rangiriri



*Paul Vidanovich y Rudi Papich realizando la evaluación magnetométrica*

## PIEZA DEL PUZLE 9C:

### EL NAUFRAGIO EN LA BAHÍA MIDGE, PENÍNSULA POUTO, NORTHLAND, NUEVA ZELANDA

Una tarde de 1982, el granjero Leon Searle estaba recogiendo mejillones en la bahía Midge, en la península de Pouto. Tiró de unos mejillones del fondo del mar y se quedó atónito al encontrar el entablado de un barco unido a los mejillones. Varios lugareños se lanzaron al mar y recuperaron madera de lo que pasó a conocerse como el naufragio de la bahía Midge.

Noel Hilliam, un historiador de Northland, explorador de naufragios y granjero, en un informe para el entonces Museo Maorí, Marítimo y Colonial de Northern Wairoa (ahora Museo de Dargaville) escribió el 18 de junio de 1983:

«A primeros de noviembre de 1982, un pescador, el señor Leon Searle de Te Kōpuru, mientras buscaba mejillones nadó sobre este lugar, puesto que en principio se creía que era un arrecife. Al bucear en aguas poco profundas a unos 4-5 metros de profundidad sacó un banco de mejillones y se sorprendió al encontrar restos de madera bajo el lecho marino.

Unos días más tarde contactó conmigo y me informó de su descubrimiento.

Pasamos una temporada revisando nuestros informes de naufragios en la zona y a esa altura supusimos que podría ser el bergantín Hercules (1874).

Se decidió hacer una inmersión exploratoria de los restos con mi equipo para ayudar a establecer el origen. Debido al viento y las condiciones climáticas adversas, que no eran las normales en la región en esta época del año, no pudimos hacer nada.

No fue hasta el 11 de enero de 1983 cuando, un día, de repente, amaneció y era evidente que había una marea apropiada, así que volé con mi avioneta y realicé una evaluación aérea y una localización positiva del lugar.

A la una del mediodía del 12 de enero de 1983, un equipo de 15 miembros, incluidos 6 buzos, llegaron y bucearon en el lugar. Los restos estaban duramente incrustados de maleza marina, principalmente grandes mejillones (*Mytilus canaliculus*). Se retiraron unos pocos

para conseguir acceder a la madera. Se alzó un tablón del casco de 27,9 centímetros de ancho, 8,25 centímetros de grosor y 3,35 metros de largo y se llevó a la playa junto a un obenque o marco que tenía 27,9 cm<sup>2</sup> y forma curva.

Tras una limpieza inicial, se observó que era madera de caoba. Resultó ser un casco de 25-27 metros de longitud con una viga de 6,5-7,5 metros. El casco se había partido por la quilla y se había depositado en el fondo.

Todavía se pueden observar remaches de bronce en la quilla y continúan en línea a través de la maleza. La madera del segundo obenque ya no se encuentra.

Uno de los remaches de bronce de 12,7 centímetros de largo y 19,05 centímetros de diámetro fue recuperado junto con una pequeña pieza de revestimiento de cobre extremadamente deteriorada, y se encuentran en proceso de restauración.

Continuando con las dimensiones registradas y el tipo de madera se descarta que sea el Hercules. En el lugar hubo otro naufragio, el del Midge (1871): el casco y la quilla de este se encuentran enterrados en la arena de la playa en la marca de la marea alta. También el remolcador Olive (1974). Los lugares se conocen...

Llevaría unos días bucear con la marea y condiciones adecuadas para limpiar la maleza marina y obtener una imagen clara de lo que hay. También hay que tener precaución en este lugar con el gran número de tiburones presentes y que son cazados por los pescadores...

Hasta que se pueda obtener más información sobre los restos, no se contempla llevar a cabo una investigación más exhaustiva en este punto. »

Noel Hilliam, historiador de Northland, explorador de naufragios y granjero, informe de 1983

También entrevisté a Noel y a otros cuatro lugareños de Pouto que habían visto el naufragio: Al Willcocks, contratista agrícola de Pouto; Ron Halliday, historiador de Northland; Paki Pomare-Kena, *kaumatua* de Pouto, y Logan Forrest, historiador de Pouto y granjero de la ciudad:

«Buceamos allí unas cuantas veces, como máximo a 9,1 metros de profundidad; es donde se cogen los mejillones. A veces la visibilidad era buena pero la mayoría de las veces estaba por debajo de un metro. También había muchos tiburones y una vez vimos uno grande, un tiburón blanco: entran y crían en el puerto y hay montones de ellos.»

*Aproximadamente a nivel del agua, recuperamos un tablón, una de las secciones de los nervios y la sección del primer obenque, que es parte del nervio que sale de la quilla. En ese preciso momento yo quería determinar de dónde procedía la madera y de dónde procedía el barco.*

*Desde mediados de 1980 la bahía empezó a llenarse de arena y, ahora, el lugar donde solíamos bucear se encuentra bajo unos 9 metros de arena. Hemos realizado una evaluación con el magnetómetro pero siempre carecemos de fondos para algo más amplio.»*

*Noel Hilliam, historiador de Northland, explorador de naufragios y granjero, entrevista en 2009*

«Solía bucear en esa zona mucho, digamos desde 1960, porque era donde estaban los mejillones. No fue hasta principios de los ochenta cuando me di cuenta que era un naufragio, cuando Leon sacó madera de allí. Entonces era muy obvio: ¡Todo el banco de mejillones era un naufragio! Cuando la marea estaba baja, desde la cintura hacía abajo había una profundidad de un par de metros y luego caía en picado. Supongo que a la vista era de unos 12 metros aunque la visibilidad no siempre era buena: podía haber sido mayor. Todavía recuerdo aquellos mejillones; eran buenísimos.»

*Al Willcocks, contratista agrícola de Pouto, entrevista en 2012*

«Un día bueno y claro, pude ver desde la pequeña lancha neumática los restos de esta madera y esta quilla de este barco y muchos tablones largos. Diría que medían 18-24 metros de largo; estaba tan roto que era difícil realizar una estimación precisa de la anchura.»

*Ron Halliday, historiador de Northland, entrevista en 2009*

«Debía haber tenido 30 metros, era un barco grande... La proa de barco solía estar allí, en el fondo y podías caminar por ella cuando la marea estaba baja y coger mejillones, pero con el paso de los años la gente cogía trozos, los usaban para hacer fuego.»

*Paki Pomare-Kena, kaumatua de Pouto, entrevista en 2012*

«En 1871 el barco Midge naufragó al este del final de la bahía, por eso la bahía se llama Midge. Era en la punta oeste donde se encontraba el antiguo naufragio con el banco de mejillones. Nunca sobresalía del agua; estaba esparcido entre las rocas de mejillones bajo el agua durante la marea baja. Había unos 1,8 metros de agua durante la marea baja, y el barco se encontraba hacia el canal en las rocas más lejanas, a unos 18 metros. A principios de los noventa, la bahía empezó a llenarse de arena, supongo que porque esos canallas dragadores de arena dragaban la arena de Kahaiwai Spit que sobresalía del puerto y protegía la bahía. Después empezó a llenarse.»

*Logan Forrest, escritor, historiador y granjero de Pouto, entrevista en 2012*

## TRAS LA PISTA: EL NAUFRAGIO DE LA BAHÍA MIDGE

Visité de nuevo a Noel Hilliam en 2009. Me contó más sobre su implicación en este naufragio. También me enseñó lo que él consideraba la “última pieza” de este naufragio. Quería averiguar cuántos años podría tener, dada la tradición oral en torno a la bahía Midge. El doctor Jonathan Palmer es un renombrado dendrocronólogo (especialista en los anillos de los árboles), que entre 2011 y 2012 estuvo destinado en el cercano Museo Matakohē Kauri. Entregué la “última pieza” al doctor Palmer, quien “se mostró decepcionado por lo poco que quedaba para fechar”. A través de indagaciones con el Museo de Dargaville, tuvimos el placer de descubrir que la pieza de Noel no era la última: les habían donado más muestras en los años ochenta cuando se descubrió el naufragio. Con más madera con la que trabajar, el doctor Palmer y Alan Hogg, del Laboratorio de Radiocarbono de la Universidad de Waikato, pudieron dar una fecha precisa de la madera. Los resultados fueron un bombazo.

« Se recuperaron dos tipos de madera del naufragio. Un fragmento era de teca (*Tectona grandis*) y medía 3,1 metros por 0,2 metros y tenía unas puntas de hierro que sujetaban una parte de madera más pequeña, probablemente benteca (*Lagerstroemia*). Ambos tipos de madera se encuentran en los bosques del sudeste de Asia y eran comúnmente utilizados para construir y reparar barcos de madera tras los viajes por Europa; barcos de roble, similares a galeones y carabelas. Eran reparados en los trópicos porque una vez de vuelta no tenían protección frente a la incontrolada perforación de la carcoma de los barcos (*Teredo navalis*).

*La madera de Lagerstroemia resultó datar (68,2% de probabilidad) de 1671 d. C. 1871-1680 (significa 1675 d. C.  $\pm 5$ ). El ritmo de crecimiento de la muestra de Lagerstroemia parece frenarse considerablemente hacia el borde exterior (es decir, hacia la albura). Tomando este ritmo de crecimiento de la parte más exterior de la muestra, es necesario añadir 25 años para compensar la pérdida de albura. Asignamos un error de  $\pm 5$  años a la estimación de la albura.*

*Después de cortar los árboles había un periodo de tiempo durante el cual la madera se estacionaba y después era trasladada al lugar de construcción del barco. No hay cifras sobre el tiempo, pero la demanda constante de construcción y reparación de barcos de madera que surcaban las vastas distancias de los océanos quiere decir que era improbable que la madera se dejase inutilizada durante décadas. Una práctica común con la teca suponía primero ceñirla, después cortarla tres años más tarde y laminarla antes de su uso. Hemos estimado el periodo de estacionamiento en  $5 \pm 5$  años. Después de tener en cuenta la pérdida de la albura y el estacionamiento, decidimos que el año probable de construcción del navío fue el 1705 d. C.  $\pm 9$ .*

*En total añadimos 30 años más los errores para dar la fecha de 1705  $\pm 9$  de construcción o reparación del barco. Obviamente el naufragio que fue descubierto en la bahía Midge ocurrió algún tiempo después. Es prácticamente imposible de determinar hace cuanto ocurrió, sin embargo, los registros de pérdidas de barcos en aquella época indican que considerablemente menos de 50 años. Esto hace muy probable que el naufragio ocurriera en una fecha anterior a la llegada del capitán Cook en 1769.*

*Mi opinión es que, dada la fecha de construcción y el hecho de que la Compañía Holandesa de las Indias Orientales fuese la dominante en el sudeste de Asia durante aquella época, es probable que se tratase de un barco holandés. »*

**Dr. Jonathan Palmer**, dendrocronólogo internacional, entrevista en 2013





*Vista aérea de la bahía Midge, Pouto, Northland (1981)*



*Vista aérea de la bahía Midge, Pouto, Northland (2011)*

## TRAS LA PISTA: EL NAUFRAGIO DE LA BAHÍA MIDGE

El doctor Jonathan Palmer distribuyó los resultados entre el equipo principal que trabajaba en el análisis de las muestras de madera: Chris Turney, especialista en la investigación del cambio climático en la Universidad de New South Wales; Alan Hogg y Fiona Petchey, del Laboratorio de Radiocarbono de la Universidad de Waikato; Richard Jones, de la Universidad de Geografía de Exeter; Noel Hilliam; David Sims y yo. Muchos de los comentarios asociaban una fecha sólida a la madera. Una vez que estuvimos satisfechos con que la fecha de construcción del barco fue alrededor de 1705 ±9, debatimos sobre la vida útil del barco, incluido el tiempo que habría tardado, una vez reparado, en navegar a Nueva Zelanda. Mi opinión es que acertamos al concluir que se trata de un naufragio anterior a la época del capitán Cook. Los escépticos sostienen que el barco podría haber navegado durante más de 70 años desde la probable fecha de su construcción en 1705, lo que impulsaría el naufragio a la época de Cook, 1769. Nuestra opinión, tras mucho debatir, es que no puede ser este el caso por dos motivos: la vida útil de un barco holandés en las Indias Orientales entre los siglos XVII y XVI-II (como ejemplo de un barco europeo trabajando en los trópicos) era de alrededor de 20-40 años, y la *Lagerstromeia* tiene muchos agujeros de carcoma, mientras que la teca, que estaba sujeta al entablado, no tiene. La carcoma de los barcos era un gran problema: los ataques forzaban a realizar frecuentes reparaciones y en el siglo XVIII, la Armada Británica recurrió a cubrir el fondo de sus barcos con cobre para evitar el daño causado por la carcoma. Por lo tanto, seguramente el barco se reparó poco antes de su naufragio.

Creo que añadir 30 años a la fecha del radiocarbono, 1675±5, es posible que refleje la fecha aproximada en la que el barco fue construi-

do, y que el naufragio ocurrió antes de la llegada de Cook en 1769. Dada la falta de ataque de carcoma en el revestimiento de teca (lo que indicaría que el barco estuvo en servicio por un tiempo más corto en lugar de más largo), y que la media de vida útil de los barcos que trabajan en los trópicos en aquella época era de 20-40 años, mi opinión personal es que el barco naufragó alrededor de 1730.

Una cuestión planteada siempre por parte de aquellos que no creían que hubiese un naufragio en la bahía Midge era que la evaluación magnetométrica nunca se hizo de manera exhaustiva para identificar exactamente dónde se localizaba el naufragio bajo la arena. Su existencia se basaba en recuerdos de los lugareños y en los tablones de madera obtenidos. La realidad era que, desde 1982, cuando el naufragio fue descubierto, Noel Hilliam había intentado llevar a cabo una evaluación magnetométrica de partes de la bahía Midge; sin embargo, la cantidad de hierro en la arena que se había trasladado a la bahía Midge hizo difícil obtener una posición precisa del naufragio. Entre 2006, cuando empezó mi investigación, y 2014, cuando acabó, hablé con Noel y otros respecto a la realización de una evaluación magnetométrica de toda la bahía Midge. Las barreras eran siempre un coste prohibitivo de alrededor de 5000 dólares neozelandeses y la gran área que se debía cubrir. Al igual que Noel, me resigné al hecho de que el lugar solo sería evaluado y el naufragio identificado cuando unos mecenas estuvieran dispuestos a pagarlo. A Jonathan Palmer le había entregado anteriormente lo que entonces se consideraba la “última pieza” de madera del naufragio. El doctor Palmer había escrito un borrador de un artículo académico sobre el trabajo que habíamos realizado en la bahía Midge y el análisis de las muestras de madera. Sobre esto, él consiguió financiación para completar la evaluación, algo desconocido para mí. Pueden imaginar qué contento me puse cuando recibí un correo electrónico de Jonathan, con aire despreocupado, pidiendo comentarios sobre el artículo actualizado. Comencé a leer lo que ya saben: entre las páginas del artículo actualizado había un mapa magnetométrico de la bahía Midge con la localización del naufragio

identificada. Entonces yo vivía en Abu Dabi, le escribí inmediatamente llamándole en broma “pendejo secreto”. No podía estar más feliz puesto que el señor Palmer había conseguido finalmente lo se que había estado hablando durante 30 años. Pasaron cuatro meses y el artículo sobre el que Jonathan había estado trabajando estaba finalizado. Jonathan fue el autor principal y Chris Turney, Alan Hogg, Fiona Petchey, Eric van Sebille, Richard Jones, Noel Hilliam, Matt Watson (de los Servicios ScanTec) y yo fuimos coautores; todos estuvimos encantados cuando fue aceptado por la prestigiosa *Journal of Archaeological Science*. ¡Bien hecho, equipo!



*Recuperación de la bodega del naufragio de la bahía Midge, 1981.  
De izquierda a derecha: Ron Halliday, Noel Hilliam, Ian Mcewan y Al Willcocks.*

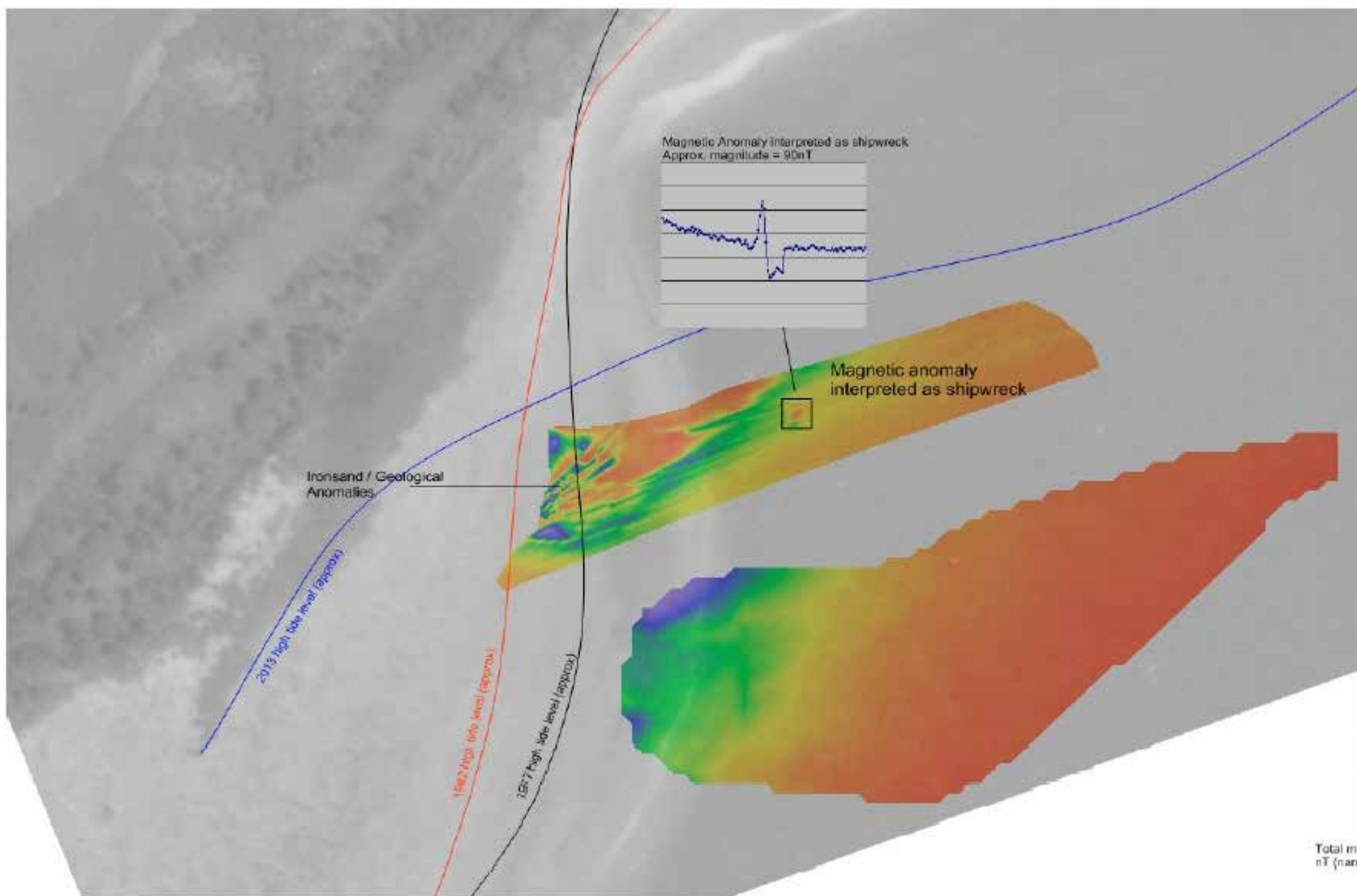
Los recuerdos de Noel Hilliam, Al Willcocks, Ron Haliday, Paki Pomare-Kena y Logan Forrest resultaron ser precisos: la posterior evaluación magnetométrica del lugar realizada por ScanTec en 2013 confirmó una anomalía de acuerdo con la localización del naufragio identificada por estos señores. La evaluación magnetométrica de alta resolución se realizó durante la marea baja (sobre tierra) y se llevó a cabo en una amplia zona de la bahía Midge. La anomalía dipola que ScanTec interpretó como el naufragio se observa claramente en los datos: la forma del dipolo es congruente también con un naufragio o restos. La superficie de la anomalía es aproximadamente 15 metros por 8 metros, con el eje vertical del grupo de anomalías moviéndose aproximadamente de norte a sur. Los resultados muestran que es una suerte que el naufragio no esté localizado más hacia el oeste, puesto que probablemente hubiera sido imposible de detectar debido a los depósitos de hierro en la arena y a la estructura geológica más profunda, que son la causa de una gran pendiente magnética y de anomalías esparcidas por todo el lugar que lo convierten en muy ruidoso en términos de señal magnética.



*Teca recuperada del naufragio de la bahía Midge*

## PREGUNTAS:

- 9a. ¿Qué opinan sobre la existencia de estos tres naufragios –Maunganui Bluff, Rangiriri y bahía Midge–? ¿Cuál es el más verosímil y cuál el menos?
- 9b. ¿Qué podría hacerse para fechar los naufragios y averiguar el nombre de los barcos?



Resultados de la evaluación magnetométrica de la bahía Midge

# PIEZA 10 DEL PUZLE:

## EL MAORÍ DE TEZ BLANCA Y CABELLO PELIRROJO, NORTHLAND

En Nueva Zelanda, las primeras tripulaciones de los barcos y los primeros colonos comentaban que algunos maoríes tenían rasgos europeos. Cuando Julian Crozet visitó la Bahía de las Islas con el explorador francés Marion du Fresne en 1771 opinó que había algunos maoríes:

«... cuyo color, en general, es similar al de la población del sur de Europa y vio a varios que eran pelirrojos. Entre ellos había algunos que eran tan blancos como nuestros marineros, y a menudo vimos a bordo de nuestros barcos a un joven alto de 1,80 de estatura que por el color y los rasgos podría haber pasado perfectamente por europeo.»

John Savage, un marinero que se instaló en la Bahía de las Islas en 1805 y que más tarde escribió un libro, comentó que los maoríes eran:

«De una categoría muy superior, tanto desde el punto de vista de la apariencia personal como del talento intelectual. Los hombres medían normalmente entre 173 y 183 centímetros de altura, eran bien proporcionados y fuertes. Por lo general, su color de la piel se parecía al de un gitano europeo.»

Igualmente, John Nicholas, quien acompañó a un maorí desde Sydney hasta Nueva Zelanda en 1814, describió su aspecto como: **“no más oscuro que los nativos de España o Portugal”**. J.S. Polack (1831), que regentaba un comercio en la Bahía de las Islas, creía que los maoríes con los que él se había encontrado eran de dos razas distintas: **“con colores de tez que iban desde el matiz oliva de la península ibérica al marrón-negro”**.

El tema común de estas primeras consideraciones sobre los maoríes de Northland es que las comparaciones muestran que algunos maoríes tienen características y un color de piel similar a los españoles y portugueses.

La pieza 11 del puzle, “La tradición oral de Northland, Nueva Zelanda”, podría ofrecer más pistas para evaluar dónde podría encajar esta pieza.

## TRAS LA PISTA: PAUL TITO

Me las ingeníé para localizar al jugador de rugby Paul Tito, poco después de su vuelta a Taranaki tras jugar con los Cardiff Blues en Gales. Vivo en Abu Dabi, lo que desafortunadamente no ofrece ninguna posibilidad de un encuentro cara a cara. Paul, comprensiblemente, no estaba seguro de querer verse involucrado en este libro, y lo respeto: el *whakapapa* es un asunto personal y sensible. Espero tener la oportunidad de conocerlo un día, charlar sobre las teorías ibéricas e invitarle a una cerveza. Él fue, después de todo, la inspiración detrás de esta investigación en primer lugar. También un buen jugador de rugby. El estadio de rugby New Plymouth, también conocido como Fish Bowl (Pecera), lleva su nombre.



*Paul Tito*

## PREGUNTA:

10. ¿Podría haber naufragado un barco en la costa noroeste de Nueva Zelanda y que los supervivientes contrajeran matrimonio con los maoríes, lo que justificaría el parecido de estos con los españoles y portugueses generaciones más tarde?

# PIEZA 11 DEL PUZLE: LA TRADICIÓN ORAL DE NORTHLAND, NUEVA ZELANDA

## PIEZA DEL PUZLE 11A:

EL NAUFRAGIO DE LA BAHÍA MIDGE, PENÍNSULA POUTO, NORTHLAND,  
NUEVA ZELANDA

Perteneciente a una primera generación de granjeros del puerto Kaipara, el señor Friedrich Wilhelm Schick (conocido como Gustav), que se instaló en Tangaihi, cerca del río Northern Wairoa, a finales de 1880, supuestamente oyó una historia de una anciana de tez blanca y cabello pelirrojo que vivía en estas tierras. La mujer afirmaba que muchas generaciones atrás había llegado un barco con “personas blancas” a Maunganui Bluff o al río Northern Wairoa. Decía que el barco naufragó, que varios miembros de la tripulación llegaron a la orilla llevando puesta una armadura y que enterraron un cofre. Los maoríes locales mataron a la mayoría, según la mujer. Gustav Schick creyó que la mujer era descendiente de uno de los supervivientes de la tripulación, dado que tenía el cabello pelirrojo y la piel blanca. Ella dijo que la armadura y los cascos fueron enterrados en una cueva en Pouto. El nieto del señor Gustav Schick, Trevor, creyó que su padre, Carl (conocido como Bill, el décimo de los once hijos de Schick), había encontrado una cueva donde describió haber visto “*piel y viejos fusiles de chispa con accesorios de latón y culatas de madera podrida*”. El joven Trevor decidió entonces investigar por su cuenta.

La señora Louis Kneebone, que asistió a la escuela de Te Kopuru durante 1930, también puede confirmar que Trevor Schick encontró la cueva:

«Un día, uno de los alumnos, Trevor Schick, trajo a la escuela un “casco español” que encontró en una cueva en la parte de atrás de la granja familiar. Se armó un gran revuelo en el patio. Los chicos y chicas tenían patios separados en Te Kopuru. Se extendió el rumor de que Trevor Schick había traído un antiguo casco que había encontrado en una

*cueva en su granja o en algún lugar cerca de la granja. Y dijo que tuvo que sacar muchas rocas para hacer un agujero por el que entrar, y también mencionaba que allí había una canoa maorí. Todos estábamos emocionados pero no significó mucho entonces. Sí, era muy antiguo, creo. Todos hablábamos sobre ello en el patio y nos preguntábamos de dónde sería. Los profesores dijeron que era un casco español y Trevor se metió en problemas por traerlo a la escuela para clase matutina. Al joven Trevor le dijeron los profesores, en términos inciertos, que “lo devolviera al lugar donde lo había encontrado”. Creo que soy la única que queda de aquella época... hace ahora más de ochenta años.* >>



Gustav Schick



Trevor Schick de niño



A family legend claiming Maoris massacred a party of Spanish sailors has surfaced following the announcement that the Northern Wairoa museum have salvage rights on a 430 year old ship wreck on Dargaville's Ocean Beach.

Mr Trevor Schick from Whakapara remembers his grandfather telling them a story which had been handed down through many generations.

It concerned a group of sailors being wrecked on Baylys Beach and in time ar-



iving at McLeod's Bay near Pouto, where they buried a chest they had carried with them.

When their task was almost completed they were set upon by a party of Maori's who killed either all or most of the party.

The land on which this took place appears to be near the Schick Estate at Tangaihi. The story follows that Mr Carl William Schick, father of Trevor Schick, along with his brother was one day exploring caves on the property when they found some rock hard leather and flint lock.

They told their family and were rewarded with a sound 'telling off' and to ensure the caves were not disturbed again the cave mouth was buried.

## Maori Lady's tale of Spanish landing and massacre near Dargaville

The closest Choice City could get to tracking the Maori legend about the alleged Spanish landing was the tape which has been made by retired Whakapara farmer Trevor Schick.

The Schick family settled at Tangaihi on the Pouto Peninsula in the 1890's. Trevor's grandfather had befriended an old Maori lady who squatted on their land with family.

One day when she had come to trust him she told him the story of the landing by foreigners.

According to her story the boat

came up the Northern Wairoa and foundered near the Mangonui Bluff. A party wearing leather and iron came ashore and headed in the direction of the Kaipara harbour carrying a box. They were followed by the Maoris. When they arrived at McLeod Bay (later recalled Treasure Bay) they realised they were on a peninsula and started to bury the box. At this stage the Maori's descended on the party and killed all or most of them. Although this was acknowledged by the Maori woman, Trevor's grandfather believed she was a descendant of one of the survivors.

"My grandfather described her as having red hair and coppery complexion," he said.

The Maori lady said that helmets and swords were taken from the dead soldiers.

Trevor also believes his father could have stumbled on the cave where the items taken in the raid were hidden. As a youngster he went into a burial cave on the Schick farm at Tangaihi, which was a known burial cave. He saw leather and old flintlock with brass fittings and rotted wooden stocks.



La señora Louis Kneebone y su hijo Kevin

# TRAS LA PISTA:

## LAS CINTAS PERDIDAS DE LA ENTREVISTA A TREVOR SCHICK

Lamentablemente, Trevor Schick ha fallecido. Sin embargo, me las ingenié para localizar a su mujer, Louis Schick, y a su hija, Marion Devere-Ellery.

*“Papá [Trevor] lo recordaba claramente”, recordaba Marion Devere-Ellery. “Efectivamente, entró en la cueva”, recuerda la mujer de Trevor, Louis. “Cogió el casco y cuando su padre Carl, que era un hombre muy estricto, lo supo, le dijo que lo volviera a dejar donde lo había encontrado. Cuando aparecieron las noticias a principios de 1980 sobre una posible carabela en la costa, él se acordó del casco y contó la historia a la televisión y a la radio”.*

Louis y Marion pudieron encontrar una grabación de 1982 de la entrevista con Trevor, que es fascinante de escuchar. Una transcripción de lo que Trevor dijo en esa entrevista aparece a continuación:

«*Mi abuelo llegó alrededor de finales de 1880 - principios de 1890 y tenía mucha amistad con los maoríes nativos de aquí [Tangaihi]. Y la historia era que había un barco que llegó muchos años antes a la playa de Dargaville, por Baylys y Dargaville. Decían que era un barco español de alguna clase y que había bajado por la costa y debieron de pensar que estaban en el continente, no en la península. Bajaron por el continente y cruzaron y llegaron a una bahía llamada McLeods, creo que se llama ahora así. Y mientras estaban enterrando un cofre o algo así y estaban a punto de acabar (nunca dijeron que fuera el cofre de un tesoro o similar, simplemente dijeron que era un cofre o una caja), los maoríes los atacaron y mataron a todos.*

*Y años más tarde nos dijeron que había un casco y una espada y otras reliquias que se habían encontrado en la bahía McLeods. Esto está en la península de Pouto. Yo he estado en la bahía McLeods; nuestra familia ha estado allí durante muchos años. Solía ser, bueno, todavía es, parte de Schick Estate. Y hay allí una carretera llamada carretera Schick.*

*Los maoríes dijeron que ocurrió hace muchos años. Tiempo atrás, porque los maoríes ancianos hablaban de que fueron sus bisabuelos o algo así. Sus tatarabuelos. Fue en la época de mi abuelo. Y solían juntarse y hablar todos, cuando entablaban amistad con los maoríes; normalmente los maoríes no hablan mucho, son muy callados. Pero, una vez que tienen confianza, te cuentan estas cosas; estas son cosas personales para los maoríes, que no cuentan nada, son muy tímidos. Pero mi abuelo tenía su confianza.*

*Había unas cuevas grandes allí y papá [Carl] decía que cuando era niño solía entrar. El abuelo, cuando se enteró de que habían estado allí, les gruñó y tapó las cuevas..., en Tangaihi.*

*Encontraron mucho material como piel, trozos de piel y esa clase de cosas, que se había puesto dura como la madera. Había sido un lugar de enterramiento maorí y había fusiles de chispa, rifles y ese tipo de cosas.»*

*Trevor Schick, entrevistado por Heather Loveridge, 1982*

A Noel Hilliam, historiador de Pouto, también le han contado lo que refleja la tradición oral sobre el amarre español:

«Tras bucear en el naufragio de la bahía Midge, se me acercó una anciana maorí de 92 años de edad, de los iwi de Waitaha, la señora Arama Pieta, cuyos antepasados vivieron cerca de aquí. Me relató la historia del navío de la bahía Midge, que denominó Cicilia Maria, y que habría sorteado el peligroso Kaipara Bar y anclado en esa bahía. Los 22 miembros de la tripulación y el capitán llegaron a tierra e inmediatamente fueron atacados por un jefe maorí que había venido a Kaipara desde la Bahía de las Islas, para atacar a los maoríes de Pouto. Mataron a toda la tripulación, pero el capitán que llevaba una armadura fue respetado porque creían que era un dios.

*Me contó que su nombre era Pieta Condentous De Lamora. Fue llevado a la Bahía de las Islas y le dejaron que viviese con una doncella maorí. El nombre Pieta (y su equivalente actual Peters) todavía persisten en el norte. Pieta tuvo muchos descendientes que, como la señora Pieta, afirman ser de origen español.»*

El agente de policía Jim Corbett también puede sumar a la leyenda de la masacre de los blancos una armadura y un casco que llevaba la tripulación. Él fue agente de la policía local entre 1950 y 1990 en el distrito de Kaipara. Lamentablemente, el agente Corbett ha fallecido (2006), pero en una entrevista realizada antes de morir, contó la historia que un *tounga* (sacerdote) maorí local, Michael Manukau (que también ha fallecido) le relató. Michael fue uno de los Te Uri o Hau Hapu, estaba establecido en Waikaretu Marae y, según Corbett, solía pescar por las tardes en una playa particular del puerto de Kaipara. Una tarde, Michael le contó al agente Corbett que había encontrado en la playa un “casco español”, dentro del cual había una calavera. El agente Corbett afirmó que Michael había escondido el casco y que no le dijo por donde:

«El *tounga* maorí en mi época era un hombre llamado Michael Manukau. Yo conocía a Michael. Michael solía ir en un caballo de tiro. Solía cabalgar hacia el faro para pescar. Y cuando el viento soplaba fuerte en la costa movía la arena. Y ahí, en la arena, estaba el casco español y ¡dentro estaba la cabeza! No quería dejarlo allí así que lo cogió y lo enterró. Había unos cuatro marineros que llevaban armaduras y sombreros y

*todos ellos fueron abandonados en la arena y la arena los cubrió. Fue únicamente en los últimos 20 años que fue destapado, pero habrá otros allí también, habrá esqueletos y todo.»*

*Jim Corbett, agente de policía, entrevista de 2002*

«Después de semejante conflicto los maoríes no iban a encargarse de los cuerpos o de moverlos, así que seguramente fueron abandonados allí; les considerarían tapu. Y hay alguna fábula que dice que el extremo de la bahía Midge es tapu.»

*Logan Forrest, escritor, historiador y granjero de Pouto, entrevista de 2009*

«He hablado con bastantes maoríes en Hokianga, y parece que saben mucho sobre los conquistadores, españoles. Y los lugareños ancianos que han fallecido solían hablar sobre ello, sobre el lugar donde se encontraron esos mosquetones y cascos.

*Los maoríes tenían varias cuevas de enterramiento en North Head, pero no sabemos dónde están. No las vamos a excavar porque son tapu. Los rifles que se encontraron eran mosquetones, y cascos y corazas. Están ubicados en North Head, en Pouto, nadie sabe dónde.»*

*Robert Kiddle, habitante de Hokianga, entrevista de 2009*

«El casco y similares estarán enterrados en algún lugar, pero hasta que sea descubierto, no sabemos donde está.»

*Paki Pomare-Kena, kaumatua de Pouto, entrevista de 2012*

## TRAS LA PISTA: EL AMARRE Y EL CASCO ESPAÑOLES

«Acabábamos de compartir un korero respecto al amarre español y la leyenda del casco. La opinión del kaumatua Paki era que definitivamente el casco fue encontrado por los nativos maoríes de su hapu; sin embargo, ponía en duda que el agente de policía Jim Corbett tuviera el nombre correcto de la persona que lo encontró. Tabu Kena, consejero y kaitiaki de Tē Uri o Hau, se sumó a la historia. “Ves, Michael estaba asustado de todo lo relacionado con lo tapu. Él hubiera salido corriendo más de una milla si hubiera encontrado el casco. Probablemente tampoco iba tanto a pescar ni montaba a caballo. Así que probablemente no era Michael. Es más probable que fuese el viejo Jim o Tom Pomare: solían montar a caballo por la península e iban a cazar conejos y a pescar”.

“El agente de policía Jim Corbett era un hombre honesto y seguramente uno de los nuestros le contó la historia; ¡simplemente creo que se burló del maorí que se lo contó!”, rió Paki Pomare-Kena.

“Es posible que estuviese enterrado cerca de donde el viejo Jim o Tom lo encontraron, pero, hasta que se descubra, no sabremos dónde está. En cuanto a la armadura y otros cascos, algunos debieron ser enterrados en cuevas, otros abandonados, depende de cómo lucharon”, continuó Paki.

Respecto a la época del hallazgo y reentierro de este casco, David Sims y el autor han tenido muchos debates y creen que hemos restringido el acontecimiento al periodo de 20 años entre que el agente Corbett llegó a Ruawai a principios de 1960 y 1980. »

« No me sorprendería que los españoles hubieran llegado a Nueva Zelanda en épocas tempranas, y ni tan siquiera discutiría el hecho de que estuvieron aquí. »

*Paki Pomare- Kena, kaumatua de Pouto, entrevista de 2013*

## PREGUNTAS:

- 11a. ¿Cuál es su opinión sobre el “amarre español” y el(los) casco(s) español(es) de Dargaville?
- 11b. ¿Cuál es su opinión sobre las ubicaciones nombradas en el artículo de la revista *Choice City* y la entrevista a Trevor Schick? ¿Coinciden algunas de las ubicaciones con algunos de los lugares del naufragio?
- 11c. ¿Es el relato del artículo de la revista *Choice City* complementario al de Noel Hilliam?



*Tabu Kena y el kaumatua Paki Pomare-Kena, Tē Uri o Hau, Waikaretu Marae*

## TRAS LA PISTA: CONSULTA A LOS WAIKARETU MARAE

«*Tiene mi bendición para continuar su rastreo, no se hace daño*», dijo el anciano Paki Pomare-Kena, kaumatua de los Tē Uri o Hau Hapu, en Waikaretu Marae, Pouto.

El director de cine David Sims y yo hemos estado consultando con los Waikaretu Marae respecto a nuestro documental *Mystery at Midge Bay: Discovering New Zealand's Oldest Shipwreck*.

*“Si su documental e investigación promocionan el puerto de Kaipara y lo protegen, entonces, adelante”, dijo el consejero Tahu Kena. No todo el mundo en Waikaretu Marae estaba de acuerdo; llevó otros siete meses conseguir el apoyo de los marae. Creo que en total consultamos a los waikaretu durante casi 12 meses, un proceso que implicó un elevado número de reuniones cara a cara y muchas conversaciones telefónicas e intercambio de correos electrónicos. Cuando finalmente llegó la carta, justo antes de las Navidades de 2013, David Sims y yo estábamos como locos:*

***“En nombre de los consejeros de Waikaretu Marae, Pouto, y tras numerosas discusiones con los whanau de Waikaretu Marae, Pouto, nosotros, los consejeros, hemos acordado unánimemente la emisión de la película en televisión”.***

*Tener esta carta de respaldo de los Waikaretu Marae para realizar el documental y la investigación, en mi opinión, era fantástico, dado el tiempo que llevó. Se trataba de un indicio real de la integridad y wairua que David Sims y yo habíamos mostrado en la investigación.*

*El korero (debate) con los waikaretu sobre nuestro documental fue una experiencia cultural muy especial, una que recordaré hasta el*

*final de mis días, al igual que David Sims y mi padre, Mike, que estuvo presente. Los marae son una fantástica institución muy bien llevada por los consejeros waikaretu; es una ahi kaa (casa de fuego) de la que estar orgullosos. Nos sentimos muy bien recibidos allí y muy agradecidos a los kaumatua de Pouto, a Paki Pomare-Kena y a los consejeros Tahu Kena, Maurice Pihanga y Liza Rimene por tomarse el tiempo de hablar con nosotros.* »

## PIEZA DEL PUZLE 11B:

LA ESPADA DEL BOSQUE LOGAN EMPUÑADA POR UN ESQUELETO, POUTO, NORTHLAND, NUEVA ZELANDA

«Fue durante una gran tormenta a finales de 1950 cuando tuvo lugar un gran desprendimiento en la pared del acantilado de Tauhara Pa, Pouto, donde yo trabajo. Yo tenía 8 o 10 años en aquella época y el desprendimiento dejó al descubierto un esqueleto en pie, con una espada en una mano y una taiaha en la otra. Echamos a correr para avisar a nuestros padres y volvimos a la mañana siguiente; no había rastro de ello, había desaparecido por completo. Era espeluznante. Debía de estar situado como a un cuarto de la parte de arriba, al mismo nivel que la empalizada defensiva. Gran parte de la defensa ha caído al mar desde entonces, pero nunca lo olvidaré. Medía unos 1,82 metros, una vista impresionante, todavía puedo verlo... He pensado mucho en ello durante toda mi vida, pensaba que era extraño encontrar un enterramiento junto a una empalizada. Era muy raro y me hace pensar que la persona también era muy extraña; después de todo, tenía una espada. Quizás fue uno de los españoles que fueron masacrados y en su vida hizo algo importante. Pudiera ser que viese al enemigo acercarse o salvarse la defensa, o algo en esa línea, así que, cuando murió o lo mataron, fue enterrado de pie para continuar con su trabajo como vigilante de la defensa.»

*Logan Forrest, escritor, historiador y granjero de Pouto, entrevista de 2009*

## PIEZA DEL PUZLE 11C:

LA CRUZ ESPAÑOLA O PORTUGUESA EN EL RÍO NORTHERN WAIROA, HOANGA, NORTHLAND, NUEVA ZELANDA

Los primeros exploradores europeos usaban una variedad de símbolos para señalar su presencia en un territorio descubierto recientemente. Los portugueses normalmente levantaban pilares de piedra llamados *padrão*; los españoles levantaban grandes cruces de madera. Ambos se reivindicaban como actos oficiales con los que se indicaba el dominio sobre el territorio (Seed, 1995). Una de dichas cruces fue probablemente localizada en una granja que limita con el río Northern Wairoa, en Dargaville, Nueva Zelanda. Era sabido por los habitantes de aquella época que se trataba de un asentamiento europeo; nadie sabía de dónde habían llegado. El padre del actual dueño de la propiedad, el señor Ian Godfrey, de 83 años, compró la granja a la familia Danks allá por 1942.

Entrevisté a los habitantes de Hoanga Ian Godfrey y Stafford Hill y a los historiadores de Northland Noel Hilliam y Ron Halliday en 2013:

«Nos trasladamos a la granja de George Danks cuando tenía 11 años, en 1942. Oí hablar sobre ello cuando llegué aquí por primera vez: la leyenda de la cruz de piedra española en algún lugar de Hoanga. Un amigo y yo fuimos a buscarla cuando éramos niños pero no la encontramos; fue un poco más tarde cuando averigüé que había sido derribada para construir una esclusa en 1930. Ese es el problema en Hoanga, que no hay mucha piedra.»

*Ian Godfrey, granjero de Dargaville, entrevista de 2013*

«George Danks era un buen hombre, honesto y sincero, y yo creo lo que dijo. Y dijo: "Cuando era niño, solía escalar esa cruz de piedra, así que sé que existió. Definitivamente, estaba allí". George nos contó que la cruz estaba levantada al borde de un arbusto kahikatea que no está lejos del río, a unos 90 metros más o menos. Solíamos jugar allí de niños. Entonces, los portugueses eran gente bastante religiosa, eran buenos católicos y siempre llevaban mucha piedra como lastre para construir una cruz, la piedra debe de haber salido del barco.»

*Ron Halliday, historiador de Northland, entrevista de 2013*

«George Danks era un granjero de Hoanga y después se trasladó a la ciudad y trabajó con una ambulancia. Era un hombre muy conocido, derecho como una vela, y tenía un amplio conocimiento de Hoanga. Dijo que la cruz era una gran cruz de madera, de unos 3 metros de alto y con 1,5 metros de piedra alrededor de la base, una especie de mojón, para sujetarla. Siempre oí denominarla como cruz española, pero podría haber sido portuguesa. Fue derribada justo antes de la guerra [Segunda Guerra Mundial] hacia 1930 más o menos y las piedras se usaron para construir la esclusa. Lo comprobamos con Ian [Godfrey] cuando estaba en la granja; intentamos encontrar las piedras de la esclusa pero no las encontramos: las recuperó el río.»

Noel Hilliam, historiador de Northland, explorador de naufragios y granjero, entrevista en 2013

«George Danks y mi padre, Derek Hill, fueron a la escuela en Hoanga, que entonces también se llamaba Graham's Fern. El altar de piedra estaba allí, seguro; mi padre iba con George y solían jugar allí. Evidentemente, era todo de piedra con una cruz de madera en lo alto. Ellos decían que era un tipo de santuario español o algo así. Bien, allí estaba toda la piedra de Hoanga; la cantera más cercana es Tuawiri, que está a unos 8 kilómetros. Hay también una historia sobre una mujer maorí de Pakotai [a unos 24 kilómetros de distancia] de 1817 que enseñó a un misionero un anillo con una esmeralda y decía que había pertenecido a su familia durante nueve generaciones. Se creía que procedía de los alrededores de la cruz.»

Stafford Hill, habitante de Hoanga y contratista agrícola, entrevista en 2013

«En el año 1950 yo estaba en el hospital con un excavador yugoslavo. El excavador me contó que en 1902 a él y a sus amigos les habían contratado para limpiar kahikatea, maleza, a lo largo de las orillas del río. Entre la maleza encontraron un altar de piedra con raíces de árboles entre él. Desde entonces lo he buscado pero no lo he encontrado.»

Jim Cox, botánico

A la hora de evaluar la existencia de una cruz localizada en un kahikatea, en un bosquecillo en Hoanga, cerca del río Northern Wairoa, hay cuatro explicaciones diferentes de los habitantes de Northland, que relatan las historias de dos hombres, ahora fallecidos, George Danks y Derek Hill, quienes decían haber visitado la cruz antes de que fuera derribada para construir la esclusa. Tres de los relatos se refieren a ella como una cruz española y uno como una cruz portuguesa.



Una antigua granja de Hoanga, Dargaville, Nueva Zelanda





# PIEZA 12 DEL PUZLE: LA TRADICIÓN ORAL EN NUEVA ZELANDA EN SU CONJUNTO

## PIEZA DEL PUZLE 12A:

LA EXPLICACIÓN DE TE WEHERUA DE UN NAVÍO EUROPEO ANTERIOR A COOK,  
WELLINGTON, NUEVA ZELANDA

En su viaje a Nueva Zelanda en 1777, el capitán Cook recogió a dos maoríes, Te Weherua y Koa, en Queen Charlotte Sound, que viajaron con él a Tahití. Te Weherua (también llamado Tiarooa o Te Wehera o Teweiharooa) era un joven jefe de unos 17 años; el otro, Koa (también llamado Cooa, Loa o Kokoa), era el criado de Te Weherua, tenía unos 12 años.

Poco después de salir de Queen Charlotte Sound, Cook les preguntó sobre navíos que podían haber estado en las costas de Nueva Zelanda antes que él. A ambos les habían contado la historia de un *turehu* (de una persona blanca) que había llegado en barco a Wellington. El *turehu* se había “quedado” a una mujer maorí y tuvieron un hijo. La siguiente explicación es del historiador neozelandés John Beaglehole, editor de los diarios del capitán Cook en 1950. Antes de eso, los diarios de Cook nunca habían estado de forma explícita disponibles para el público porque las copias, los fragmentos y otro material relevante se encontraban en varios archivos en Londres, Nueva Zelanda y Australia.

«Un día durante nuestro interrogatorio a Tiarooa [Te Weherua] sobre cuántos barcos había visto o había oído que estuvieron en Queen Charlotte Sound o en cualquier puerto vecino, él comenzó con uno del que no habíamos oído hablar antes, que había atracado en un puerto de la costa noreste de Tiera Wette o Tétara-Wette [en la costa de Wellington] pero unos años antes de que yo llegase en buenas condiciones en el Endeavour [en 1770], lo diferenciaban llamándolo [el Endeavour] barco de Tupaia.»

*Al principio yo creía que él estaba confundido con respecto a la época y el lugar, y que podría haber sido M. Surville, de quien se dice que atracó en un puerto de la costa noreste de Eabeinomauiwe [Isla Norte] el mismo año que yo estaba en el Endeavour, o que podría referirse a M. Marion [du Fresne] que estuvo en la Bahía de las Islas en la misma costa, unos años más tarde.*

*Pero tanto Tiarooa como el otro [Koa], que parecían estar familiarizados con la historia a pesar de no haber nacido en la misma época, nos aseguraron que no había ningún error ni en cuanto a la época ni al lugar, y que todo el mundo había escuchado hablar sobre Queen Charlotte Sound y Teerawitte.*

*Dijo que el capitán, durante su estancia, se había quedado con una mujer del país y que ella había tenido un hijo de él que tenía más o menos la edad de Cooa [Koa] y que vivía [es decir, tendría unos 12 años]. También nos contó que fue a través del barco como les llegaron por primera vez las enfermedades venéreas, que son ahora muy comunes...*

*Lamento mucho no haber sabido de este barco mientras estábamos en Sound, por medio de Omai [intérprete tahitiano] podríamos haber tenido una mejor y más completa versión de la gente que lo vio, ya que el relato de Tiarooa era solo de lo que le habían contado y, por lo tanto, susceptible de errores.*

*Sin embargo, no tengo duda de que tiene razón en lo que respecta a que el barco estuvo en Tierrawitte, ya que se corresponde con lo que nos contaron cuando estuve allí a últimos de 1773.*

*Cuando continuamente preguntábamos por la aventura [desaparecida], algunos de los indios nos informaban sobre un barco que había estado en un puerto en la costa de Tierrawitte, pero en aquel momento creímos que les habíamos confundido y no le dimos importancia.»*

Beaglehole, 1955: 73-7

Un punto interesante de los diarios de Cook de 1777 es que él escribió que había oído relatos similares sobre un barco extranjero que se había adelantado a su primer viaje de 1773; sin embargo, creyó cuando escuchó los primeros relatos de los maoríes que debían de estar equivocados.

Sobre el primer viaje de Cook, Joseph Banks escribió en su diario que un viejo maorí le había contado a Tupaia, un intérprete tahitiano, que “*había un relato sobre dos grandes navíos, que en algún momento llegaron aquí y fueron totalmente destruidos por los habitantes y toda la tripulación fue asesinada*” (Beaglehole, 1955: 245, 1962: 462; Best, 1925: 135).

Sobre el segundo viaje de Cook, escribió:

«*Desde que los nativos han estado con nosotros ha aparecido un informe, se dice que es el primero que viene de ellos, que un barco se ha perdido recientemente en algún lugar del estrecho y que mataron a toda la tripulación. Cuando los analicé, no solo lo negaron, sino que parecían ignorar el asunto por completo.*

*Un barco había desaparecido recientemente en el estrecho, algunos alcanzaron la orilla y los nativos robaron la ropa, etc., por lo que algunos fueron asesinados: pero después, cuando ya no pudieron disparar más, los nativos mejoraron y les mataron con su pata patoos y se los comieron. Pero [los nativos locales dijeron] que no habían tomado parte en el asunto, que había ocurrido en Vanua Aroa, cerca de Teerawhitte, que está al otro lado del estrecho.*

*Un hombre dijo que hacía dos lunas, pero otro le contradijo y contó con sus dedos 20 o 30 días. Describieron con gestos como el barco quedó hecho trizas cuando chocó contra las rocas hasta que quedó desparramado.*

*Al día siguiente otros contaron la misma historia u otra con casi el mismo significado, y señalaban hacia la bahía del Este, que está en el lado este de Sound, como el lugar donde ocurrió.»*

*Beaglehole, 1955: II: 572*

La conclusión de Cook fue que un navío extranjero había llegado a Nueva Zelanda antes que él. Un relato dice que el capitán del viaje tuvo un hijo con una mujer maorí, otro dice que el barco naufragó. Unos maoríes ponían la fecha de llegada del barco poco antes del segundo viaje de Cook, aunque esto es contradictorio con el relato de los ancianos maoríes a Banks en su primer viaje.

## PREGUNTA:

12. Basándonos en los relatos de Te Weherua y Koa y los relatos que el maorí le contó a Cook en su primer viaje, ¿un navegante extranjero visitó la región del estrecho de Cook antes del primer viaje de Cook?

## PIEZA DEL PUZLE 12B:

### LAS ENFERMEDADES VENÉREAS ENTRE LOS MAORÍES EN NUEVA ZELANDA EN LA ÉPOCA DEL CAPITÁN COOK

Se cree que las enfermedades venéreas eran conocidas por los maoríes antes de que los europeos llegasen a Nueva Zelanda y cohabitaran. El capitán Cook escribió una explicación en su diario de cómo las enfermedades venéreas podrían haber llegado a Nueva Zelanda. Cuando preguntamos a los dos maoríes, Te Weherua y Koa, sobre los otros primeros barcos europeos que habían visitado Nueva Zelanda (ver pieza del puzle 12A) contestaron que las enfermedades venéreas habían llegado en un barco que había arribado antes que él:

«Él [Te Weherua] también nos contó que era a través de este barco que las enfermedades venéreas se dieron por primera vez entre ellos, que son ahora muy comunes...»

*Beaglehole, 1955: 73-77*

Si la explicación de Te Weherua se cree, entonces un barco llegó a la región de Wellington antes que Cook y hubo cruces entre la tripulación del barco y los maoríes. Era improbable que en el barco fuese Abel Tasman puesto que no se cree que llegase a Nueva Zelanda.

## PIEZA DEL PUZLE 12C:

### LA TRADICIÓN ORAL MAORÍ, CABO DEL ESTE, NUEVA ZELANDA

Al norte de Wellington, en el cabo del Este, hay otra historia acerca de un *turehu* (persona blanca) que llegó muchas generaciones antes de que Nueva Zelanda fuese colonizada. En 1911, el jefe maorí Ngati Porou Mohi Turei daba fe de que un barco *turehu* había llegado al cabo del Este.

«Cuando el sol estaba en lo más alto, se veía un bote remando hacia ellos, que venía de un lugar remoto. Era un bote largo, con muchos remeros a cada lado y filas de gente en el medio, con un guía de pie y también un hombre en la popa. Vino directo a ellos. La tripulación de la embarcación de pesca se asustó, pensando que era una embarcación de guerra... Sin embargo, a medida que el bote se acercaba a ellos, los remeros se subieron a bordo... Giró y flotó al igual que la embarcación de pesca. Los lugareños vieron cómo era de largo, y el número de gente que se sentaba en el medio.

Entonces los hombres a ambos lados del bote cogieron sus útiles de pesca, los cebaron y los tiraron al agua. Enseguida estuvieron llenos de peces: cuatro, cinco, seis en los anzuelos de cada caña, a ambos lados del bote. Las personas de la canoa ya no tenían miedo, estaban emocionados de ver a esta gente pescando tantos peces. Su timonel les ordenó elevar el ancla y remar hacia donde los peces estaban picando. A medida que remaban más cerca, la gente del bote recogía las cañas. La embarcación local iba sin rumbo, y su tripulación miraba a esta gente: parecían muy raros. El hombre en la popa del bote se levantó para elevar el ancla; toda la gente del medio agarró la cuerda del ancla y, a medida que la elevaban, coreaban.

*Así es como sonaban las palabras:*

Ka whakatakotoria  
Ki te ika te wa o Tu  
E ko te tae o Tu  
E kore rarii

*Una vez que el ancla estuvo a bordo, aquella gente cogió sus remos y, según se movían, hablaban en su idioma. Así es como sonaba:*

Pakepakeha, Pakepapakeha  
Hoihoi hii, hoihoi hii  
Hihi hii, hihi hii

*Ahora se les podía ver claramente. Eran turehu (gente blanca), punehunehu (de apariencia sensible), ma (blancos), makorako (pálidos, como albinos), whero takou (rojos, como el rojo ocre): así parecían sus caras. La proa del bote giró y remaron hacia donde habían venido. El guía y el timonel se levantaron de nuevo. En un abrir y cerrar de ojos parecía que su bote se iba a elevar sobre el mar, parecía como si estuviesen remando en el aire, y finalmente se perdieron entre las nubes.*

*Después los lugareños supieron que estos eran turehu (gente blanca), paptupaiarehe (hadas), aparangi (dioses del mal), atua kahukahu (espíritus mortinatos), kowhiowhio (espíritus silbantes). Fueron vistos muchas veces, antes y después de esto. Sus haka (cantos) todavía son recordados, y el lugar donde cantaban se llamaba Haka of the God.*

*El avistamiento de este bote turehu se produjo mucho antes de la llegada del barco del capitán Cook. Cuando los viejos hombres y mujeres vieron el barco del capitán Cook, gritaban: “Es una isla, es una isla que viene flotando desde lejos. Aquí está, viene hacia nosotros”.*

*Cuando vieron las velas, gritaron “¡Aha, ha! ¡Las velas de esta isla viajara son como las nubes del cielo!...”. >>>*

**Mohi Turei Ngati Porou, reverendo**

*Transcrito por Reweti Kohere de Te Pipwharaurou (1911)*

*Traducido por Anne Salmond y Mermeri Penfold (1991)*

Mohi Turei fue un respetado sacerdote, compositor de haka, orador y escritor y fue una figura muy importante en la comunidad Waiapu, antes, durante y después de las Guerras de la Tierra de Nueva Zelanda en el año 1860. Si se cree el relato de este respetado sacerdote maorí, entonces un primer barco europeo llegó antes que Cook al cabo del Este. La tripulación era blanca, con pelo rojo o claro y eran buenos pescadores. El navío desde el que pescaban coincide con la descripción de un barco alargado y quizás la referencia a que desapareció entre las nubes se refería a las velas del navío madre. No pudo haber sido el barco de Tasman porque no visitó esta área de Nueva Zelanda.



*Retrato del reverendo Mohi Turei. Fuente: Biblioteca Alexander Turnbull, Wellington, Nueva Zelanda*

# PIEZA 13 DEL PUZLE:

## LOS SINGULARES *POHUTUKAWA* DEL PUERTO COSTERO DE LA CORUÑA, AL NORTE DE ESPAÑA

En 2001, en el noroeste de España, un botánico neozelandés, el doctor Warwick Harris, y el español especialista en semillas Juan Piñeiro descubrieron dos singulares *pohutukawa* (metrosideros) que crecían en la costera ciudad de La Coruña y en la cercana ciudad costera de Pontevedra. Los árboles, originarios de Nueva Zelanda, podrían ser la evidencia de una primera visita de exploradores españoles y portugueses a Nueva Zelanda y su vuelta a España.

Las dimensiones del árbol de La Coruña, 8,3m de perímetro de tronco, 18m de alto y una copa de 23,6m x 23,1m, son similares a las dimensiones máximas definidas por H.H. Allan en *Flora of New Zealand* (1961), siendo estas las del *pohutukawa* de Te Araroa en el cabo del Este, que mide 20m de alto. El árbol de Pontevedra es más pequeño y probablemente más joven, con un perímetro de tronco de 5,42m, 18m de alto y una copa de 24m x 20m.

Hay conjeturas sobre su edad. Unos dicen que los árboles tienen entre 400 y 500 años; otros dicen que tienen 200 y que fueron traídos por un marinero inglés de las antípodas.

El doctor neozelandés Warwick Harris, cuyo amigo gallego, el doctor Juan Piñeiro, le informó sobre un gran *pohutukawa* en Galicia, sugirió una posible conexión con la presencia inglesa en La Coruña durante la guerra en la península, relacionándola con la historia de sir John Moore y la evacuación de los ingleses en 1808. La opinión de Harris es que el *pohutukawa* fue introducido por primera vez en Europa vía Inglaterra (donde no es probable que sobreviva fácilmente como planta de exterior y semilla) y entonces se distribuyó a otras partes de Europa, incluida La Coruña. Si los árboles tienen unos 180-200 años, esto respaldaría la teoría de Harris.

El antiguo uso del terreno del solar de La Coruña no ofrece ninguna otra pista. Se cree que antes de que el solar de La Coruña fuese una comisaría de policía,

fue un hospital para tuberculosos y, antes de eso, una fábrica de jabón. El árbol de Pontevedra se encuentra en un parque.

Si cualquiera de los dos árboles tiene más de 245 años, (cuando el británico capitán Cook descubrió Nueva Zelanda era 1769) o incluso 372 años (cuando el holandés Abel Tasman descubrió Nueva Zelanda era 1642), entonces la presencia de los árboles se añadiría a la teoría de que Nueva Zelanda fue descubierta por españoles o portugueses y no por holandeses y británicos. Las historias locales de La Coruña especulan con que los árboles tienen 300 años. De hecho, un reciente correo electrónico de un anciano habitante de La Coruña, Pablo C, afirma que su madre decía que el árbol no había crecido más “desde 1930”, y eso fue hace 84 años.



Pohutukawa de La Coruña

## TRAS LA PISTA: LOS SINGULARES POHUTUKAWA EN ESPAÑA

« Durante el curso de mi investigación me encontré con un interesante artículo periodístico que informaba de que un botánico neozelandés, el doctor Warwick Harris, y el doctor español especialista en semillas Juan Piñeiro habían “descubierto” dos grandes pohutukawa neozelandesas en la ciudad española costera de La Coruña. Contacté con el doctor Harris, que me puso en contacto con su amigo el doctor Piñeiro.

Cuando mencioné que iba a visitar La Coruña en 2009, el doctor Piñeiro organizó un itinerario fantástico y no solo visité el pohutukawa, sino que también conocí a los concejales de La Coruña y a los historiadores locales, así como los lugares más importantes de la bonita Coruña.

A través de los contactos del doctor Piñeiro con el ayuntamiento de La Coruña, recibimos permiso del teniente alcalde, el señor Florencio Cardador, para datar los árboles usando la dendrocronología. David Sims, el doctor Jonathan Palmer y yo estábamos listos para viajar a La Coruña a datar los árboles en septiembre de 2010, pero tuvo lugar el primer terremoto de Christchurch, que impidió al doctor Palmer (que vivía en Christchurch) viajar.

En 2013, conocí al embajador español en Nueva Zelanda, el señor Sanz. Durante un desayuno, estuve encantado de saber que la Embajada de España en Nueva Zelanda estaba interesada en nuestro documental e investigación sobre las primeras visitas ibéricas a Nueva Zelanda.

El señor embajador nos ofreció la ayuda de la Embajada de España para resolver El puzle de los conquistadores y fue por la buena voluntad del señor embajador Sanz y sus colegas que obtuvimos el permiso del nuevo alcalde de La Coruña, Carlos Negreira Souto, para datar los pohutukawa. Era cuestión de recaudar fondos para llevar a nuestro equipo a La Coruña. »



Pohutukawa de Pontedeume



Coches de policía de La Coruña







Árbol en Pontedeume, Galicia, España



*Calle Tui, donde se encuentra la comisaría de La Coruña*



*Torre de Hércules, puerto de La Coruña*

## TRAS LA PISTA: EL POHUTUKAWA DE LA CORUÑA CONDECORADO CON JADE

«Las cosas se alinearon seis meses más tarde, me estaba trasladando a Abu Dabi con mi familia y David Sims estaba en Europa grabando el 100 aniversario del Alpenfabrt (un rally austriaco). Dado que ambos estábamos en la parte del mundo donde estaba el pohutukawa, y el alcalde de La Coruña, Carlos Negreira Souto, nos había invitado, decidimos dirigirnos a La Coruña a fechar el árbol. Dadas las dimensiones que tenía, creímos que sería más antiguo que el de Pontedeume. Era demasiado bonito para ser verdad. Cuando aterrizamos, nuestro anfitrión, el Dr. Juan Piñeiro, nos informó de que “algo había cambiado” entre el momento en que habíamos cogido el vuelo y nuestra llegada a La Coruña. El concejal de Medioambiente había puesto en duda el permiso para fechar el árbol y parecía probable que no íbamos a poder hacerlo. Tras bajar de un vuelo de 24 horas desde Nueva Zelanda, pueden imaginar que esta noticia no nos cayó muy bien. Nos dirigimos a nuestro alojamiento y esperamos a la reunión de la mañana siguiente.

Tras un merecido descanso, David, el doctor Piñeiro y yo llegamos ante el singular pohutukawa a las ocho de la mañana y nos saludaron como viejos amigos los policías que recordaban nuestra visita cuatro años antes. Nos sentamos en el banco que hay bajo el árbol y esperamos la llegada del dendrocronólogo gallego, el doctor Ignacio García González. Estábamos encantados de que él pudiera hacerlo porque cuando estábamos organizando nuestro viaje “coincidió” que iba a estar por La Coruña en la fecha que propusimos. Con nuestro equipo de cuatro miembros preparado, nos sentamos y esperamos la llegada del concejal de Medioambiente en un lugar pacífico y tranquilo.

También se encontraba la señora Mercedes Bordons Cavada, una señora encantadora pero decidida, que explicó que ya había informado al alcalde, Carlos Negreira Souto, de que no nos permitían realizar pruebas con el

árbol porque estaba protegido y porque le preocupaba que lo dañasen. Y de esta manera comenzó el “gran debate sobre el pohutukawa de La Coruña”.

El doctor Piñeiro iba de acá para allá traduciendo. Mercedes decía que no; educadamente le expliqué que habíamos volado durante más de 24 horas para fechar el árbol, por la invitación del alcalde, que resultó estar de vacaciones, y que no nos íbamos a marchar hasta que obtuviésemos una solución razonable. Después de una hora, Mercedes pidió apoyo a un concejal de La Coruña, el señor Enrique Luis de Salvador Sánchez. Llegó a las 10:30 de la mañana. La discusión había comenzado a las 9. Yo miraba el reloj: el decisivo partido de rugby entre los British Lions y Australia comenzaba al mediodía y no quería perdermelo.

Enrique, que iba de camino a la playa (era fin de semana), dijo definitivamente que no podíamos hacerlo. Planteamos nuestros argumentos de nuevo. Era un “no” rotundo. La playa le llamaba. Entonces saqué nuestro amuleto de la buena suerte. Antes de salir de Nueva Zelanda había visitado a mi viejo amigo, Tè Hana, un gran maestro tallador, y al legendario, en todos lo sentidos, Kerry Strongman. Le expliqué que íbamos a fechar el árbol y quería comprar un koha (regalo), para colgar en él. Kerry en persona se dirigió a su vitrina especial de la que sacó un magnífico, gran y colgante de poenamō (jade). Sosteniéndolo entre sus grandes manos, me miró seriamente:

“Fue tallado de un jade de lastre procedente del barco de trabajo de mi abuelo, así que es muy especial para mí y a menudo me pregunto cuándo aparecerá su verdadero dueño. Ves que es grande y que solo lo puede llevar un poderoso ariki (jefe supremo) o un tohunga (sacerdote).

*Es un koro, un ave, un gancho de abundancia, y guarda secretos, como el árbol. Por las fotos que me has enseñado, se ve que el pohutukawa de La Coruña es muy, muy especial y tiene un fuerte wairua. Ahora es realmente especial porque pronto será el único árbol en el mundo que lleve este colgante de jade. Protegerá al árbol y será simbólico del lugar de donde procede. Este es mi regalo a este korero: que te traiga buena suerte en tu investigación y bendiga al árbol”.*

*El hecho de donar un taonga tan magnífico para poner en el árbol era muy especial y humilde, e indicativo de la clase de amigo que es Kerry. El colgante de jade, como todos los jades de Kerry y tallas de kauri, era magnífico. En mi opinión, Kerry y su trabajo son tesoros neozelandeses y animo a la gente a visitar su estudio The Arts Factory en Te Hana, justo al norte de Wellsford. Las tallas de kauri que hace son fenomenales, y él es muy generoso con la gente.*

*Así que enseñé a Enrique y a Mercedes el maravilloso jade, y cambió el curso de los acontecimientos. Estaban muy impresionados. Eran las once de la mañana. Una hora antes del comienzo del partido. Entre suspiros, tanto Enrique como Mercedes estuvieron de acuerdo en que podíamos tomar alguna muestra “de las ramas pequeñas”, lo cual hicimos tras una karakia (oración) y una colaboración (entre el concejal Enrique y yo) para colocar el colgante de jade alrededor del pohutukawa de La Coruña para protegerlo.*

*El doctor García González tomó las muestras y el “gran debate del pohutukawa de La Coruña” acabó. Era la una del mediodía. Estaba contento porque el viaje había merecido la pena, incluso si esto significaba que me había perdido el tercer y definitivo encuentro entre los British Lions y Australia. >>*

## PREGUNTA:

13a. ¿Quién ganó en 2013 los partidos de clasificación entre los British Lions y Australia y cuál fue el resultado y el marcador final?



El señor David Sims, el maestro tallador Kerry Strongman y el autor en The Arts Factory de Kerry, le Hanat



*Participantes en el "gran debate del pohutukawa de La Coruña". De izquierda a derecha: agentes de policía, David Sims, el autor, el doctor Ignacio García González, el doctor Juan Piñeiro, Enrique Luis de Salvador Sánchez, Mercedes Bordons Cavada y otro agente de policía*



*El pohutukawa de La Coruña con el colgante de jade*



*El colgante koha de Kerry*





*Strongman en el pohutukawa de La Coruña*



*El doctor Ignacio García González tomando una muestra del árbol*

Las muestras del *pohutukawa* fueron analizadas tanto por el doctor García González, de España, como por el doctor Jonathan Palmer, de Nueva Zelanda. Ambos científicos informaron de que “*no había anillos de crecimiento distintos*”, que probablemente indicasen unas condiciones de crecimiento rápido. La opinión del doctor García González era: “*No veo límites claros, pero lo peor es que la mayor parte de la estructura no tiene áreas que puedan ser candidatas a anillos de crecimiento. Por supuesto, la densidad de los vasos varía por toda la muestra. En algunos puntos es posible ver un ligero alineamiento tangencial de los vasos y las variaciones incrementan la densidad de los vasos hasta un punto que podría ser el principio del anillo, pero esto no está muy claro. La mayoría de la muestra parece caótica*”.

El doctor Palmer coincidía: “*Estoy de acuerdo con el doctor García González en que son confusos, únicamente hay indicios en ciertos lugares de posibles límites de madera tardía. Esto para mí indica que el árbol experimenta condiciones mésicas (es decir, no marcadas) sin una fuerte parada estacional en el crecimiento. Los árboles que he fechado en Nueva Zelanda tenían unos anillos de crecimiento mucho más marcados. Mi pensamiento es que la falta de definición en los anillos indica unas condiciones de crecimiento rápidas, y esto implica que es más un árbol joven que viejo*”.

Tanto el doctor García González como el doctor Palmer creían que el árbol de La Coruña tendría entre 200 y 300 años, “*aunque esto solo puede ser confirmado por un trabajo científico más exhaustivo, y para eso se necesitan permisos*”, observaba el doctor Palmer.

El capitán Cook realizó un mapa de Nueva Zelanda hace 245 años. El *pohutukawa* podría tener una fecha anterior al viaje de Cook, sin embargo, esto no se confirmará hasta que, o bien se obtenga permiso para fechar el único *pohutukawa* en el mundo que lleva un *taonga* de jade, o bien recibamos fondos para datar mediante carbono las muestras que tenemos. Podría tener 200 años o 500. El tiempo lo dirá.

## PREGUNTA:

13b. ¿Cómo llegó el *t* a La Coruña desde Nueva Zelanda?



*El taonga de jade*

# PIEZA 14 DEL PUZLE: ARANGA EN ESPAÑA Y ARANGA EN NUEVA ZELANDA

## TRAS LA PISTA: LOS SINGULARES POHUTUKAWA DE ESPAÑA

«Noel Hilliam fue el primero en establecer una potencial conexión entre Aranga, en Nueva Zelanda, y Aranga, en el norte de España. Su opinión sobre dónde encaja Aranga en el puzle se presenta más adelante en la sección “¿Cómo encaja el puzle de los conquistadores?”. En 2009 yo vivía en Catar, en Oriente Medio, y cuando volví a Nueva Zelanda durante las vacaciones de verano escuché la teoría de Noel sobre Aranga. Decidí investigar desde Catar y combiné mi viaje a La Coruña, en España, para ver el pohutukawa con una visita a Aranga, que está a solo 30 kilómetros de La Coruña. Este pequeño y bonito pueblo está en un valle rodeado de bosque, con un río que discurre por medio. Tiene una población de unos 2000 habitantes y conocí al alcalde, Alberto Platas.

Me reía porque, de las dos Arangas, la primera que visité fue la de España, y allí vi a un hombre caminando con una camiseta que anunciaba “Winston cigarettes”. Tres meses más tarde estaba de vuelta a Nueva Zelanda, y, con Noel y David Sims, visité Aranga, cerca de Maunganui Bluff, en las proximidades del lugar donde se encuentra el naufragio del mismo nombre. Para aquellos neozelandeses y turistas españoles que busquen un lugar de vacaciones, Maunganui Bluff y la costa de Baylys bien merecen una visita; y para aquellos neozelandeses que viajen a Galicia, en España, tanto La Coruña como Aranga son impresionantes.»

Aranga es una pequeña ciudad al norte de Dargaville (Northland, Nueva Zelanda), situada en el interior respecto al naufragio de Maunganui Bluff. En maorí, *Aranga* quiere decir “resurrección, pascua, subir a lo más alto” (Ryan, 1995). Aranga es también una población de Galicia, en el norte de España, situada a 30 kilómetros del puerto costero de La Coruña, de donde partió el segundo intento de circunnavegación alrededor del mundo, la expedición Loáisía, en 1525. Los registros de uno de los barcos de la expedición Loáisía, la carabela San Lesmes, conservados en el Archivo General de Indias, en Sevilla, confirman que al menos 12 miembros de la tripulación de esa carabela eran de La Coruña. *Aranga* en gallego quiere decir “el profundo valle por el que discurre el río”.

## PREGUNTA:

14. ¿Cuáles son las semejanzas entre la Aranga de España y la Aranga de Nueva Zelanda?



El autor, Noel Hilliam y David Sims en el valle de Aranga, Nueva Zelanda



*El autor y habitantes de Aranga, España*



*El alcalde de Aranga, Alberto Platas, niños del pueblo y el autor*

# PIEZA 15 DEL PUZLE: UN CAÑÓN Y MONEDAS EN EL NORTE DE AUSTRALIA

La teoría del descubrimiento ibérico de Nueva Zelanda y Australia están inexorablemente unidas. Kenneth McIntyre (1977, 1982) y Peter Trickett (2007) han liderado la teoría del descubrimiento de Australia en dos libros de investigación: el de McIntyre es *The secret Discovery of Australia: Portuguese ventures 200 Years before Captain Cook* y el de Trickett, *Beyond Capricorn*. McIntyre sugiere que el capitán Christóvão de Mendonça descubrió Australia y podría haber descubierto Nueva Zelanda entre los años 1521 y 1524, Trickett cree que Mendonça descubrió tanto Australia como Nueva Zelanda entre 1520 y 1523. Dado que se piensa que Mendonça salió de Goa, en la India, en 1520 con instrucciones de encontrar las “*Isles of Gold beyond Sumatra*” (Las Islas de Oro más allá de Sumatra), y que probablemente estaba todavía de vuelta de su viaje de descubrimiento a Portugal en 1524, la fecha de un posible descubrimiento portugués puede remitirse a alrededor de 1520-1524. Sabrán más sobre Mendonça en la pieza 20 del puzle, “Las expediciones ibéricas en los mares del sur”. Antes de llegar ahí, para ser exhaustivo en su valoración de *Nueva Zelanda, un puzle histórico*, necesita estar al tanto y valorar los enigmas australianos por méritos propios. Junto con los mapas de Dieppe, las piezas 15-17 del puzle han sido postuladas por McIntyre y Trickett como evidencias del descubrimiento portugués de Australia.

## PIEZA DEL PUZLE 15A: EL CAÑÓN DEL NORTE DE AUSTRALIA

En 1916, durante la Primera Guerra Mundial, dos cañones fueron encontrados en una isla en la bahía de Napier Broome, al noroeste de Australia, por personal del HMAS Encounter mientras estaba de servicio.

«*Vimos las dos carronadas que sobresalían de la arena, se veían dos tercios de cada una, así que resultó fácil sacarlas. Estaban separadas unos 1,8 metros y parecían ser muestras importantes... Un gran número de barcos de la compañía llegaron y al día siguiente movieron arena por prácticamente todo el lugar a una profundidad considerable. El único otro objeto que se encontró fue un pequeño trozo de coraza, seguramente de latón. Pueden imaginar la decepción de los marineros que ya creían ver un tesoro enterrado.*»

*Beaglehole, 1955: 73-7*

Respecto a las dimensiones de los cañones, Trickett, que los estudió, afirma: “*Los dos cañones son bastante similares en tamaño y apariencia. Ambos miden aproximadamente un metro de largo; uno tiene un calibre de 46 mm y el otro de 33 mm. La diferencia más clara entre los dos es que el cañón de menor calibre es liso y sin adornos, mientras que el otro cañón está decorado con una corona y otros emblemas*”.

Un informe escrito por el capitán J. F. Robins poco después de encontrarse los cañones en 1917 concluyó que era probable que fuesen de origen español o portugués:

«*En mi opinión, tras una cuidadosa evaluación, parecen ser parte del armamento de una carabela española o portuguesa que naufragó cerca de aquí. Uno tiene una insignia de una corona de adorno, no una de la realeza, y también tiene un nudo doble que es la insignia de Sevilla, España. Allí había una fábrica de armas en el siglo XVI, fundada por el rey Carlos I de España, y todas las armas hechas allí llevaban esta insignia de la misma manera que las fabricadas en Woolwich. Abastecían a todos*



*los navíos de equipamiento por mandato real. La otra arma no tiene insignia y seguramente es un arma del mismo periodo. Estas armas, muy probablemente, están vinculadas al primer periodo de la historia de Australia y seguramente a la época de Quirós. >>*

En 1940, el historiador australiano occidental Michael Uren afirmaba que uno de los cañones “*estaba marcado con la rosa portuguesa y la corona portuguesa. Unos calcos de estas se enviaron a Lisboa, donde se afirmó que creían que habían sido realizados a finales del siglo XV o principios del XVI*”. Uren no dice quién envió los calcos a Lisboa o quién los identificó.

En 1959, el conservador del Departamento de Armas Históricas del Museo de Australia Occidental estudió las marcas de los cañones y concluyó que las marcas eran “*la rosa y la corona de Portugal*”.

En 1977, Kenneth McIntyre, tras realizar un informe sobre el cañón, escribió: “*Uno de los cañones está marcado con la corona portuguesa y la rosa de santa María: la pequeña rosa salvaje que Gil Eannes había traído de más allá del cabo Bojador, y que se convirtió en la insignia o característica de los descubridores portugueses en su era dorada. Unos calcos de la insignia se enviaron a Lisboa, donde indiscutiblemente se verificó que los cañones eran portugueses y se identificaron por la corona y la rosa. Las marcas del cañón indican que ambos fueron forjados en Sevilla, España, de donde Portugal y otras naciones normalmente adquirirían armamento en aquella época; y la probable fecha de fabricación fue finales del siglo XV o principios del XVI*”.

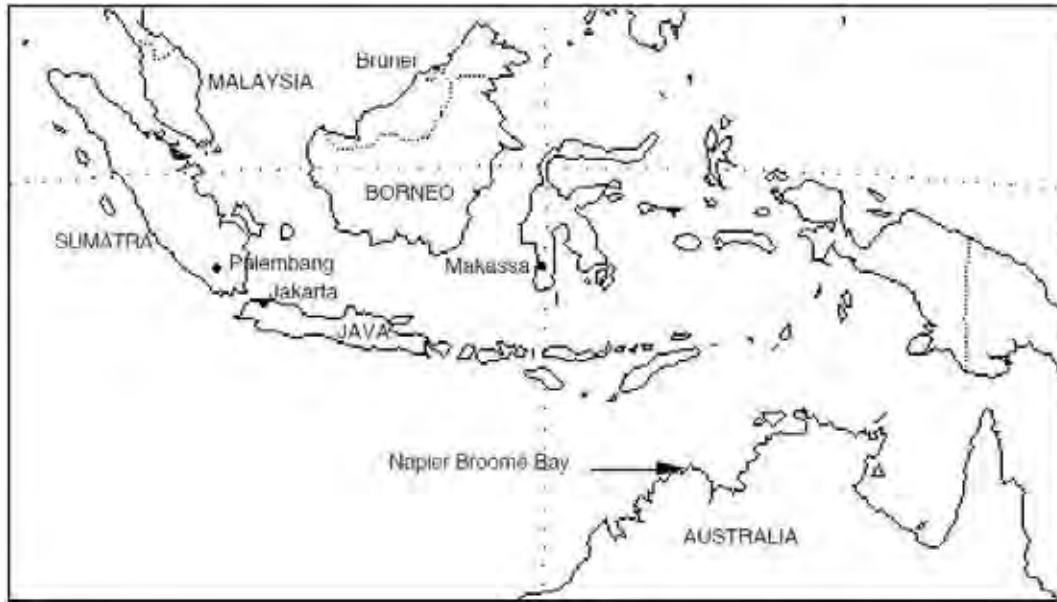
McIntyre después afirma que son “*el más real nexo de unión existente con el primer descubrimiento europeo de Australia*”.

En 2006 Jeremy Green realizó un estudio del cañón para el Museo de Australia Occidental:

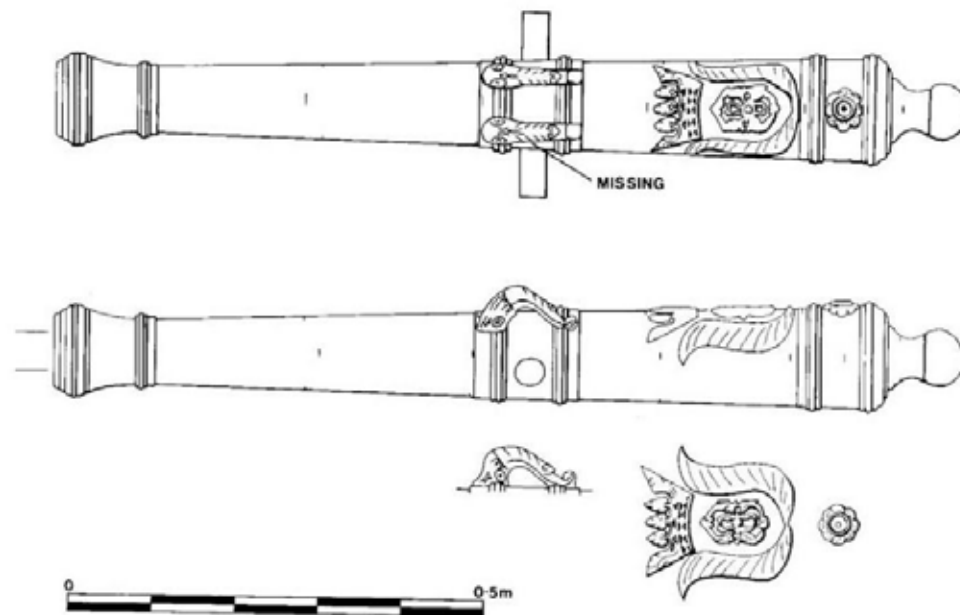
*<< Las consultas hechas tanto en el Museo Militar de Lisboa como en el Museo Naval de Sevilla no logran revelar ninguna evidencia de estilo ibérico en la decoración del arma n.º 1 y el consenso entre los expertos tiende hacia la opinión de que el arma es una copia de un arma europea procedente del sudeste asiático. Significativamente, el arma n.º 2, ampliamente ignorada por los distintos escritores, es una lantanka de indiscutible origen del sudeste asiático. >>*



*Grabado de la rosa y la corona portuguesas*



*Mapa de situación de la bahía de Napier Broome*



*Dibujos de los dos cañones*

Green realizó un análisis químico de uno de los cañones: *“De las pequeñas partes del muñón y de la parte principal del arma para investigar un posible trabajo de reparación... Las cifras sugieren ampliamente que el arma de la isla Carronade (n.º 1) no es de origen europeo. Por ejemplo, el cañón del arma tiene un alto nivel de plomo (7%) en relación a la media europea (2,5%)... Todos los indicios indican que el arma n.º 1 es una copia procedente del sudeste asiático de un arma de tipo europeo. Además, el descubrimiento de dichas armas en la costa norte y noroeste de Australia está fuertemente asociada a los primeros macassan trepangers. No hay indicios de una relación española o portuguesa o de una fecha de antes de finales del siglo XVIII. Estos hallazgos, junto con el arma n.º 2, que es claramente un lantanka del sudeste asiático, respaldan esto poderosamente. Además se sugiere que el múltiple sistema de soporte de artillería fundida en bronce es una innovación del sudeste asiático y fue usado en la fundición de una variedad de armas, incluyendo pequeñas piezas”*.

Peter Trickett ha criticado la teoría de Green, señalando que el cañón que Green afirma que es un lantanka: *“De hecho, no se parece nada a un lantanka... Además de su corona portuguesa, el arma de la isla Carronade tiene un claro parecido con otros cañones del siglo XVI, particularmente cañones que se exhiben en Lisboa”*.

Trickett también señala que cuando Green compara uno de los cañones de la bahía de Napier Broome con un cañón del sudeste asiático de Indonesia, el arma Quintus Bosz, Green no tiene *“información sobre dónde, cómo y por quién se hizo [el arma indonesia Quintus Bosz]”*. Es interesante que para una comparación clave en la teoría de Green no hubiera pruebas de que el arma Quintus Bosz fuese hecha en el sudeste asiático, e incluso se las arregla para concluir sobre la base de esta comparación que el arma n.º 2 de la bahía de Napier Broome es *“indudablemente originaria del sudeste asiático”*.

Parece que Green no ha escrito una refutación a la crítica de Trickett de esta teoría.

Los dos cañones de la bahía de Napier Broome, al parecer, actualmente se encuentran depositados en el Royal Australian Naval Dockyard de Sydney. Trickett recoge en 2007: *“Durante algunos años las armas se han escondido en la colección histórica de la Armada Real Australiana, pudriéndose en un depósito en una isla en el puerto de Sydney mientras aguardan a que se les busque un hogar permanente en el futuro. Una de las consecuencias es que los cañones se están deteriorando y su misma existencia está en peligro de ser olvidada”*.

Otros dos cañones fueron encontrados en la región de la bahía de Napier Broome. Según dicen, en 1884, un pescador de perlas australiano encontró un cañón y una bala de cañón en un campamento aborigen en la bahía de Vansittart, el puerto vecino a la bahía de Napier Broome. La historia de este cañón viene del hijo del pescador de perlas, K. M. Wood. Se dice que el arma tenía *“aproximadamente un metro de largo y una insignia peculiar, descrita como una corona parcialmente borrada”*. Aparentemente se vendió al capitán de un mercante y eso fue lo último que se supo de ella. No hay ninguna otra fuente conocida de este cañón. Trickett escribe que *“parece que se trata de la pieza complementaria del más grande de los cañones de la isla Carronade, que, se recordará, medía 0,91 centímetros de largo y estaba decorado de manera parecida, con una corona junto al agujero de ignición”*.

En 1918, otro pescador de perlas australiano, Cyril Davey, encontró un cañón pequeño en la bahía de Napier Broome, en un arrecife bajo medio metro de agua; se creía que era de bronce y estaba decorado con grabados. Tras un intento fallido de venta a museos, finalmente se lo vendió a una fundición en Perth, que lo fundió como chatarra. Existe una fotografía de este cañón, que lo muestra montado sobre un pivote. Los cañones giratorios eran comunes en los barcos ibéricos en los siglos XVI y XVII.

Hay otros enigmas en torno a la bahía de Napier Broome. El señor H. V. Howe, otro pescador de perlas (los tipos aventureros que frecuentaban esta costa a principios del siglo XX), estaba trabajando en la zona en 1909 y recordaba un acontecimiento fascinante en una carta escrita tras el suceso:

«Fuimos afortunados de ser testigos de la reconstrucción de la batalla en la que las armas fueron tomadas. Los aborígenes de la isla se habían encontrado con hombres blancos en no más de una docena de ocasiones en los cien años anteriores, pero habían tenido contacto frecuente con goletas pesqueras de trepang (pala de mar) procedentes de Timor, que visitaban la costa cada año. De las tripulaciones, muchos de los hombres de las tribus aprendieron a hablar malayo, el cual también hablamos mi compañero y yo, puesto que era la lengua franca de las tripulaciones asiáticas de los lugres de perlas.

*La habilidad de conversar sin reservas con los hombres de las tribus facilitaba el establecimiento de relaciones amistosas, especialmente con los ancianos de la tribu que disfrutaban plenamente de dar a los extranjeros*

*detalladas explicaciones de los corroboreos (danza aborigen) de los que habían sido testigos. Transmitidas de generación en generación con una atención meticulosa para preservar los modos tradicionales, estas actuaciones representaban la historia y mitología tribal. La que representa la captura de las carronadas se describe y se explica aquí:*

*Al pie de las dunas sobre la playa de la isla Graham Moore, las mujeres y los niños se reúnen, proporcionando el coro y la orquesta... Desde el otro lado del arrecife, en el agua, dos grandes canoas se acercan a la orilla, cada una con un tubo de corteza que sobresale de la proa. En ellas hay unos 30 hombres, que cantan a medida que reman y saltan, y sacan las canoas a la playa inmediatamente después de llegar a tierra. Todos ellos llevan cascos, corazas y protecciones en los muslos fabricadas de corteza. Algunos llevan grandes espadas de madera, otros tienen trozos de madera amarrados juntos que se parecen a ballestas.*

*Su desembarco está seguido de un parlamento cantado entre sus líderes y los de los guerreros de la playa, súbitamente interrumpido por dos ruidosas explosiones sobre conchas de caracolas. El cañón había disparado y la batalla había comenzado. Los espadachines entraron a la carga; los ballesteros lanzaban palos pequeños a sus oponentes y los que se defendían replicaban con lluvias de lanzas. Entre medias, las conchas de caracolas explotaban, y en cada explosión morían varios guerreros. A veces todos permanecían firmes mientras los luchadores se enfrentaban en un combate individual: el vencido moría entre un canto fúnebre, mientras que el vencedor presumía de su bravura...*

*Al final del día el último invasor caía. La playa quedaba sembrada de cuerpos, y los supervivientes entonaban un himno de triunfo...*

*Tras largas experiencias con los aborígenes, nosotros, los espectadores blancos, no teníamos duda de [que] habíamos sido testigos de la reconstrucción de un acontecimiento importante en la historia tribal. Nuestra creencia se confirma por la explicación posteriormente dada por los ancianos de la tribu. Por supuesto que no tenían idea de la nacionalidad de los invasores, a quienes describieron como hombres blancos con piel como tortugas y cocodrilos, en una clara referencia a su armadura.*

*A propósito de los tubos de corteza que sobresalen de la proa de las canoas, usaban la palabra malaya para cañón, pero no describían las armas o*

*hacían referencia alguna a ellas. De esto suponemos que, impresionados por su poder destructivo, los únicos captivos las tomaron como objetos sagrados y las llevaron al terreno de rituales tribales—ahora conocido como isla Carronade—, al cual no se permite arribar... Su posterior descubrimiento por el HMAS Encounter confirmó nuestras conjeturas sobre ellos.*

*Los aborígenes de la isla... colocaban guijarros en la playa de acuerdo con el complejo sistema tribal de matrimonios; los ancianos podían demostrar el número de generaciones entre los miembros vivos de la tribu y sus héroes antepasados, cuyos nombres y ritos matrimoniales se han transmitido de una generación a otra. Los guijarros muestran las diecisiete generaciones que han intervenido, e indican que la batalla tuvo lugar unos 350 años antes, sobre el 1560 d. C. >>*

*Sr. H.V. Howe, pescador de perlas*

Otro enigma en la región es una pintura en una cueva aborigen que únicamente vio sir George Grey, gobernador de Nueva Zelanda y del sur de Australia, en 1838 cuando exploraba el río Glenelg. Grey describió: “La figura de un hombre, de 3,2 metros de alto, vestido desde la barbilla hacia abajo con una prenda roja que llegaba a las muñecas y los tobillos, y a la que más allá del vestido rojo le sobresalían los pies y las manos”. Desde que Grey vio la pintura, que se supone que es de un wandjina (un ser sobrenatural), por lo visto, se ha deteriorado.

Con respecto a los cañones de la bahía de Napier Broome, el Museo de Australia Occidental actualmente afirma en su página web:

<< *En principio se creía que estos cañones eran de origen portugués...*

*También se decía que los nativos aborígenes realizaron un corroboreo (danza aborigen) sobre estos cañones. Representaba a “hombres blancos con piel como la de las tortugas y cocodrilos” que llegaron en botes a la isla, y dispararon los cañones. La referencia a la “piel como la de las tortugas” se cree que quería decir que llevaban armadura, y, por lo tanto, se trataría de hombres portugueses u holandeses. Los cañones han resultado ser réplicas asiáticas de cañones europeos. Hay muchas historias de enfrentamientos entre los macassan y aborígenes, que hacen probable que los cañones fueran utilizados por pescadores macassan como defensasen la orilla cuando hacían sus campamentos y hogueras para preparar sus capturas*

*de trepang... Parece improbable que unos artículos tan valiosos como los cañones se dejasen olvidados, a menos que naufragaran y no pudieran llevarlos a ningún otro sitio. >>*

La opinión adoptada por el Museo de Australia Occidental es similar a la opinión de Jeremy Green.

Más recientemente, en 2011, el muchacho de Darwin Christopher Doukas descubrió un cañón de bronce de 107 centímetros en la arena durante una marea baja de primavera en la playa de Dundee, al sudeste de Darwin, en el norte de Australia. Él y su padre lo desenterraron del barro y lo llevaron a casa. El cañón guarda un asombroso parecido con el arma giratoria española portuguesa del siglo XVI. Resulta interesante que Paul Clark, conservador del Museum and Art Gallery del Territorio del Norte, en un principio afirmara: “No hay nada que lo relacione [el cañón] con el portugués. No hay nada que haga pensar eso. Pero, entonces, tampoco hay nada que haga pensar que es macassan. Únicamente en base a la media de probabilidades, a estas alturas, es más probable que su origen sea del sudeste asiático que portugués”.

Clark realizó un informe sobre el arma giratoria y concluyó que: “El arma giratoria de carga trasera de bronce de la playa de Dundee fue con casi total seguridad fabricada en el sudeste de Asia y mucho más que probablemente en Indonesia. No hay nada en su composición química, su estilo o forma que coincida con auténticas armas giratorias portuguesas de carga trasera... Muy probablemente, el arma giratoria de la playa de Dundee fue traída a la costa norte de Australia por macassans que la perdieron en un naufragio, en un infortunio con su canoa o que bien la llevaron a la orilla, quizás para usarla como defensa mientras recogían agua”.

Para llegar a esta conclusión, Clark compara el arma giratoria con las portuguesas y las procedentes del sudeste asiático, y conjetura que el arma giratoria se parece más a una del sudeste asiático que se encuentra en el Museo de Bali que a una portuguesa, a pesar de que el arma de Bali, en palabras del mismo Clark, es “considerablemente más larga” y tiene “un calibre casi del doble que el arma encontrada en la playa de Dundee”. En otras palabras, las dos armas son muy diferentes, es decir, el arma de Bali tiene el doble de calibre que el arma de Dundee. Por lo tanto, no pueden “parecerse”.

Un análisis reciente del contenido de plomo en el arma, que supuso la comparación de 2000 muestras de mineral, ha demostrado que este prácticamente coincide con el de la mina Coto Laiszquez, en Andalucía, una región de España, y no con el del sudeste de Asia, como sugiere Clark. El isótopo del plomo era muy similar al de una mina en la mediterránea isla de Cerdeña. El material del que está hecha el arma giratoria fue, por consiguiente, sacado de España. (Cerdeña perteneció a España y, por lo tanto, es más que probable que se forjase en Sevilla —o en otra fundición española— y fuese utilizado, bien en un barco español, o bien podría tratarse de un arma portuguesa, adquirida en España, en Sevilla, lo que era una práctica común. Una teoría alternativa es que podría proceder de los navíos holandeses de Willem Janszoon (1618) y Jan Carstesz (1623) que exploraron esta región de Australia entre 1618 y 1623. Los holandeses podrían haberla adquirido en una fundición española.

Además del estudio del plomo, el sedimento en el cañón fue analizado por Matthew Cupper de la Universidad de Melbourne. Los resultados indican que el cañón ha permanecido en el fondo del mar durante al menos 250 años.

El Past Masters Heritage Group, que ha sido el catalizador del análisis del arma giratoria, ha comentado: “Verdaderamente se trata de la pistola humeante del descubrimiento portugués del norte de Australia... Podría tener entre 150 y 400 años”.

Curiosamente, en los mapas de Dieppe del siglo XVI las Islas Tiwi, cerca de Darwin, se aprecian de manera evidente. Esta región, donde se encontró el cañón y el arma giratoria, parece ser la última representación cartográfica precisa de la costa noroeste de Australia; antes, la isla Lytil Java se representaba demasiado cerca de Australia para que esa sección del mapa fuera precisa.

## PREGUNTA:

15a. ¿Cuál es el origen más probable de los tres cañones de la bahía de Napier Broome, del cañón de la bahía de Vansittart y del arma giratoria de la playa de Dundee?



¿Las Islas Tiwi en la carta de navegación circular Jean Rotz de 1542?

## PIEZA DEL PUZLE 15B:

### LAS MONEDAS AFRICANAS CON 900 AÑOS, ISLAS WESSELL, NORTE DE AUSTRALIA

Morry Isenberg, un soldado australiano encargado de manejar una estación de radar durante la Segunda Guerra Mundial en las Islas Wessell, al norte de Australia, descubrió nueve monedas en la arena en 1844. En aquel momento estaba pescando y sintió algo entre los dedos; tras rasgar, encontró las monedas en las inmediaciones. Las guardó y, cuando la guerra acabó, las puso en una lata donde estuvieron durante 35 años, entonces decidió que fuesen analizadas. Los resultados fueron sorprendentes.

Cuatro de las monedas fueron acuñadas por la Compañía Holandesa de las Indias Orientales en los siglos XVII y XVIII; las otras cinco monedas de cobre procedían del sultanato de Kilwa, en el África Oriental, y databan de alrededor del 1100 d. C. Kilwa es una isla en la costa de Tanzania donde se fundó el sultanato alrededor del 900 d. C., después fue destruido por los portugueses en el 1500. El doctor Ian McIntosh, arqueólogo australiano y profesor de antropología en la Universidad de Indiana, comenta:

«Estas [las monedas] proceden de la ciudad de Kilwa, en el este de África —una isla de la actual Tanzania que era un lugar legendario—: la ciudad más próspera de la costa oriental de África durante cientos de años hasta que fue destruida por los portugueses... Los portugueses destruyeron Kilwa en el año 1500, la redujeron a cenizas y la saquearon por completo... A pesar de ser comunes en la zona, estas [las monedas] solo se han encontrado en otros lugares en pocas ocasiones: una vez en las ruinas del gran Zimbabue, en Omán, en la península Arábiga y después cinco aquí, en la costa australiana... Así que los portugueses tienen monedas de Kilwa y se sabe que tenían contacto constante con los aborígenes en el norte.»

La ruta marítima del cabo de Buena Esperanza a Omán y después hacia la India, Malasia y las Molucas (actual Indonesia) fue abierta por Vasco de Gama en 1498, aunque el descubrimiento de un velero árabe que contenía productos para el comercio (incluía oro, plata y cerámica) en la costa este de Sumatra (Indonesia), que data de alrededor del 826 d. C., sugiere que esta ruta fue abierta antes de que la realizara de Gama. Curiosamente, las Islas Wessel no aparecen en los mapas de Dieppe.

McIntosh llevó a cabo una expedición arqueológica en las Islas Wessel en julio de 2013. “No encontramos más monedas, lo cual fue decepcionante”, dijo el doctor McIntosh. “Pero el lugar es muy interesante. Se trata de un pequeño trozo de tierra muy inhóspito, hay un arroyo infestado de cocodrilos, lleno de desperdicios y desechos que se acumulan entre los espesos manglares”. El equipo descubrió unas pinturas de barcos, hombres que llevaban sombreros y pantalones, ballenas y un moderno barco de vapor. McIntosh informa:

«Hemos puesto a uno de los hombres de nuestro equipo a buscar la relación de las pinturas de las rocas con botes reales de distintos periodos históricos... Esta es la clase de trabajo detectivesco que realizaremos durante el próximo año.»

McIntosh especula sobre cómo llegaron las monedas a las Islas Wessel: “Pensamos que solo puede haber dos conclusiones: una, que sean producto de un naufragio por el oleaje de una tormenta, y dos, que perteneciesen a una persona que las ha perdido por cualquier razón”.

La nacionalidad del naufragio o la persona queda abierta a debate.

## PREGUNTA:

15b. ¿De qué nacionalidad eran las personas que dejaron las monedas en las Islas Wessel?

# PIEZA 16 DEL PUZLE:

## LOS ENIGMAS DE LA COSTA ESTE AUSTRALIANA

### PIEZA DEL PUZLE 16A:

LA PLOMADA EN LA ISLA FRASER, QUEENSLAND, AUSTRALIA

Tres científicos medioambientales llevaron a cabo una investigación sobre la historia geológica de las capas de arena y piedra pómez de Hook Point, en la Isla Fraser (Queensland), en 1976. Utilizaban taladros portátiles y, durante la recogida de una de las muestras, Graham Roberts chocó contra algo sólido a una profundidad de 2,2 metros. Cuando la muestra se vació en una criba, salió un trozo de plomo incrustado de arena. Pesaba 122 gramos y medía 6 x 4 centímetros, con un agujero perforado en la parte de arriba. Originalmente, antes de ser taladrada, había sido una pieza de 11 centímetros plegada en tres. Los resultados de los análisis de la capa de plomo al nivel de la plomada dieron un rango de fechas de 1410-1630 d. C.; la plomada probablemente venía de la volcánica Isla Macauley, en las Kermadecs. Otro análisis de los isótopos radioactivos de la plomada identificaron que la fuente de plomo seguramente fuese una mina en Francia, Portugal o España; el origen más probable era la región de Massif Central, en el sur de Francia.

Trickett señala que a medio camino entre 1410-1630 está aproximadamente la fecha del viaje de Mendonça (alrededor de 1520-24). Trickett sugiere que la plomada procede de una de las redes de camarones de la flota de Christóvão de Mendonça, y señala que, en el Atlas Vallard, donde se identifica la Isla Fraser, aparece la palabra *pomezita*, que quiere decir piedra pómez, seguida de *camaron*, un poco más hacia abajo, en la costa, que quiere decir camarón. El lugar es muy conocido por la pesca de camarones actualmente.

David Price, de la Universidad de Wollongong, escribe: “*La evidencia científica más clara de la presencia de antiguos marineros por la costa sudeste de Australia, en mi opinión, es el informe del peso del plomo encontrado en Hook Point, en la Isla Fraser, y citado por W. T. Ward y otros (1999). Bill es un respetado científico de la tierra y está bien cualificado para evaluar depósitos de arena*”.

### TRAS LA PISTA:

#### ¿EL UTENSILIO EUROPEO MÁS ANTIGUO EN LA COSTA ESTE DE AUSTRALIA IGNORADO?

Curiosamente, llevó más de 20 años que el artículo del doctor Ward sobre el hallazgo de lo que probablemente sea el utensilio europeo más antiguo en Australia fuese aceptado por la comunidad académica australiana. Finalmente fue publicado en el semanario *Archaeology in Oceania*.

«*Nota de rechazo tras nota de rechazo era muy obvio que algunos críticos eran reacios a creer que algún visitante europeo pudiera haber hallado la costa este de Australia antes que Cook en 1770.*»

*Dr. Bill Ward*

Por lo visto, la plomada se guarda en el museo de la Universidad de Queensland y su existencia no parece haber tentado a que se escriba otro artículo sobre ella.



## PIEZA DEL PUZLE 16B: EL GALEÓN DE LA ISLA STRADBROKE

Aproximadamente 160 millas al sur de la Isla Fraser se pueden encontrar registros escritos de un naufragio localizado en 18 Mile Swamp (unas marismas), en la Isla North Stradbroke (Queensland, Australia). En la tradición oral se hace referencia a él como el “*Stradbroke Island Spanish Galleon*” y las crónicas muestran que al menos ocho personas afirman haberlo visto o haber hablado con personas que lo han visto; los últimos avistamientos son de 1934. Las crónicas incluyen informes de los historiadores de Queensland Isabel Hannah y Thomas Welsby y de los habitantes de Queensland Frank Boyce, Jim Bryce, Jim Walker y el doctor Harold Young.

La investigación del naufragio podría ser por sí sola el tema de un libro y, de hecho, lo ha sido por parte del entusiasta de los naufragios Greg Jefferys, que recopiló todas las crónicas sobre el naufragio y registró sus muchos intentos de encontrarlo en el libro: *The Stradbroke Island Galleon: The Mystery of the Ship in the Swamp*. El autor incluye alguno de los informes clave del avistamiento del naufragio que se citan más abajo, ofreciendo al lector la oportunidad de formarse una opinión sobre si hubo, o no, un naufragio allí, y si pudiera ser “español”, como sugiere la tradición oral.

El 21 de marzo de 1921, en una carta dirigida al editor del *Brisbane Courier Mail* titulada “¿Era un galeón?”, la historiadora de Queensland Isabel Hannah escribió la primera crónica conocida del naufragio en la Isla Stradbroke:

«Hace muchos años, creo que fue en 1895, un leñador y recogedor de madera de nombre Mathew Heeb..., a su vuelta de Stradbroke, donde había estado buscando cipreses, le dijo al señor Appel que debido a un incendio ocurrido en la gran marisma, que estaba más seca de lo

habitual, había podido adentrarse más de lo normal y había encontrado el esqueleto de madera de un navío grande. Aunque la madera que se encontraba a la vista estaba chamuscada por el fuego, aparentemente el navío se había hecho con una popa alta y camarotes. Heeb también afirmó que lo habían sujetado con grandes tornillos de cobre, de los que aseguraba había una centena. Se los mostró al señor Appel, que decidió visitar los restos con Heeb, pero comenzó a llover, se retrasaron y, cuando llegaron al lugar, la marisma se había llenado de nuevo, aunque los juncos no habían crecido hasta el punto de esconder gran parte de los restos... En una visita posterior, debido a la altura de los juncos y a no haber tomado la ubicación precisa, fueron incapaces de localizar el lugar. Desde entonces los virulentos fuegos seguramente han destruido lo que quedaba. Los antiguos aborígenes de Currigee de la época en sus relatos hablaban de un “gran barco. Durante mucho tiempo estuvo en la marisma”.

Ahora, si era un galeón español u holandés, la teoría de que realizaba la banda costera hacia el este de las colinas debe de ser correcta, puesto que el navío apenas podría haber sido llevado a las dunas que se encuentran en medio. El señor Appel remitió el descubrimiento al difunto señor Willes de Canaipa, quien afirmó que había oído hablar de los restos, pero opinaba que eran los restos de una batea, que podría haber sido llevada allí para transportar ganado por la marisma. Pese a la opinión formada por el señor Appel, con la ayuda de un buen par de gafas, se ve que los restos son de un navío. La descripción de Heeb, que entre otros logros era un buen constructor de buques –había construido su propia patrullera y otras varias–, mostró que eran los restos de un navío; los cierres de cobre, que vio el señor Appel, y que Heeb afirmó haber puesto a salvo, llevaban los indicios de la edad y de una larga inmersión. El fallecido Edmund Harper, muy conocido en los tiempos de la obtención de madera en Nerang Creek y que había deambulado por Stradbroke, cuando se le consultó sobre el asunto, afirmó que, aunque no había visto el naufragio, los aborígenes se lo habían descrito.

*Debido al crecimiento de juncos en la marisma, únicamente es posible inspeccionar esta gran extensión, que tiene varias millas de largo y en algunos puntos más de una milla de ancho, tras la estación seca o tras un incendio.*

*Quizás el señor Welsby o alguno de nuestros lectores podrían añadir algo a lo que he escrito. Si hubo un naufragio, ¿qué fue de la tripulación? ¿Los supervivientes se refugiaron con los aborígenes, y se asimilaron con ellos? De hecho, había diferentes tipos de nativos en la isla, algunos inconfundiblemente de color más claro y rasgos de tipo europeo. Para mí esto abre un interesante campo en la historia de la Isla Stradbroke. >>*

*Isabel Hannah, historiadora de Queensland*

La semana siguiente, el 26 de marzo de 1921, el historiador de la bahía de Moreton, el capitán Thomas Welsby, respondió a la carta de Hannah:

*<< Si el galeón perdido (?) mencionado en el número del 21 de marzo se puede localizar en las marismas, o ha estado, al principio de la bahía de Swan, entonces tengo recuerdos de ello porque en dos ocasiones me fue imposible localizarlo. Había oído de él antes de la defunción de Edmund Harper... No puedo decir si el presunto naufragio es un galeón o no, puesto que no lo he visto. Sin embargo, estoy prácticamente seguro de que no era una construcción de aquí, y de que nunca entró a la marisma desde la bahía. He visto muchos tesoros del océano a cientos yardas de la orilla, entre las colinas y valles, y me inclino a pensar que el naufragio al que se refieren, al igual que los restos del océano, fue arrojado tierra adentro por un maremoto.*

*Estoy seguro de que está todavía allí, a pesar de los incendios y las inundaciones, especialmente durante el tiempo seco se habrá quemado con virulencia y rápidamente y, como las maderas son pesadas y grandes, los restos no pueden haberse hecho cenizas, únicamente se habrá chamuscado y habrá cambiado de color por las llamas, los posteriores vientos y la lluvia.*

*¿No hay marineros en Southport o Brisbane dispuestos y animados a explorar? >>*

*Capitán Thomas Welsby, capitán de barco e historiador de la bahía de Moreton*

Aproximadamente un mes más tarde, el 5 de mayo de 1921, Isabel Hannah escribió en el *Brisbane Courier Mail*:

*<< Mi contribución en lo que se refiere al antiguo naufragio en la marisma de Stradbroke parece haber levantado un gran interés. Su existencia ha sido confirmada por varios de los antiguos colonizadores del distrito. El señor Charles James de Bundall... se refiere a ello como un hecho muy conocido de finales de los años 70 y 80 del siglo pasado (XIX).*

*La confirmación más importante viene de la viuda del fallecido Andrew Graham, de Southport. La señora Graham es de descendencia aborígen por parte de madre y durante sus primeros años vivió con la abuela materna del señor Appel junto al río Albert. Su esposo, tras la muerte de Richard Gardiner, le sucedió en el puesto de farero y conocía la bahía, particularmente la parte desde Amity a Southport, hace unos 60 años.*

*También tenía conocimiento del naufragio y encontró en las inmediaciones una de las anclas que debía de haber pertenecido al navío.*

*Esta ancla, que estaba muy corroída y tenía parte de madera, fue comprada a Graham por el señor Fred Fowler y llevada a Harper's, cerca de la hacienda del señor Appel en Nerang Creek, donde él la vió.*

*Ted Ruska, que trabajó para Billy North, les contó a sus hijos que vió el barco con su mástil fuera del pantano cuando era niño.*

*El historiador local "Bonty" Dickson ha escrito sobre el barco: "El año del naufragio no está registrado, pero mucha gente que hoy vive jura que existe o que parte de él está empotrado en la marisma o la arena, dos millas al norte de Jumpinpin. Mucha gente confunde el sitio exacto de Jumpinpin con la bahía de Swan y, como el lugar donde atravesaba el banco de arena estaba originalmente dos millas al sur de donde está hoy, esto puede causar confusión en cuanto a la localización del naufragio. El estrecho nexo entre las actuales islas North y South Stradbroke se borró del mapa en 1896, tras una serie de ciclones.*

*A principios de 1900, después de una grave sequía (1902 y 1906), se vió el galeón español en la marisma seca a unas cuatro millas de la entrada de*

*Jumpinpin, al norte del lago Swan, donde el casco se puede ver actualmente, medio enterrado en el barro de 18 Mile Swamp. >>*

*Isabel Hannab, historiadora de Queensland*

A Frank Boyce, constructor, le enseñaron los restos del naufragio unos amigos aborígenes en 1920. El escritor e investigador del naufragio de la Isla Stradbroke Greg Jefferys entrevistó a Frank en 2001 y grabó su historia:

«Como resultado del rescate de la mujer, su prestigio en la tribu aumentó considerablemente y al día siguiente, puesto que el banquete continuaba, uno de los ancianos llevó a Frank aparte y le dijo que le iba a enseñar algo que ningún hombre blanco había visto jamás, pero primero le hizo prometer que lo mantendría en secreto. Habló rigurosamente, asegurándose de que Frank comprendía que le iba a mostrar un gran secreto como gesto especial y que debía ser muy sincero en su promesa de no enseñarlo nunca a otro hombre blanco. Desconcertado pero a la vez fascinado por lo que le decía, Frank estaba de acuerdo con las condiciones y lo llevaron entre unos arbustos y maleza, a unos cien metros, a un lugar que no era visible desde el lugar del pícnic; le mostraron lo que claramente eran los restos de un gran barco sobresaliendo de la arena. Es decir, la popa sobresalía y el resto estaba enterrado bajo la arena. Frank dijo que no estaba en la arena de las dunas del mar, sino en la parte arenosa plana entre las dunas y la isla principal, como la zona de pícnic.

Frank describió lo que vio como la popa de un barco con buenas barandillas y balaustradas hechas de una bonita madera de unos 20 centímetros de diámetro. Dijo que los tabloneros de la popa estaban a la vista y estaban en posición horizontal antes de desaparecer bajo la arena. Contó que la mayor parte de la cubierta estaba tapada por la arena y que el barco estaba enterrado en un ángulo de unos 30 grados, y se encontraba en la arena y no en la marisma.

Al día siguiente, tras pasar la noche pensando en el misterioso barco, Frank se acercó sigilosamente él solo a examinarlo más de cerca. Dedujo que el nombre del barco debía de estar en la popa y que si cavaba en la arena lo en-

contraría y, por lo tanto, podría identificar el país de origen del barco. Para evitar levantar sospechas caminó hacia las dunas y después regresó para atravesar el seto hasta el lugar. Su treta no engañó a sus anfitriones aborígenes y, cuando llevaba unos minutos cavando junto a la popa del barco, el anciano que le había llevado allí apareció entre los arbustos. Estaba muy enfadado, pero Frank lo calmó diciéndole que simplemente sentía curiosidad por saber de dónde procedía el barco. El anciano le contestó que su gente se había llevado mucho material del barco y que Frank no podía entrometerse en el asunto del barco porque pertenecía a los hombres negros, y no a los blancos. Frank se disculpó y de nuevo aseguró a su anfitrión que él no quería llevarse nada de esos restos, que era simple curiosidad. El anciano aceptó las disculpas y continuaron de buenas maneras. Unos años más tarde volvieron a invitar a Frank a asistir a una fiesta en la zona de pícnic con “su esposa y sus chicas” (asumo que sus hijas). Aunque le permitieron visitar el naufragio otra vez, cuando preguntó si podía enseñárselo a su esposa le dijeron que estaba prohibido, le explicaron que solo se permitía a los hombres ir al lugar del naufragio.

Cuando le pregunté a Frank sobre los detalles, me dijo que había unos ocho pies de la popa al aire, incluyendo las barandillas y las balaustradas. Dijo que estaba seguro de que la madera era de roble inglés. Cuando le pregunté cómo distinguía entre roble inglés y europeo, me respondió que lo que quería decir es que no era la madera australiana a la que llaman roble, tal como el roble sedoso o el roble de Tasmania y similares. Podía ser roble europeo, pero él asumía que los robles de Europa eran iguales que los ingleses...

En cuanto a la época en que estos hechos tuvieron lugar, Frank cree que la primera vez que lo vio fue a finales de 1920 y después, cuando volvió con su mujer a la zona de pícnic, debía de ser 1930.

Un último punto que quería clarificar era el estado de los restos, ¿estaban quemados? Frank dijo que no, toda la madera estaba en buen estado.

Cuando me contó todo lo que se podía contar sobre el naufragio, Frank mencionó que sabía de otro extraño naufragio que había aparecido en la arena de la Isla Moreton. Contó que después de que un ciclón se adentrara en las dunas de la Isla Moreton, apareció parte de un barco

*pero enseguida se volvió a cubrir. Dijo que estos restos estaban cerca de White Rocks, que al parecer es una formación que se encuentra a medio camino por la playa de la Isla Moreton. >>*

*Frank Boyce, grabado por Greg Jefferys*

También a principios de 1920, el lugareño Jim Bryce fue a 18 Mile Swamp con el constructor de barcos de Southport Tony Street para recoger madera de un naufragio con la que construir barcos. Greg Jefferys entrevistó a Jim Bryce en 1989:

«Tenía una amiga cuyo padre fue un constructor de barcos en Southport, su nombre era Tony Street, no, podría ser Jim Street, en cualquier caso, era constructor de barcos... ¡Era un tipo duro y fuerte! Bien, él encontró el barco en la marisma y solía volver a él cuando necesitaba madera y solía arrancarle tabloncillos que usaba para construir sus botes. Llegó hasta el naufragio subiendo una batea por el arroyo Sweetwater hasta el punto más oriental, y desde allí caminaba hacia el este una distancia corta (le pregunté cómo de lejos. Respondió que lejos no, unos 90 metros).

*Después, estando trabajando para Moffet taladrando muestras de minerales, playa arriba desde la bahía de Swan, lo vi otra vez pero estaba más quemado.*

*Le pregunté cómo era el barco de grande y dijo: “Unos 60 metros más o menos, bastante grande”.*

*Le pregunté qué parte del barco estaba por encima del nivel de la marisma. Respondió: “Un buen trozo, el mástil sobresalía por encima de los árboles en aquel entonces y lo utilicé para orientarme cuando estaba perforando muestras para Moffett”.*

*Le pregunté cuánto sobrepasaba el mástil los árboles. Dijo que no era mucho más alto pero lo suficiente para verlo y orientarte cuando estaba en las dunas...*

*Ahora no lo encontrarás porque una empresa minera supo del naufragio y le prendió fuego y pasaron una niveladora por encima para que el*

*lugar no fuese declarado histórico y tuviesen que parar las extracciones. Echaron gasolina por encima y lo incendiaron. >>*

*Jim Bryce, grabado por Greg Jefferys*

Las últimas personas documentadas que vieron el naufragio fueron los lugareños Jim Walker y el doctor George “Boy” Young, ambos alrededor de 1934. Duncan McFee les entrevistó y Jim Walker le dio a McFee este testimonio de sus hallazgos del naufragio:

«Siempre hemos mantenido una mentalidad abierta en lo que se refiere al citado galeón español.

*La primera vez que supe de él fue en el invierno de 1922. Mi familia estaba pasando las vacaciones con los MacPhersons de Rowallen en Southport, y un viejo amigo de mi padre, Ted Tuesley, tenía una historia sobre maderas raras que había en 18 Mile Swamp. La había conocido por uno de los Norths, que tenían derechos de pasto en Stradbroke, y había visto lo que parecía ser madera de un barco a unos 180 metros al este del final de la laguna donde bebía su ganado... Nuestras tres incursiones fueron en 1933 y 1934.*

*El invierno del año siguiente, 1934, fue seco y el fuego se extendió por la isla desde la bahía de Swan hasta casi Blue Lagoon. Decidimos intentarlo otra vez. Siguiendo las sendas anteriores, la mayor parte de la marisma era practicable, aún así había mucho terreno pantanoso y de vez en cuando tramos de agua, pero pudimos ir en zigzag hacia el este. No teníamos idea de lo que estábamos buscando, y la visibilidad era limitada. Más o menos a las tres de la tarde lo encontramos a más de 800 metros desde el extremo oeste de la marisma; todavía parecía que había unos 180 metros hasta las dunas que indicaban la proximidad de la playa. Los restos parecían depositados aproximadamente de norte a sur. Encontramos la vertical meridional de unos 1,5 metros, podría ser un trozo de la unión del poste de popa; unas yardas más adelante otra pieza sobresalía de la arena, podría tratarse de un trozo de triple nervio laminado, era cerca de aquí donde se encontró el perno roto. No había signos de quilla, sobrequilla, tracas de aparadura, nervios del casco, etc. Al ser pesados podrían haberse hundido en la marisma o encontrarse cubiertos de arena. A lo largo de*

unos 27 metros había trozos de madera de un 1 metro. El total, obviamente, se había quemado varias veces. Las únicas herramientas apropiadas que teníamos eran una pala y un hacha. Era imposible hacer algún progreso con cualquiera de las dos; los restos estaban incrustados entre una gran maraña de fibrosas raíces. Despegamos un pequeño trozo de carbón, la madera parecía ser alguna clase de roble. La familia Walker tenía un comedor y las sillas del mismo eran de roble escocés, barnizadas en marino claro; la veta de las dos maderas parecía muy similar. Seguramente todos los robles europeos estén relacionados... Para mí el asunto es un misterio. Espero que lo anterior sea de interés... Intentamos hacer otra incursión... Como otras muchas buenas ideas, esta nunca se puso en práctica...>>

*Jim Walkerm, fecha desconocida*

Jim Walker murió en 1990 y nadie conoce el destino de su perno.

El doctor George “Boy” Young le contó su historia de los hallazgos del naufragio a Duncan McFee, alrededor del año 1960:

<<“Boy” Young tenía unos 17 años cuando encontró el naufragio mientras formaba parte de una expedición de los Rover Scouts, que se había puesto en camino con el propósito de encontrar el naufragio usando un mapa y las directrices del abuelo de “Boy”. El viejo señor Young fue un arquitecto al que le había llegado algo de dinero a través de una herencia a comienzos del siglo XX y dejó su trabajo para dedicarse a su pasión, que era el descubrimiento e identificación de nuevas especies botánicas australianas. Puso la mayor parte de su atención en la búsqueda de especies silvestres en la Isla Stradbroke y, en la tarea, entabló una buena amistad con los aborígenes de la isla...>>

Oportunamente, un incendio había arrasado la marisma el año que “Boy” Young y su grupo de Rover Scouts fueron a buscar y, por buena suerte o buena orientación, encontraron el naufragio inmediatamente. Young recuerda que él y sus amigos cavaron por los alrededores en los restos chamuscados por el fuego y todos encontraron algún recuerdo que llevarse. “Boy” Young encontró un cuchillo que describía como un puñal, un cuchillo pequeño que era la herramienta estándar de comercio para los marineros de todas las nacionalidades desde el siglo XVI al XIX... Envié fotografías del

puñal a un socio mío, un arqueólogo marino español de Sevilla, y confirmó que era el típico cuchillo usado por los marineros españoles durante la Era de la Exploración... El doctor Young recuerda que sus amigos encontraron varios objetos que incluían monedas. Lamentablemente, el doctor Young murió en 1960 y, a fecha del escrito, nadie ha sido capaz de dar los nombres de los otros scouts que lo acompañaban. Sería una interesante línea de investigación.>>

*Dr. George “Boy” Young, grabado por Duncan McFee*

Una expedición posterior de los Rover Scouts en 1970 intentó encontrar el naufragio, y escribieron el siguiente informe, resumiendo los datos recogidos antes de la expedición:

<<Hace unos 100-200 años un barco naufragó en la Isla Stradbroke. Tenía una popa alta y camarotes y estaba construido de madera áspera y pernos de cobre. Posiblemente perteneció a La Perouse o Dirk Hartog. Hay dos teorías relativas a su posición en Swamp:

1. Fue depositado allí por un maremoto.
2. Navegó en la desembocadura del río Nerang, que desde entonces se ha encenegado y se ha convertido en 18 Mile Swamp.

Desde entonces el naufragio ha ardido por la quema de arbustos y se ha cubierto de arena. Una madre selva (con troncos gemelos) ha crecido en el naufragio... Entre las personas que anteriormente se han interesado por el naufragio se incluyen: Woodcutter (1891), Thomas Welsby, Matthew Heeb, Isobel Hannah y Hon. J. G. Appel. La mayoría de ellos aparecen en el artículo de marzo de 1921 en el Courier Mail.>>

*Informe de los Rover Scouts, 11 de marzo 1970*

La tradición oral también recuerda que una campana de un barco fue encontrada por el conductor de una excavadora que trabajaba en la Isla Stradbroke para una de las empresas mineras entre 1970 y 1990. La fuente de la tradición es la viuda del conductor que fue entrevistada por Greg Jefferys (que también examinó la campana). La tradición oral recuerda que el conductor de la excavadora estaba

trabajando en un bosque virgen en el centro de la Isla Stradbroke, cuando golpeó algo metálico. Al comprobar qué ocurría, descubrió la campana de un barco bajo la cuchilla de la excavadora: había cortado la parte de arriba de la campana. Se ve en la foto dónde golpeó la excavadora a la campana. No se ha analizado el contenido de la campana, que seguramente revelaría su probable procedencia.

En 2007, el escritor Greg Jefferys encontró una moneda de plata corroída en la arena de las inmediaciones donde fue descubierto el puñal del doctor George Young. Se ha identificado como un chelín o seis peniques del reinado de Isabel I de Inglaterra y sobre la cual se puede descifrar la fecha de 1597.

A nivel regional, la señora Cliff Rosendahl encontró la empuñadura de un bastón en un antiguo campamento aborigen en la Isla Lamb, en la bahía de Moreton, a unos cuatro kilómetros al oeste de donde se encontraron el puñal de marino y las monedas en la Isla Stradbroke. Podría ser portugués o español y datar del siglo XVI, según Jefferys.

En resumen, la tradición oral recuerda que los siguientes utensilios se recuperaron del naufragio: tornillos de cobre, madera, un ancla, un puñal, un perno, leña, la campana de un barco y una moneda fechada en 1597, junto con la empuñadura del bastón que se encontró por la zona. De estos utensilios, solo el puñal, la moneda, la campana y la empuñadura del bastón se sabe que todavía existen.

En la tradición oral, el naufragio de la Isla Stradbroke hace referencia a un navío español u holandés, no portugués.

Curiosamente, en el mapa Vallard tanto la Isla Moreton como Stradbroke, y el canal que hay entre las dos, son evidentes. En la costa principal y en dirección tierra adentro desde la Isla Stradbroke aparecen las palabras: cabo Bon Espoir, una traducción francesa de *cabo de Buena Esperanza*. El río Brisbane también es evidente en Bonno Port (Buen Puerto). Trickett escribe al respecto de la precisión del mapa en esta parte de la costa:

«Y aquí nos podemos detener un momento para comparar otra vez la calidad de la carta de Mendonça con la de su homólogo británico. En esta parte de la costa Cook no logró descubrir ni Moreton ni North Stradbroke: lo más cerca que llegó fue a Point Lookout y al segundo cabo más al norte, el cabo Morton, pero erróneamente supuso que estos dos cabos eran parte del

*continente. Este error provocó que no trazara en la carta de navegación ni Moreton ni North Stradbroke y, por supuesto, no vio ni la bahía de Moreton ni el río Brisbane. Las cartas de navegación de Mendonça... podrían tener fallos, pero aquí, como en la Isla Fraser, no se puede negar que proporcionan muchos más detalles que las del ilustre Cook. >>*

## PREGUNTA:

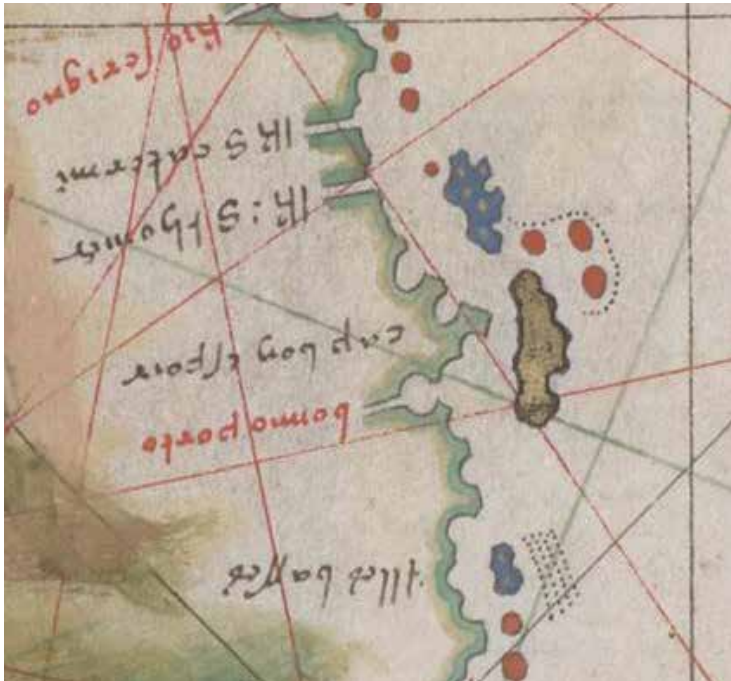
16b. ¿Hay un naufragio en la Isla Stradbroke o es un mito?



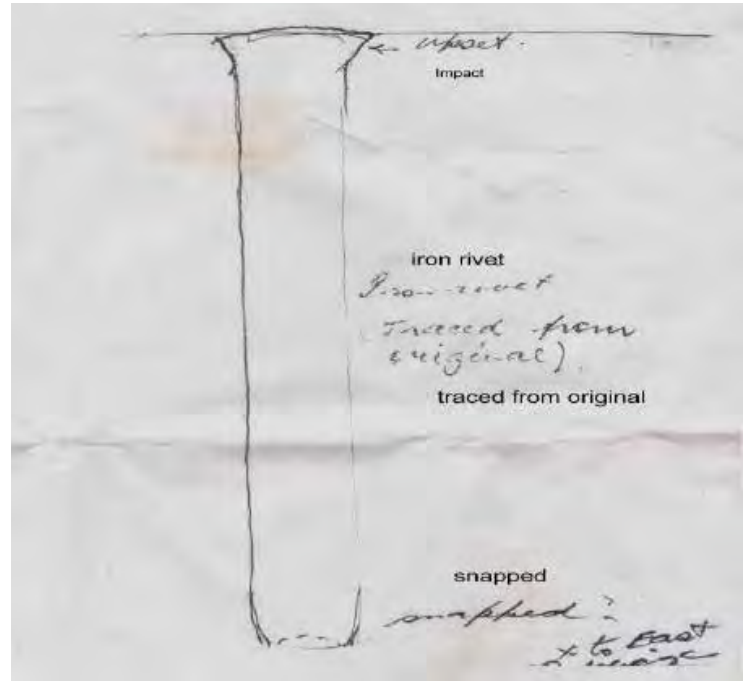
Mapa Vallard: ¿Islas Stradbroke y Moreton?



Empuñadura de bastón



Mapa Vallard: ¿Islas Stradbroke y Moreton?



Boceto del perno de Jim Walker realizado por Duncan McFee

# PIEZA 17 DEL PUZLE: LOS MISTERIOS DEL SUDESTE AUSTRALIANO

## PIEZA DEL PUZLE 17A: EL BARCO DE CAOBA, WARRNAMBOOL, VICTORIA, AUSTRALIA

El Barco de Caoba ha perdurado en el folclore oral en Victoria, sur de Australia, durante más de 178 años. Los primeros avistamientos del barco se produjeron en 1836 cuando tres cazadores de focas de Launceston, Gibbs, Wilson y Smith, volcaron con su bote en la desembocadura del río Hopkins, Warrnambool. Smith se ahogó. Los cazadores se dirigieron a pie hacia la localidad más cercana, el almacén de cazadores de focas en puerto Fairy, a unas 25,7 kilómetros de distancia. Caminaron por la playa y en un punto tuvieron que dirigirse tierra adentro por las dunas; allí vieron el naufragio.

Al llegar al almacén, informaron al capitán John Mills de lo que habían encontrado. El siguiente informe del naufragio es del capitán John Mason.

«Señor, mientras caminaba por la playa desde puerto Fairy a Warrnambool en el verano de 1846, me llamó la atención el casco de un barco empotrado en la parte alta y seca de Hummocks (colinas), lejos del alcance de cualquier marea. Parecía tratarse de un navío de unas 100 toneladas de carga, y por su aspecto desteñido y castigado por el clima, debe haber permanecido allí durante muchos años. Los mástiles y la cubierta habían desaparecido, y el casco estaba lleno de arenas movedizas. La madera con la que se había construido parecía ser cedro o caoba. El hecho de que el navío estuviese en ese lugar era conocido por los balleneros en 1846, cuando el primer puesto de caza de ballenas se creó en esa localidad, y los nativos más ancianos, cuando se les preguntaba, afirmaban que su conocimiento del barco venía de sus primeros recuerdos...»

*John Mason, Melbourne Argus, 1 de abril de 1876*

Una remembranza posterior del mismo John Mason del 3 de septiembre de 1890 afirma:

«Estaba situado arriba en las colinas, en un hueco formado por el viento... al menos a dos cadenas de la orilla. La única parte que quedaba era el casco, lleno de arena y en parte enterrado, y la parte central de la cubierta esbozada.»

*Dr. Bill Ward*

Gibbs y Wilson le habían hablado inicialmente al jefe del puerto de puerto Fairy, capitán John Mills, de la existencia del barco y él visitó el naufragio dos veces entre 1843 y 1847 e intentó cortar una muestra con su navaja pero era “como si estuviera intentando cortar hierro”.

En 1860 mientras la señora T Manifold montaba a caballo, encontró por casualidad el naufragio y pasó un rato examinándolo.

«Los lados o baluartes, [eran] en cierto modo como una puerta con paneles, con molduras (como en una puerta) robustas y fuertes.»

En definitiva, hay más de 30 informes del Barco de Caoba entre su descubrimiento en 1836 y su desaparición final en 1880. Los informes originales fueron recopilados por Joseph Archibald en su trabajo de 1891: *Notes on the Ancient Wreck Discovered near Warrnambool*, y en el de George McCrae: *The Ancient Buried Vessel at Warrnambool, 1910*. El autor entiende que los originales de las cartas y manuscritos de los trabajos de Archibald y McCrae están disponibles en el Flagstaff Museum, Warrnambool, y en el South West



Technical and Further Education Institute (Instituto del Sudeste de Educación Técnica y Superior), Victoria.

Mientras que el propósito del libro es mostrarles las piezas del puzle y las fuentes para que ustedes las evalúen por sí mismos, en el caso del Barco de Caoba tal proceso se justifica en el libro o una fantástica compilación actualizada de Jack Loney, *The Mahogany Ship (alrededor de 1976)*. Por consiguiente, y confiándonos al propósito de este libro, el autor presenta la breve pero extremadamente útil compilación de fuentes del doctor Murray John (2009) sobre donde se encuentra ahora el barco, seguido de las teorías respecto al origen del barco y por qué no se ha visto desde 1880. Como pueden ver, los testimonios varían, unos dicen que se encontraba en las dunas; otros, que era un naufragio que estaba en la playa; y otros, que estaba en el mar.

Entre los testigos que colocaron el naufragio en las dunas, se incluyen:

- Capitán John Mills (via J.A. Lynar) (1843-47) “totalmente en las colinas”.
- H.O. Allan (1840) “en la cima de una colina”.
- James Jellie (alrededor de 1846) “no se podía ver desde la playa”.
- John Mason (alrededor de 1847) “empotrado en la parte alta y seca de las colinas”.
- Richard Osburne (alrededor de 1847-8) “arriba en las colinas”.
- Alex Rollo (alrededor de 1854-55) “no visible desde la playa”.
- Francis Saul (alrededor de 1862) “junto a una valla que él construyó en las dunas/medianero”.
- John Begley (alrededor de 1864) “en una pista formada por las colinas”.
- John Davis (alrededor de 1865) “al final del hueco entre las colinas”.
- Y M.C. Donnelly (alrededor de 1881) “en lo alto de la duna, pero se veía a la luz de la luna”-

Entre los testigos que colocaron el naufragio en la playa, se incluyen:

- T. Manifold (alrededor de 1850) “arriba en la orilla”.
- A.C. Kell (alrededor de 1847) “no en las colinas... arriba en la playa”.
- James Stevens (alrededor de 1853) “en plena playa, fuera de las colinas”.
- W. McGrath (alrededor de 1879) “no lejos de la marca alta del agua [con] una colina alta detrás”.
- Y Hugh Donnelly (dijo que el naufragio estaba en la playa, pero, al parecer, él no lo vio).

Entre los testigos que lo situaron en el mar, se incluyen:

- James O'Connor (1850) “en el agua y no hacia la orilla como se supone”.
- W. J. Murray (1853-4) “solo visible durante la marea baja”.
- John Connors (1854) “una cadena fuera del agua”.
- Fred Best (1855) “10-12 nervios a la vista de 1,8-2,4 metros sobre el agua”.
- Y otros incluyen también a P. Doherty y P. Joyce”.

En general se supone que había un solo naufragio, pero un interesante artículo recientemente escrito por el doctor Johns, basado en el análisis de lo que la gente realmente dijo, propone que dadas las grandes diferencias en cuanto a la localización registradas por los testigos, podría haber habido hasta tres naufragios diferentes, confundiendo a la gente. Johns escribe:

«La historia del Barco de Caoba cada vez está más clara. Involucró al menos a dos, y posiblemente a tres naufragios sin identificar a lo largo de la costa entre Levy's Point y Gorman's Lane, al sur de Tower Hill, cerca de Warrnambool. Fueron vistos por mucha gente entre 1836 y 1881, especialmente en las décadas de 1840 y 1850. La mayoría de los testigos eran de la opinión de que el/los naufragios eran de fechas anteriores a un asentamiento europeo en la zona que comenzó con los balleneros en 1828 aproximadamente. Uno de los naufragios estaba en el agua, solo era visible durante la marea baja. Otro arriba en la playa. Y un tercero en las dunas, no siempre visible desde la playa, y sorprendentemente se encontraba por encima del nivel del mar (horizontal y verticalmente). La madera era de color marrón oscuro, muy dura, y desconocida para los testigos. Al menos uno de los naufragios, se decía que había sido construido toscamente. La única madera que se dice es de los naufragios ha sido identificada científicamente como australiana, aunque la procedencia de esos trozos de madera es todavía incierta. Había muchas descripciones breves del Barco de Caoba, pero a qué naufragio se referían no es siempre claro.»»

El análisis de John concluye que la localización del naufragio o naufragios recae en tres áreas generales; una, cerca de Levy's Point; otra, cerca de Sandfly Rise; y una tercera, cerca de Gorman's Lane, que discurre hacia el sur desde Tower Hill. La dificultad, por lo tanto, está en evaluar qué descripción se relaciona con qué naufragio, y si hay más de uno.

Respecto a las teorías sobre el tipo de naufragio del que pudiera tratarse el Barco de Caoba, Kenneth McIntyre comenta sobre la descripción del navío de T. Manifold de 1860, en concreto: “*Los lados, o baluartes, [eran] en cierto modo como una puerta con paneles, con molduras (como en una puerta) robustas y fuertes*”. McIntyre concluye basándose en el informe de Manifold que “*nada podía describir una carabela portuguesa mejor*”, y desde entonces ha sido muy criticado por esto.

Trickett escribe: “*Un problema más serio en torno a la hipótesis de McIntyre es que el Barco de Caoba ni por asomo encaja con la descripción de una carabela*”. Trickett da el ejemplo del capitán Mason, que examinó el naufragio en 1847, y afirmó que los restos “*denotaban poca familiaridad del constructor con arquitectura marinera y se parece más a las líneas de nuestras barcazas locales, aunque de dimensiones más grandes*”. Trickett después propone: “*... De estos hechos podemos concluir razonablemente que si el enigmático Barco de Caoba tenía, de hecho, origen portugués sería como el naufragio del bergantín de Mendonça*”.

Johns (2009) añade: “*McIntyre equivocó totalmente el significado de la construcción de la carabela. Sí que es verdad que las carabelas portuguesas del siglo XVI eran de construcción carvel, de esta misma manera estaban hechos la mayoría de los grandes navíos construidos en los últimos quinientos años. Los botes más pequeños normalmente se construían siguiendo el modo clinker, con los tablones parcialmente sobrepuestos. Además, McIntyre y otros ignoraron por completo otras varias descripciones del Barco de Caoba de fuentes primarias que contaban una historia muy diferente*”.

Parecido a su análisis del lugar donde se localizaba el naufragio, Johns registra lo que la gente realmente decía al describir el barco, concluyendo que todos ellos compartían “*alguna similitud al referirse a un navío de madera como una gran barcaza, un gran barco pesquero de mar, una gabarra de carbón, una chalana de fondo plano, o como las gabarras remolcadas en el río Shannon en Irlanda. Cualquier parecido con un barco español o portugués del siglo XVI al XVII, con grandes torres, fue específicamente negado por los testigos John Mason, Richard Osburne y A.C. Kell*”.

Por lo tanto, contención es lo que rodea qué tipo de barco podría ser; McIntyre propone una carabela; Trickett, un bergantín; y Johns, una gran barcaza, bote de pesca o gabarra de fondo plano.

Las preguntas que quedan son: ¿Cómo dicho barco (sea el modelo que sea) llegó allí (“allí” siendo una de las tres localizaciones identificadas por Johns)? ¿Qué ha ocurrido con él desde 1880? Y, ¿cuál es su origen?

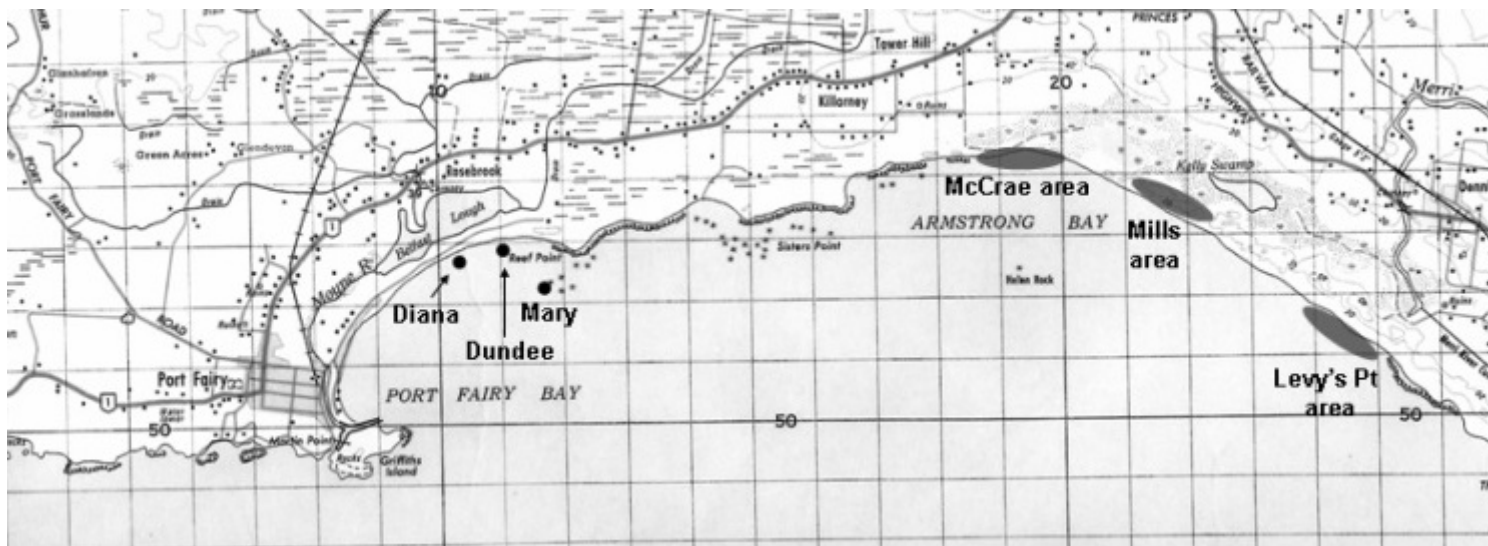
Respecto a cómo el barco acabó en la costa de Warrnambool, McIntyre escribe: “*La costa allí no tiende hacia arriba; si acaso, se hunde; así que no fue elevado por una perturbación de la tierra. La arena arrastrada no puede levantar un naufragio, solo cubrirlo. La única sugerencia que puede hacerse es que fue puesto en su posición actual, arriba en las colinas de arena, por un maremoto*”. Trickett, menciona que podría haber sido “*llevado hacia la orilla durante una tormenta del sur*”, pero no menciona cómo llegó tan lejos tras las dunas, según sugieren los primeros testigos.

El consenso general es que el Barco de Caoba era un naufragio; que podría haber naufragado en un maremoto o en una gran tormenta, o ambos, que dejó el barco en la posición descrita primeramente “*empotrado en la parte alta y seca en las colinas*”.

¿Qué ocurrió con el naufragio? ¿Está todavía allí? Ha habido varias búsquedas en los últimos 134 años, según registra McIntyre:

«El alcalde de Warrnambool realizó una búsqueda del barco en 1890, y el Departamento de Obras Públicas en 1900 aproximadamente. Más recientemente, se ha llevado a cabo una exploración mucho más científica por el señor Ian McKiggan, con la ayuda de sofisticados instrumentos puestos a su disposición por el Departamento de Defensa. Las búsquedas del señor McKiggan están creciendo, trayendo madera descompuesta, y señalando un cuerpo de materia opaca en, aproximadamente, el área trazada y al nivel esperado. En el momento de escribir esto, los únicos artículos recuperados junto al lugar, posiblemente del naufragio, son un clavo de bronce y un pestillo de hierro (ambos en el Museo de Warrnambool), y un interesante trozo de madera en la Biblioteca Nacional Australiana, Canberra, que lleva la inscripción “Warrnambool, Mahogany Ship”»

En 1992 el Gobierno Estatal de Victoria ofreció una recompensa de 250.000 dólares australianos a quien pudiera encontrar el naufragio, pero la oferta fue retirada en 1993, por suerte para ellos, ¡sin haber pagado nada!



Un mapa de los distritos de Warrnambool y puerto Fairy que muestra los tres lugares en los que se ha informado de naufragios no identificados, así como los lugares de los tres naufragios conocidos más cerca de puerto Fairy que han estado involucrados en la leyenda del Barco de Caoba.

Teorizando sobre el paradero del barco, Trickett escribe: *“La falta de avistamientos confirmados desde entonces [1880] sugiere que lo arrasó el mar en una tormenta o que simplemente ha desaparecido entre las dunas movedizas. Si un día sus restos se redescubriesen, el análisis científico de su madera podría proporcionar una respuesta definitiva al misterio de su origen. Pero hasta que esto ocurra, todas las teorías deben permanecer en el grado de especulaciones”*.

Parte de la madera supuestamente recuperada del naufragio ha sido datada científicamente, aunque no hay manera de probar que eran del naufragio (o naufragios), puesto que la procedencia de los trozos no es precisa. Interesantemente, tres de las cuatro muestras examinadas han resultado ser maderas australianas: un trozo en la Biblioteca Nacional en Canberra que fue etiquetada como procedente del Barco de Caoba se identificó como eucalipto, el examen de datado de carbono arrojó un resultado de  $\pm 140$  años (1760-1860); una muestra procedente de la familia Penfold, que tenían dos fundas de bolígrafo de madera supuestamente del barco, fue identificado como Gris satinash (*Syzygium*), que solo crece en el norte de Queensland, y una pieza de David Hamilton, que afirmaba que tenía una regla cilíndrica hecha de madera del barco, se identificó como Turpentine (genus *Syncarpia*), que crece en el norte de New South Wales.

El resultado del trabajo del investigador de naufragios Des Williams es un enigma. En 1999 descubrió un trozo de madera localizado aproximadamente a 3,1m debajo de las dunas entre Warrnambool y puerto Fairy. La Commonwealth Scientific and Industrial Research Organisation (CSIRO) lo identificó como Roble Blanco (*Quercus*). CSIRO afirmó que *“esta madera es de un grupo de robles y podría tener origen en Estados Unidos o Europa. Es una madera común en la construcción de barcos”*. El Gobierno Estatal de Victoria escribe al respecto de los hallazgos de William: *“El lugar del descubrimiento del señor William es coherente con los primeros avistamientos del legendario Barco de Caoba... El hecho de que se confirmase que la muestra es de roble procedente del hemisferio Norte significaría que había una probabilidad significativa de que esté relacionada con un naufragio. Sin embargo, no confirma necesariamente la existencia del Barco de Caoba”*.

Hay varias teorías sobre el hallazgo de roble en el lugar próximo a los primeros avistamientos del Barco de Caoba. A su favor, el Gobierno Estatal de Victoria contempla todas las posibilidades sobre el origen del roble y del naufragio, afirmando que *“mucha gente de la época, y después, cree que se trataba de un barco explorador holandés o portugués de 1500. Muchos otros creen que no es nada más que una interesante leyenda local, puesto que no ha habido avistamientos”*.

registrados desde 1880 y, de hecho, no hay evidencia sólida del naufragio... También es posible que la madera sea de la carga del naufragio del Falls of Halladale. Construido en Escocia en 1886, el Falls of Halladale era una magnífica barca de hierro de cuatro mástiles que naufragó en Curdies Inlet cerca de Peterborough en 1908. Gran parte de su valiosa carga, incluyendo el roble, fue arrastrado a la orilla en las playas de la costa. También podrían ser los restos de algún ballenero o navío de pesca de focas.

Las crónicas históricas sugieren que las actividades de caza de focas y ballenas se llevaban a cabo en la costa de Victoria antes de la colonización oficial de la zona. El roble era el material común usado en la construcción de barcos de los cazadores de focas y ballenas.

Es posible incluso que la madera provenga de los restos de un intento de escapada de un convicto. Hay un buen número de casos documentados donde algunos convictos de Van Diemen's Land se apoderaban de navíos de madera para escapar por el estrecho de Bass. Y es posible que la madera proceda de un barco holandés, pero que naufragase mucho más tarde. Los holandeses navegaron a las "Islas de las Especies" durante el siglo XVII y podrían haber alcanzado la costa occidental australiana. Es incluso posible que uno de esos barcos se hubiese acercado a descansar a Warrnambool<sup>9</sup>.

El doctor Murray Johns ha sugerido recientemente que los convictos de Tasmania piratearon la goleta Unity, que desapareció en 1813, navegando a través del estrecho de Bass hasta su lugar de descanso en Warrnambool. Johns cree que los fugitivos después intentaron construir un segundo barco más arriba en las dunas, a tenor de los diferentes tipos de madera supuestamente cogidos de ese barco y la descripción de la construcción tosca.

Todas estas teorías son posibilidades hasta que se revelen más partes del puzle. ¡Tengan por seguro que hay más gente en Warrnambool buscando!

Y como aparte, en el mapa Vallard, Warrnambool podría estar presentado como *Dos Portobonos*, traducido como "Dos puertos buenos" quizás refiriéndose a Warrnambool y puerto Fairy, con cabo Nelson (*Cap Fria* traducido como cabo Frío), Isla Kangaroo (*Illa Grossa* traducido como Isla Grande) y el golfo Spencer está al noroeste y puerto Campbell (*Port Malla* traducido como puerto Malo) al sudeste. Trickett escribe:

« Los detalles en la carta de navegación del siglo XVI dejan pocas dudas de que los barcos de Mendonça debían haber navegado casi hasta la punta del golfo Spencer, porque recoge el hecho de que el golfo se estrecha considerablemente en su extremo norte... Ahora prácticamente llegamos al final del épico viaje de Mendonça... Sus barcos debían haber ido un poco más lejos hacia el noroeste, puesto que quedan dos nombres de esta carta... El segundo nombre es mucho más importante. En el mapa Vallard es G. Grand. En la carta de navegación original de Mendonça debía de ser el golfo Grande (Great Gulf). No hay duda sobre lo que esto significa. Un nombre tan aciago puede referirse a una cosa y solo a una cosa: la Gran Bahía Australiana. »

## PREGUNTA:

17a. ¿Cuál es su opinión sobre el probable origen del Barco de Caoba y qué ha sido de él?



*¿Se trata de Dos Portobonos Warrnambool y puerto Fairy?*



*¿Se trata de Dos Portobonos Warrnambool y puerto Fairy?*

## PIEZA DEL PUZLE 17B:

### LAS LLAVES DE GEELONG, CORIO BAY, GEELONG, VICTORIA, AUSTRALIA

En 1847, el entonces superintendente del distrito de Port Phillip, Charles Joseph La Trobe descubrió un juego de misteriosas llaves en la bahía Corio (Geelong, Victoria). La Trobe, que estaba interesado en geología, las encontró mientras exploraba uno de los nuevos pozos de excavación de cal en Limeburners' Point de la bahía Corio. El 23 de septiembre de 1847, La Trobe escribió a su colega Ronald Campbell Gunn, que era político, botánico y secretario privado de sir John Franklin:

«Me dirigí, como normalmente hago, a ver los avances en los trabajos de cal cerca del extremo, a 1,6 kilómetros bajo la ciudad. Al oír que estaban excavando la pendiente de la colina en el punto donde se acerca a la orilla para la formación de un borno más grande de lo ordinario, aproveché la ocasión para ver la naturaleza de la formación en este punto. Inmediatamente me llamó la atención una fina capa de conchas en la posición que he marcado en el boceto que se incluye y un pequeño examen me mostró que este estrato inclinado de conchas se ha formado en poco tiempo la orilla. Las mismas conchas de las que estaba compuesto principalmente eran las mismas que aquellas que se encontraban al borde del agua más abajo... Estaba examinando las conchas y separando algunas, y unos dientes de tejón australiano de la veta, cuando el excavador me siguió, y al decirle que esa veta marcaba la posición de la orilla en un periodo muy antiguo, dijo: “¿Por qué? Señor, cogí un juego de cinco llaves de ese mismo lugar ayer”. ¡Y las tenía! Extraño, como puede parecer, estoy convencido, más allá de la duda, de que decía la verdad. Sus hijos habían estado jugando con ellas y perdieron una de las llaves, él había regalado otra—a alguien que pasaba por allí en el momento en que las encontré—, pero vi las otras tres—todavía tenían las marcas de la tierra de donde habían sido sacadas—y me sentí satisfecho... Un punto de interés pertinente relacionado con el hecho. El punto A donde se encontraron está a unos 12-15 metros de la reciente marca de la pleamar—3 metros más o menos por encima de ella—y enterrado bajo 4,5 metros de tierra sólida intacta que forman la pendiente de las abiertas y elevadas colinas que hay detrás. Las llaves estaban corroídas, pero la forma exacta y los dientes se distinguían... ¿No es extraordinario?»

La Trobe, que más tarde se convirtió en el primer gobernador de Victoria antes de jubilarse en Sussex, Inglaterra, mantenía un interés de por vida en las llaves. Después de la visita de su viejo amigo Alexander Mollison, La Trobe escribió a principios de 1870: “... Me puse a pensar en el asunto que siempre me ha interesado, y que nunca puede cesar para ser un puzle... Realmente creo que podría atreverme a jurar sobre la Biblia en referencia a cada detalle”.

Más tarde, ese mismo año, en 1870 (23 años después del suceso) y con 69 años, La Trobe escribió un detallado informe de las circunstancias que rodearon el hallazgo de las llaves, por medio de su hija, porque él estaba perdiendo la vista.

«Creo que fue en el año 1845 o 1846, durante una de mis visitas ocasionales a Geelong, que yo, entendiendo por el señor Addis, nuestro Crown Lands Commissioner (comisario de las Tierras Públicas), que un hombre de nombre Boucher, creo, que tenía permiso para quemar con cal en la orilla 800 metros o más bajo de Geelong, había hecho una excavación nueva para un horno de cal. Me propuse caminar hasta allí y verlo, ya que pensé que podría darme más información sobre la estructura geológica de esa parte de la costa.

Caminamos sobre la abertura, descendimos por las escarpadas orillas hasta la orilla del mar, un poco más allá del primer punto en dirección sur, y después continuamos a lo largo del litoral, entrando en la excavación desde abajo por encima de la basura que se había tirado.

Un trabajador del lugar fue enviado a la caseta de arriba, para informar al calero de nuestra visita.

Tan pronto como entré en la excavación circular, que tenía unos 6 metros de profundidad, mis ojos se vieron inmediatamente atraídos por la aparición de una línea de material calcáreo escamoso; la línea superior de la misma estaba totalmente cubierta de conchas de mar de diferentes especies, muy similares a las que se encuentran en la playa, a unas pocas yardas de nosotros. Muchas de ellas apenas se habían alterado y apenas estaban podridas, incluso conservaban su esmalte. Dirigí la atención de mi compañero al hecho de que hacía no mucho tiempo esa línea de conchas debía de haber formado la playa. Ese estrato estaba demasiado consolidado para mandar su extracción, excepto con un pico, muy difícil.

*Intenté separar con mi cuchillo algunas de las conchas cuando se nos unió el calero. Al ver cómo estaba de involucrado, y tras escuchar la conversación con mi compañero, dijo: “Encontré un juego de llaves ayer, justo donde su señoría está cogiendo las conchas”. “¿Llaves?”, dije. “Llaves, su señoría”, respondió. “¿Qué quiere decir?”, pregunté. “Sí, aquí”, dijo él, pasando su mano por el lecho de conchas. Le pregunté: “¿Dónde están?”. “Arriba, en la caseta, señoría”, respondió. “Déjeme verlas”, dije. Inmediatamente dejó la excavación y subió por la orilla hasta su caseta, volviendo un minuto o dos después con dos llaves. Cada una medía unos 5 centímetros de largo, me las entregó y dijo que había tres, pero que los niños habían estado jugando con ellas y solo pudo echarle mano a esas dos. No había duda de que eran llaves, muy pequeñas, corroídas por el óxido, muy similares a las actuales, excepto que el mango era un poco más largo y los dientes más pequeños de lo que es ahora habitual. Los últimos no se distinguían, ya que estaban incrustados del material calcáreo de donde habían estado. Coincidian con la descripción de las que todavía se usan para cajas o baúles, o arcos de marinerío, y a juzgar por la forma no tenían más de 100 o 150 años a lo sumo.*

*Por la posición en la que se encontraron me da la impresión de que se dejaron caer en la playa en la época cuando el lecho de conchas formaba la línea de costa.*

*Así que para mí resulta evidente, con objeto de trasladar a la mente un sentimiento de certeza que he albergado desde el principio, que no hay duda de que estas tres llaves (seguramente, en un principio atadas juntas) fueron encontradas en la época y en la posición que he expuesto.*

*Inmediatamente tomé una medida aproximada del recubrimiento de tierra, que consistía en un lecho compacto de arcilla calcárea marrón oscura y arenosa, teñida de hierro, por debajo una fina capa de hongos vegetales. Este revestimiento tenía unos 4,5 metros de espesor, y la altura de la antigua playa de conchas por encima de la actual marca de la marea alta era de unos 3 metros, y la distancia desde la orilla real es de unos 12 metros tierra adentro. Me esmeré al ver que la inclinación de la tierra de arriba no mostraba marcas de un derrumbe de tierra, o agujeros de tejón australiano, o manantiales, o ningún intersticio a través del que las llaves pudieran haber alcanzado la posición en la que fueron encontradas. De hecho, estaba totalmente convencido de que nada de lo anterior había ocurrido, pero en el momento en que las llaves fueron depositadas la cavidad era una playa abierta que entonces formaba el litoral.*



*El gobernador Charles La Trobe*

*Las dos llaves en cuestión estuvieron mucho tiempo bajo mi posesión, y el memorándum y boceto a lápiz originales (aunque desafortunadamente no la fecha exacta) todavía permanecen conmigo.*

*Las circunstancias del hallazgo eran, por supuesto, bien conocidas entre mis amigos, y si recuerdo correctamente, eran el tema de correspondencia con mi amigo Ronald Gunn, uno de los pocos científicos con quien tenía amistad en Australia. Tengo idea de que las llaves fueron entregadas al Mechanics' Institute (Instituto de Mecánicos), a los que desgraciadamente entregué, antes de que se echasen a perder, muchos objetos de interés que*

*ahora supuestamente están perdidos. No recuerdo que hubiera mención alguna del hallazgo de las llaves en aquella época en los periódicos de Melbourne, pero creo posible que como desperté la curiosidad de algunos en aquel momento, podría haberse hecho alguna mención en el periódico de Geelong, por aquel entonces dirigido por el señor Harrison.*

*Mi única compañía entonces era, como he dicho, el señor comisario Addis, ahora desgraciadamente ya no...*

*El hecho de la presencia de las llaves en el lugar donde fueron encontradas debe continuar surtiendo el mismo inextricable puzle. >>*

El informe de La Trobe fue enviado a su amigo Mollison, que pasó a ser su depositario, más tarde se pasó una copia a T.E. Rawlinson, que escribió un artículo basado en el informe que presentó a la Sociedad Real de Victoria en 1874. Rawlinson comenta:

*<<De manera totalmente natural surge la pregunta sobre de dónde proceden las llaves, o de qué manera podían haberse incrustado en semejante lugar en unos tiempos tan remotos para dejar que se haya formado tanta acumulación sobre ellas como se describe, concretamente 4,5 metros. No veo otra alternativa más que extender el periodo de 200 a un poco más de 300 años atrás. El descubrimiento de las llaves perdidas en la vieja playa Corio está rodeado de sugerencias sobre su posible historia, y la de sus intrépidos propietarios. >>*

La fecha que sugiere Rawlinson para las llaves; 300 años antes de 1847, es alrededor de 1547.

En respuesta a la presentación de Rawlinson a la Sociedad, el mismo Ronald Campbell Gunn que recibió la carta de La Trobe en 1847, escribió (un hombre de 65 años, 28 años después del acontecimiento) el 29 de mayo de 1875:

*<<Recuerdo perfectamente las circunstancias del supuesto descubrimiento de las llaves en el lugar nombrado por usted. Vi las dos llaves (creo que se encontraron tres) en propiedad de mi amigo el señor La Trobe, en Melbourne*

*a finales de septiembre o principios de octubre de 1849 (no en 1845 o 1846) inmediatamente después de ser recogidas. Prometió acompañarme a Geelong el 4 de octubre, pero temprano por la mañana ese mismo día recibí una nota suya, en la que decía: “Me es imposible salir de mi oficina con una buena consciencia esta semana, y siento que sea así. He escrito el adjunto al señor Addis para pedirle que le enseñe dónde se encontraron las llaves. Hágamelo saber cuando vuelvan. Me dirigía a Geelong el mencionado día y, a la mañana siguiente, acompañado del señor Addis, visité el lugar donde se habían descubierto las llaves. Al preguntar al calero, verifiqué que no sacó las llaves del estrato de conchas a la profundidad supuesta, sino que las encontró en el fondo del agujero, mezcladas con algunas conchas, y asumió que se habían caído junto con ellas. Estaba completamente satisfecho de que las llaves nunca habían estado empotradas en el estrato de conchas, como suponían el calero y el señor La Trobe, consecuentemente todas las teorías basadas en esa conjetura se desmoronan. Las llaves eran pequeñas, aproximadamente del tamaño normal de las que se usan en una cómoda de fabricación moderna, no estaban incrustadas de cal, y poco corroídas por el óxido.*

*Tengo pocas dudas para poder afirmar que se le han caído a algún habitante de Geelong, permanecieron entre la hierba por algún —no mucho— tiempo y cayeron al fondo del agujero desde la superficie después de que se hiciese la excavación, ya que el borde se formó de tierra fina desmoronada. Expresé mis ideas y opiniones al señor La Trobe a mi vuelta a Melbourne, y pensé que todo el asunto se consideraba zanjado, hasta que vi una carta del señor La Trobe en el The Australian el 3 de junio de 1871, bajo el título de ‘Port Phillip a Lake’”. >>*

Lo que resulta interesante es que hay dos caballeros de prestigio, honestos y con opiniones diversas sobre las llaves. La Trobe se muestra firme sobre su antigüedad y Gunn, no tanto.

Ian McKiggan planteó este fascinante punto en su artículo de 1987 “The Geelong Keys: In Defence of Mr. La Trobe”, sugiriendo que a Gunn le desagradara La Trobe.

*<<El intento de Gunn de desacreditar a los testigos podría resultar ingenioso para algunos, pero para mí es inconfundible. Aunque él escribió sobre*



*acontecimientos que ocurrieron hace más de un cuarto de siglo, todavía se puede detectar la frescura de su enfado al ser enviado a Geelong a buscar una aguja en un pajar... Por supuesto, los sentimientos reales de Gunn hacia La Trobe serán siempre un secreto, pero hubo indiscutiblemente algunas corrientes subterráneas, posiblemente insospechadas para los gregarios de La Trobe. >>*

Como posible evidencia de una posible disputa entre ellos, McKiggan también presenta una carta entre La Trobe y Gunn, que fue enviada por La Trobe a Gunn antes del hallazgo de las llaves. Dice:

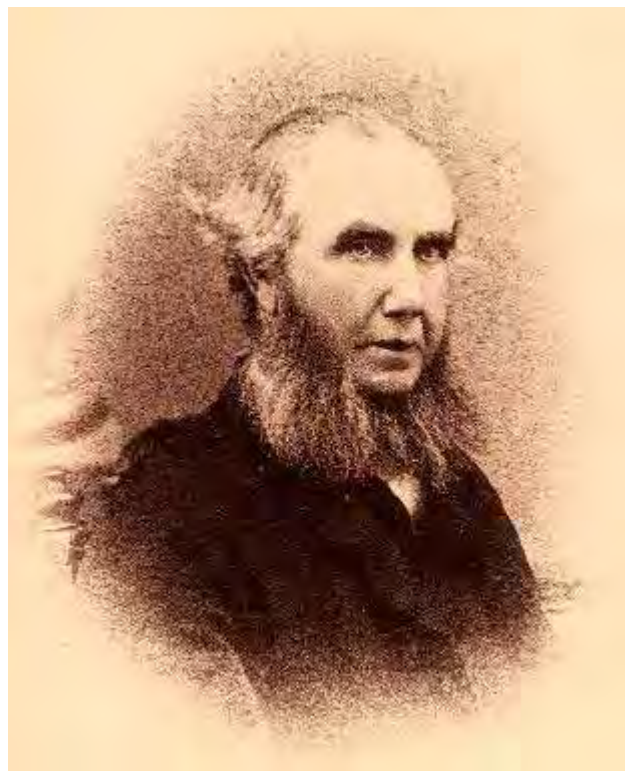
*<< Estimado señor Gunn:*

*Me alegró recibir su carta y no discutir con usted. Sin embargo, me enfadé un poco cuando el señor Lilly me dijo que usted había pasado por la ciudad y no nos hizo una rápida visita... [La Trobe se refiere entonces a unas diferencias de opinión respecto al hermano del señor Gunn, que estaba evidentemente buscando que le hiciera un favor]. Estoy lejos de aceptar la opinión del cambio propuesto en la posición de su hermano que usted parece aceptar... Creo que estoy actuando con consideración, previsión y amabilidad hacia él. >>*

McKiggan va un poco más lejos al proponer que Gunn no entrevistó al calero, Boucher, y que deliberadamente desacreditó a La Trobe.

*<< Hay que darse cuenta de que él [Gunn] dice que vio las dos llaves en Melbourne en 1849 'inmediatamente después de ser recogidas'. Es difícil reconciliar esto con su precisión en el asunto de la fecha de su visita a Geelong. ¿Realmente creía, en aquel momento, o en 1875, que las llaves fueron encontradas en septiembre de 1849, en vez de en septiembre de 1847? Esto parece inexplicable para mí, y no aporta seguridad acerca de que él realmente entrevistase al señor Addis o al señor Boucher... >>*

Recientemente (2014), Murray Johns ha comentado sobre la hipótesis de McKiggan: "Es una crítica que... parece bastante insostenible. Gunn era un



*Ronald Campbell Gunn*

reputado científico. Había sido amigo de La Trobe durante muchos años, y sus familias se visitaban. La Trobe escribía a Gunn más frecuentemente que a mucha otra gente cuando estaba en Port Phillip. Es improbable que una diferencia de opinión en la interpretación de una evidencia científica permanezca como el origen de una gran antipatía entre ellos".

Edmund Gill y Peter Alsop, en un artículo de 1983 titulado "Radiocarbon Date for the Geelong Keys", completaron la primera investigación sobre la geología de la mina del calero en la que se encontraron las llaves.

*"Una investigación científica ha establecido que el superintendente La Trobe estaba confundido en 1847 cuando decidió que las llaves encontradas en Boucher's Lime Pit, en el lado oeste de Limeburners Point, Geelong, estaban en el lugar. Su edad*

*no es la del lecho de conchas de la que se supone que proceden, las teorías basadas en esta conjetura no se aceptan”.*

Gill y Alsop dataron mediante radiocarbono la concha de una ostra de lo que consideraban la misma capa estratigráfica de la mina del calero y aseguraron que el resultado era 2360 ±50 años B.P. Se trata de una completa datación por radiocarbono de la capa donde se encontraron las llaves.

McKiggan no está de acuerdo con que esta sea una completa datación por radiocarbono de las llaves al escribir en su artículo en 1987:

«*Para corroborar esta afirmación, Gill y Alsop excavaron en las conchas desde un lugar en el lado noreste de Limeburners Point, entre la rampa para los botes y el grupo de viejos hornos hacia el este —es decir, un lugar que está entre 400 y 600 metros de Boucher Pit—. Después adjudicaron una fecha a su muestra de 2360 años B.P. (± 50 años). En mi opinión, útil como indudablemente es este dato, no se deduce necesariamente que sea una “Datación mediante Radiocarbono de las Llaves de Geelong”, como afirma el título de su artículo sin reserva... En primer lugar, aunque es una conjetura sensata que la edad del lecho de conchas bajo el acantilado hacia el este de Point tenga la misma edad que las del lado oeste, sigue siendo una conjetura. En segundo lugar, incluso si admitimos que los dos lados tienen la misma edad, no implica que la edad de radiocarbono de las conchas (que queda determinada por la muerte de su ocupante inicial) sea la misma edad que cuando se depositó en la playa.»*

Tras leer el artículo de McKiggan de 1987, Gill y Alsop, de nuevo en un artículo acertadamente titulado, “On the McKiggan Theory of the Geelong Keys”, critican el análisis de McKiggan:

«*La hipótesis de McKiggan tiene dos puntos principales.*

*No había cal en la mina de Boucher.*

*Ya se ha visto que esto no era verdad. La cal todavía se puede ver en el acantilado y en el escombros. De todas maneras, si no hay mármol, no hay cal.*

*El lecho de conchas es la playa natural de 1522 d. C. cuando unos marineros portugueses perdieron las llaves allí.*

*Un número de conclusiones surgen de la hipótesis de McKiggan.*

*- La playa se ha levantado aproximadamente un metro en 463 años, que es el ritmo de elevación de la península Huon en Nueva Guinea. Esto simplemente no es verdad. De hecho, no han ocurrido movimientos de tierra medibles en ese área en los pasados 125.000 años.*

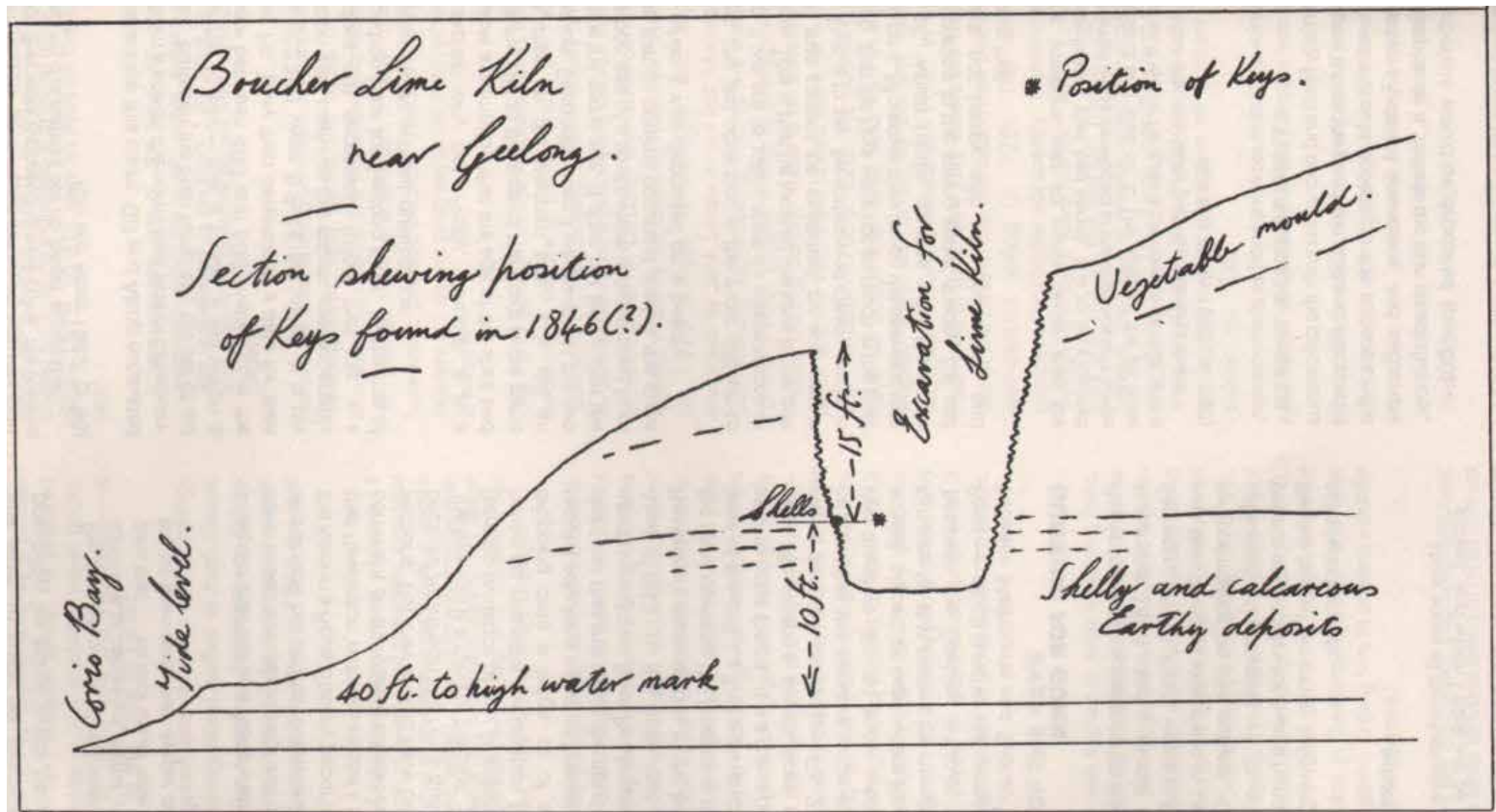
*- McKiggan duda si la concha fechada por Gill y Alsop es representativa del lecho de conchas, cuando dice ‘incluso si garantizamos que los dos lados tienen la misma edad cuando se depositó en la playa’. Esto es raro pero puede ocurrir, como se ha demostrado. Sin embargo, el argumento no se puede aplicar a menos que haya evidencia para respaldarlo. Aquí falta tal evidencia porque la ostra usada para la datación tenía las mismas características de conservación que las otras conchas. También, que la playa es mucho más antigua que la actual se ve por su elevación en un área libre de movimientos medibles durante el periodo que nos ocupa. McKiggan dice que es una conjetura que el lecho del lado oeste tenga la misma edad que el lecho del lado este. No es una conjetura, es una deducción de la evidencia observado por un experto en la materia.*

*- La tercera conclusión de la hipótesis de McKiggan es que La Trobe estaba confundido cuando consideró, por su forma, que las llaves solo tenían 100 o 150 años como máximo. E insiste en que La Trobe era un buen observador. Gunn (citado por McKiggan) dijo que las llaves eran de ‘fabricación muy moderna’.*

*- La cuarta deducción de la hipótesis de McKiggan es que estas llaves de hierro han estado en un ambiente marino salado durante 325 años (desde 1522 d. C. a 1847 d. C.) sin embargo (para usar las palabras de La Trobe) estaban ‘muy poco, si acaso corroídas por óxido’. La observación de hierro parecido en nuestras playas de naufragios muestra que se vuelve esponjoso con el óxido en un tercio de ese tiempo.»*

Recientemente Johns (2014) valora los informes de La Trobe y Gun y los reconcilia con la geología del lugar y la historia de la construcción de hornos de cal. Su conclusión, que las Llaves de Geelong tienen un origen contemporáneo, es congruente con la interpretación de Gill y Alsop. Johns escribe:

«*La historia de las Llaves de Geelong se atribuye en gran parte a La Trobe y sus malentendidos... No comprendió la relación fundamental entre el lecho de conchas y la cal subyacente en el lugar. En base a lo que Boucher le contó, él asumió que las conchas y las llaves se habían desprendido de la pared de la excavación, a la altura de la cabeza, o unos tres metros sobre el nivel del mar. De hecho, se encontraron al fondo del agujero, donde la*



Dibujo del gobernador La Trobe del lugar donde se encontraron las llaves

excavación interceptó el lecho de conchas que cubría la cal, a unos 1,5 metros sobre el nivel del mar. La Trobe asumió erróneamente que las llaves eran tan viejas como las conchas..., mientras que ahora sabemos que la edad de las conchas no tiene nada que ver con la edad de las llaves... Las llaves no podían haber estado empotradas en la sólida cal ni cuando se estaba formando, porque eso ocurrió hace un millón de años. >>

Dadas las opiniones divergentes sobre donde se encontraron las llaves, y teniendo en cuenta la geología del lugar, el autor entrevistó a Peter Alsop para confirmar cuál era su opinión, 27 años después de este artículo.

<< Mi opinión es que eran unas llaves del siglo XIX que alguien dejó en el pozo de cal el día anterior. No había portugueses en Australia en el siglo XVI. La Trobe lanzó conclusiones sin información científica. Él intentó explicar la existencia de las llaves en base a conjeturas incorrectas. Su teoría básica era errónea, que las llaves habían formado parte del estrato; ninguna llave de ese tipo podría haber sobrevivido en tierra, especialmente durante 300 años. No hubiera habido ni una mancha de óxido de hierro en ellas después de esa cantidad de tiempo. Aunque sí tenía interés por las cosas naturales, su teoría tenía fallos. La playa es demasiado antigua para que las Llaves de Geelong hubieran estado en el mismo lugar. Su forma y la pequeña cantidad de óxido indican una edad contemporánea. >>

Lo que concluyen Gill, Alsop y Johns es que es geológicamente imposible que las llaves hayan estado empotradas en la capa de estrato como ha sugerido La Trobe.

Cerca del lugar de las llaves hay un *padrão* y una placa levantada por el Rotary Club de Geelong en 1979 que dice:

«*En 1847 se encontraron en el lugar del horno de Limeburner Boucher a 4,5 metros) bajo la superficie del suelo de las Llaves de Geelong, informó el superintendente, después gobernador, C. J. La Trobe. Algunos creen que las llaves son una reliquia de una expedición portuguesa bajo el mando de Cristóvão de Mendonça, que visitó la costa en 1522. Aunque las llaves se han perdido, ha habido muchas conjeturas sobre su origen. ¿Era inglés, o portugués, o qué?*»

En el mapa Vallard, el nombre río Derniro está cercano al actual Geelong. Trickett opina que el cartógrafo francés podría haber registrado este nombre incorrectamente y que debería decir: “Río de Janeiro”, *River of January* (Río de Enero). Comentando la precisión del Atlas Vallard, Trickett escribe:

«*El probable nuevo Río De Janeiro estaría en Western Port, cerca de la actual ciudad de Melbourne... Dos islas representadas a cada lado de la entrada de este puerto son particularmente interesantes. La más grande, dibujada en tinta azul, tiene más o menos un innegable parecido a la forma de Western Port's French Island... para conocer la forma de French Island, uno de los barcos de Mendonça debería haber navegado alrededor de ella, lo que significaría que el navío portugués debió de haber entrado en el puerto... Sobre esta interpretación la isla más pequeña que se muestra en rojo en el lado este de la entrada del puerto debería haber sido la Isla Phillip y, de hecho, la Isla Phillip ocupa aproximadamente esa posición.*»

## PREGUNTA:

17b. ¿Cómo se pueden conciliar las opiniones de La Trobe y Gunn sobre las Llaves de Geelong?

## PIEZA DEL PUZLE 17C:

### LA JARRA DE CERÁMICA ENCONTRADA EN GABO ISLAND, VICTORIA, AUSTRALIA

En 1963, el pescador australiano Olaf Mannes estaba pescando con redes de arrastre en la Isla Gabo, Victoria, cuando en unos 75 metros de agua su red cogió unos trozos de cerámica y uno casi entero era una jarra de cerámica incrustada de restos marinos.

«La jarra medía unos 31 centímetros de altura y estaba incrustada de percebes. Fue llevada al Eden Whaling Museum donde se puso en exhibición. Al año siguiente, tres científicos que visitaban el museo sugirieron al conservador del mismo que la jarra debía de ser una jarra de vino del siglo XIII o XIV de origen español o portugués, posiblemente sugiriendo la presencia de un antiguo naufragio.»

*David Price, Escuela de Ciencias de la Tierra y Medioambientales, Universidad de Wollongong (2014)*

No fue hasta casi 20 años después de que Manne lo encontrara cuando se supo el significado de la jarra. En 1981, Helen Steele, del Canal 10 de la televisión, le pidió a David Price, que dirigía el laboratorio de termoluminiscencia en el Departamento de Física en la Australian National University, que investigase el origen de la jarra. David Price escribe:

«La termoluminiscencia tiene la capacidad de determinar la edad de muchos objetos, midiendo la cantidad de energía atrapada acumulada desde el momento de la cocción que se emite en forma de luz mientras se produce el calentamiento. Los resultados, sin embargo, resultaron confusos y ampliamente desperdigados en términos de la edad de la cerámica.»

Una muestra no produjo resultados mientras que la otra arrojó “una fecha de cocción” de  $1500 \pm 20$  años.

“Esto fue posible debido a la inmersión en agua del mar por un periodo prolongado”, comentó Price.

Según Trickett, entretanto otro pescador que trabajaba en el lugar encontró cerámica y la devolvió al mar. Michael Pearson, cuando escribió para el Servicio de Parques Nacionales y Vida Salvaje, recordaba que en ese mismo área, al parecer, se pescó una figura en 1980, y de nuevo se perdió.

«La evidencia usada para respaldar la teoría española / portuguesa consiste en dos jarras y una figura recuperadas de redes de arrastre en la bahía de Twofold. Las dos jarras son dos cerámicas mediterráneas comunes, que todavía se hacen en los países mediterráneos, y nunca han sido identificadas o analizadas para determinar su fecha. La figura ha desaparecido y ya no puede ser estudiada, ni en fotografías.»

*Michael Pearson, historiador del Servicio de Parques Nacionales y Vida Salvaje de New South Wales*



*La cerámica encontrada en la Isla Gabo*

La jarra de Manne acabó en manos del oceanógrafo de Sydney, el capitán Daniel Fitzhenry, que hizo examinar la misma jarra por el Sydney Applied Arts and Science Museum, que “*confirmó que la jarra era de una clase de las usadas para almacenaje en Portugal durante mucho tiempo, seguro que actualmente y en tiempos tan remotos como en 1500*” (David Price).

Adelantemos 18 años desde 1981 hasta 1999, cuando un utensilio similar se descubrió en las playas de Darwin. Los informes dicen que el que lo encontró desea permanecer en el anonimato. Sin embargo, Price evaluó la pieza.

*“La jarra de Darwin resultó igual de confusa cuando fue analizada por termoluminiscencia. Un laboratorio daba la fecha de unos 500 años atrás y otro sugería una fecha de fabricación más reciente”.*

Según Trickett, otra jarra similar se ha encontrado recientemente en la Isla Gabo. Es de color marrón-amarillo, tiene el caño roto y son evidentes las líneas horizontales del torno del alfarero. Para datarla no ha sido evaluada.

Mientras que su origen es desconocido, la teoría de Trickett es que la jarra es de un barco portugués de la flota de Christóvão de Mendonça, quien quedó atrapado en una tormenta y naufragó allí.

*“¿Un desastre de este tipo adelantó la vuelta de la flota de Mendonça desde el comienzo de la Gran Bahía Australiana? ¿Uno o más de sus barcos se hundieron o fueron seriamente dañados? ¿Pudieron las jarras y otros fragmentos de cerámica rescatados del lecho marino de la Isla Gabo ser la evidencia de tal suceso?... Si resulta que no hubo un naufragio asociado con las dos jarras y otros fragmentos de cerámica, una explicación alternativa de su presencia en el suelo marino podría ser que fuesen lanzados por la borda de un barco que fue dañado durante una tormenta”.*

En el mapa Vallard, la situación de la Isla Gabo corresponde con el nombre de Terraomnia. Según Trickett, “*la palabra onnia es sorprendente, puesto que no existe esa palabra ni en portugués ni en francés. Es, evidentemente, un error ortográfico de Terra Omnia, que quiere decir ‘Tierra Uniforme’. Era un nombre suficientemente apropiado para el bajo y uniforme litoral por el que estaban navegando los barcos portugueses –hoy llamado Ninety Mile–*”.

## PIEZA DEL PUZLE 17D: LAS RUINAS DE LA BAHÍA BITTANGABEE, SOUTHERN NEW SOUTH WALES, AUSTRALIA

La bahía Bittangabee es una pequeña cala en la remota costa sur de New South Wales, ubicada dentro del parque nacional Ben Boyd. Hoy es un aislado lugar de acampada, a 27 kilómetros de la población más cercana, Twofold Bay, y es la ubicación de unas misteriosas ruinas de piedra. El Registro de Patrimonio Australiano describe las ruinas como:

«*Cimientos con muros de piedra, estructura en forma de U que mide aproximadamente 20,65m x 9,94m, rodeado por una gran cantidad de piedra de construcción, que indica que la estructura no se completó más allá del 1,5m de altura en ningún punto. Hay varias canteras cercanas de las que se extraía la piedra, y un yacimiento de conchas aborígenes del que se extraían las conchas para quemarlas y obtener mortero de cal.*»

Ha habido muchas discusiones en torno a la edad y origen de las ruinas desde que Lawrence Hargrave y Norman Lindsay inicialmente propusieron que eran de origen español de finales de 1500; y McIntyre en 1977 y 1982 afirmó que eran portuguesas. El paradigma que se acepta actualmente es la opinión del historiador del Servicio de Parques Nacionales y Vida Salvaje de New South Wales, Michael Pearson, que cuando escribió en 1987 concluyó que las ruinas eran una construcción de piedra inacabada construido por los hermanos Imlay que crearon una pista de pastoreo y una estación de caza de ballenas en la bahía Bittangabee en 1843. Pearson creía, en un principio (1978), que las ruinas eran el resultado de las iniciativas del emprendedor local Benjamin Boyd, que adquirió un permiso para operar en la bahía Bittangabee después de los Imlay, sin embargo él más tarde (1987) concluyó que los Imlay eran los responsables. Pearson usa los comentarios de George Augustus Robinson, que era el Defensor de los Aborígenes en el distrito de Port Phillip en 1844 (y visitó la bahía Bittangabee ese año), para defender su opinión de que los Imlay eran responsables de las ruinas de la bahía Bittangabee.

Robinson escribió en su diario de 1844 que el nombre aborígen de la bahía Bittangabee era en realidad Pettungerbe, escrito fonéticamente, y también que él opinaba: “*Se comenzó una casa de piedra, cabañas de corteza, árboles frutales, un huerto y una cascada cerca de cala muy pulcra*”.

Pearson concluye: *“La referencia directa a unos cimientos de piedra por parte de G.A. Robinson es la prueba más concreta hasta ahora presentada para explicar el origen de las ruinas de Bittangabee, y esta prueba, y la coherencia de la historia de los Imlay, sugiere que lo más probable es que los Imlay fueran los responsables de la construcción de las ruinas de Bittangabee”*.

En cuanto a por qué la edificación nunca fue acabada, Pearson escribe: *“Si los Imlay construyeron las ruinas de Bittangabee, la no conclusión del proyecto se explica fácilmente. Los Imlay, que habían cultivado amplios terrenos de pastos, se enfrentaban a problemas económicos como resultado del declive general del valor del ganado y del comercio en 1843-1844. Como resultado, vendieron varias propiedades a los hermanos Walker, y los Imlay, en general, redujeron sus actividades...”*

*Uno de los primeros proyectos en caer habría sido la cara construcción de la bahía Bittangabee. Los trabajos podrían haber parado para cuando Robinson llegó, puesto que no hace referencia a una actividad constructora en progreso, simplemente al hecho de que se habían comenzado los cimientos. La retirada de los Imlay de sus actividades en la bahía de Twofold continuó, y tras la muerte de George Imlay en 1846, y Alexander Imlay en 1847, los intereses de la familia se replegaron totalmente a Bega y Nueva Zelanda”*.

El Registro de Patrimonio Australiano acepta la opinión de Pearson, documentando la importancia histórica de las ruinas: *“Históricamente son importantes como prueba del alcance del optimismo pastoral antes de la Depresión de 1840, y por su asociación a una familia clave en el asentamiento de S.E. NSW (los Imlay) y a Benjamin Boyd. También está directamente relacionado con la importancia histórica de la industria ballenera en Twofold Bay. Las ruinas son de una importancia arquitectónica considerable como parte de un destacado grupo de estructuras de gótico rústico de 1840 en Twofold Bay, inspirado, en gran medida, por la grandiosa visión pintoresca de Boyd”*.

Hay dos puntos importantes que tomar en consideración cuando se evalúa la teoría de Pearson como la aceptada por el Registro de Patrimonio Australiano. La primera es que él correctamente escribe que Robinson no vio actividad constructora alguna cuando estuvo allí en 1844, y la segunda es que construir una casa de piedra en la bahía Pettungerbe era un proyecto caro. Si este es el caso, ¿qué otras teorías existen respecto a las ruinas de piedra?

La teoría original de Hargraves y Lindsay de que las ruinas eran españolas de finales de 1500, fue desacreditada debido a la correcta referencia de Hargraves,

que denomina “punto ciego” el descubrimiento español de Australia. La teoría de McIntyre respecto a los portugueses, sin embargo no puede ser alegremente subestimada. McIntyre conocía los proyectos de los Imlay en Pettungerbe y ofrece una opinión diferente del hallazgo de las ruinas de la de Pearson, escribiendo: *“Leyendas locales, no respaldadas por ninguna documentación... atribuyen su primer hallazgo a los hermanos Imlay, unos años antes de que Benjamin Boyd [que estableció el cercano asentamiento de Twofold Bay] llegara por primera vez a Twofold Bay”*.

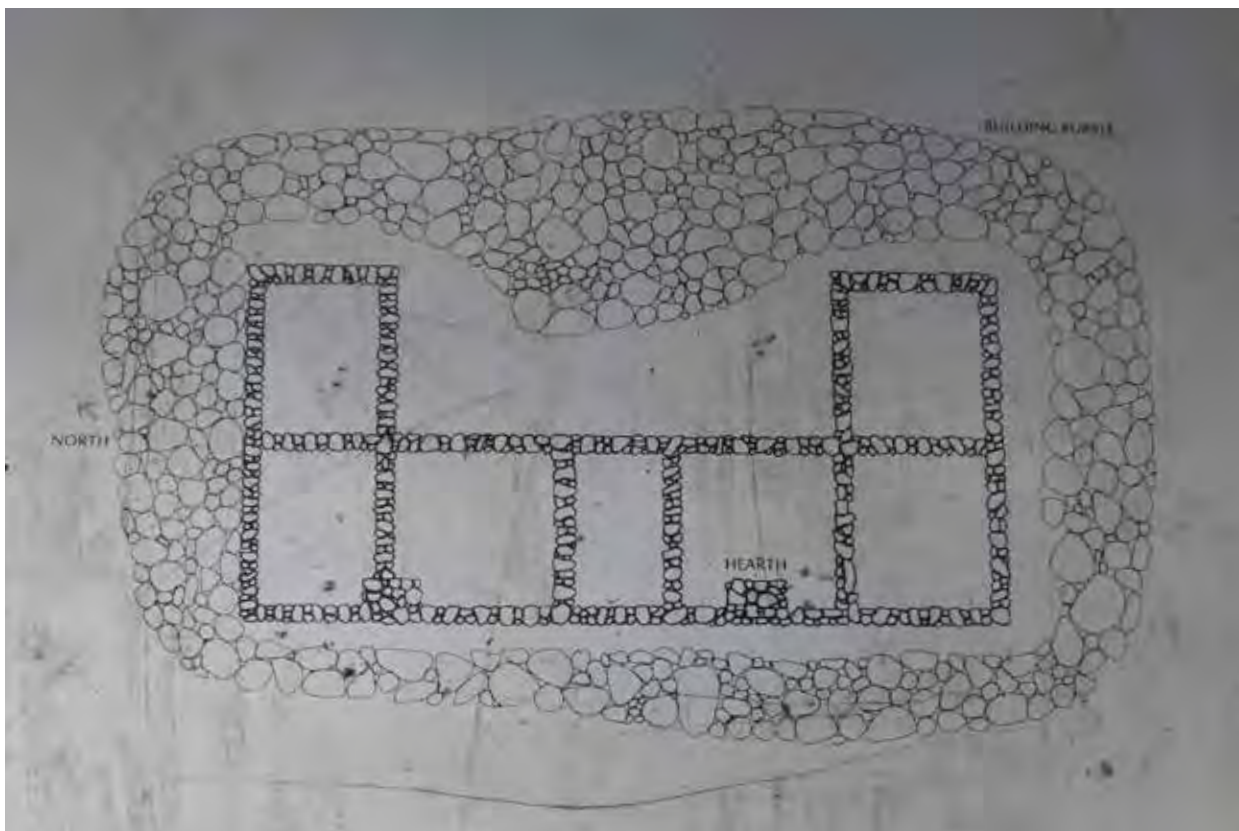
*Hay varias versiones de la historia del hallazgo, pero todas insisten en que los Imlay mencionan un gran árbol totalmente desarrollado que crecía dentro del fortín en ruinas. De esto se ha deducido que la edificación ha estado en ruinas durante al menos una generación; por lo tanto esto adelanta la fecha de la primera colonización de New South Wales... parece ser que alguien estuvo en la bahía Bittangabee antes de los Imlay y Boyd, y ese alguien tenía a su disposición la mano de obra, al menos igual a la de la tripulación de un barco”*.

McIntyre también afirma que los números 15?4 estaban grabados en la fachada de las ruinas pero nadie ha sido capaz de encontrar estas marcas, Trickett comenta que debían de ser marcas al azar del pico en las piedras.

Pearson comenta sobre la tesis de McIntyre: *“Si los españoles o portugueses arribaron a Bittangabee, uno debe explicar por qué la gran construcción de piedra (las ruinas) fue empezada. El trabajo, obviamente, fue hecho por albañiles hábiles, y no es probable que los naufragos o visitantes se tomaran la molestia de extraer piedra, cortarla, y quemar cal para construir lo que ha sido un grande e imponente edificio. El edificio, obviamente, pretendía ser permanente, no un refugio de supervivencia”*.

*Se ha sugerido que era un fuerte para protegerse de los aborígenes saqueadores. Esto no es probable puesto que la edificación tiene forma de U achaparrada en el plano, en absoluto apropiado para la defensa durante un posible ataque y no está situada en una posición fácil de defender... El mortero utilizado en la estructura eran las conchas marinas, quemadas a unos 200 metros de la ruina. También se quemaron conchas para obtener cal en Boyd Town, donde montones de conchas (no yacimientos aborígenes) todavía se pueden encontrar cerca del muelle, así como minas de ladrillo”*.

*El buen estado de conservación de este mortero sugiere una edad considerablemente más joven de los 300 o 400 años necesarios para defender la teoría portuguesa”*.



*Fotografía del dibujo del plano de las ruinas*



Trickett, tras evaluar la configuración de las ruinas y la tradición oral aborigen de la zona, no está de acuerdo con la opinión de Pearson. Concluye que realmente había dos ruinas en Pettungerbe, la de los Imlay, que Trickett cree que intentaron construir un almacén en ese lugar; y una edificación de piedra anterior sobre la que construyeron los Imlay. Trickett cree que la edificación anterior fue construida por Christóvão de Mendonça.

Sobre la configuración de las ruinas, Trickett dice que hay un círculo exterior de rocas sueltas que aparentemente pasan por debajo de una esquina del muro norte inacabado de la edificación anterior. Pearson especula en su estudio de 1978 que esto se explica por la caída del muro. Sin embargo, como apunta Trickett, ninguna de esas rocas sueltas dentro de los muros, que forman parte del círculo, tienen indicios de mortero, como se esperaría de un muro caído. Trickett pone en duda los trabajos del albañil: “*Echó grandes cantidades de un material de construcción extremadamente pesado justo encima de la línea de construcción... Esta explicación, que encaja con los hechos, es que el círculo de piedras ya existía cuando el albañil del siglo XIX entró en escena*”.

Trickett, que escribe después de McIntyre y Pearson, plantea nuevas posibilidades muy interesantes basadas en torno a la tradición oral aborigen del lugar. La tribu local aborigen son los Monaro, que se divide en los miembros costeros, los katungal, y los *Paienbara*, los miembros del bosque. Trickett señala que la tribu llamada katungal suena parecido a “Portugal”. Hay que advertir que no hay detalles sobre el *Thawa*, el idioma hablado por los katungal, que es uno de los 500 dialectos hablados por los aborígenes y desgraciadamente se ha extinguido. Los últimos katungal de pura raza se dice que murieron hace más de un siglo, algunos descendientes mestizos viven en la zona de Twofold Bay.

Trickett evalúa el nombre Pettungerbe, afirmando que el “be” en Pettungerbe quiere decir “lugar de”, y respecto a la palabra “Pettunger”, afirma que la “i” podría haberse pronunciado “l”, parecido a los asiáticos que no son capaces de pronunciar la letra “r”. Trickett concluye que la bahía Pettungerbe realmente significa: “be” traducido como “Lugar de”, y “Pettungel.” Portugal. Eso podría explicar que la tribu aborigen se llame katungal. Trickett posteriormente entrevistó al presidente del Consejo de la Tierra Aborigen, Ben Cruise, que narró las tradiciones de los katungal de usar canoas hawaianas con velas hechas de pieles de zarigüeyas antes de la colonización europea, que era un importante avance tecnológico comparado con otras tribus de Australia. Cruise también recitó una leyenda de esa región sobre la lucha de su gente en una batalla contra gente que era “*hombres en cuerpos de piedra*”, porque las lanzas de sus antepasados

rebotaban en ellos. No pudo decir de cuándo era esta tradición oral, aunque la referencia a la gente llevando armadura es evidente.

Hubo también explicaciones etnográficas de “diferentes” aborígenes a lo largo de esta costa. Matthew Flinders, que fue el primer hombre que circunnavegó Australia, estuvo en Twofold Bay, justo al norte de Pettungerbe en 1798. Comentaba que vio “*siete u ocho nativos... hombres jóvenes, que tenían mejor apariencia y estaban más limpios que los nativos de Port Jackson...*”. En 1795, tres años antes, el colono penitenciario de la bahía de Botany comentaba sobre un nativo que tenía características diferentes:

«*La gente que vive por la orilla sur de la bahía de Botany se encontró a un extraño de una apariencia y carácter extraordinarios; incluso su nombre tenía algo extraordinario en el sonido: Gome-boak. Había pasado varios días de viaje desde el lugar donde vivía, que era lejos en dirección sur. De altura no medía más de 1,58-1,60; pero era el nativo más musculoso, corpulento y mejor formado que jamás he visto.*»

Trickett señala que “Gome” es parecido al nombre portugués “Gomes”, y “boak” es aborigen; los nativos podrían tener un nombre aborigen-portugués; sin embargo, en ausencia de más detalles sobre el idioma Thawa, esto no se puede confirmar.

En resumen, la opinión aceptada actualmente sobre las ruinas de la bahía Bittangabee, a las que nos deberíamos referir como las ruinas de la bahía Pettungerbe, es la de Pearson en 1987 de que las ruinas son los restos de una casa de piedra a medio construir, empezada por los hermanos Imlay en 1840. Aún así la ausencia de un amplio estudio arqueológico del lugar, junto con el enigma de la casa que aparentemente se construyó sobre el círculo de piedra plantea más preguntas que respuestas para el autor. Estas incluyen: ¿Por qué hay tanta roca suelta y cantos rodados formando parte del círculo? ¿Por qué los cantos rodados forman parte del círculo? Seguramente el albañil de los Imlay, ¿habría apilado su material en uno o dos montones, no en un círculo? ¿Por qué los Imlay construían una casa de piedra cuando hay madera en abundancia? ¿Es porque la piedra ya estaba allí para que la usaran? O como Trickett pregunta: “*¿Es realmente creíble que unos hombres de negocio tan astutos como los hermanos Imlay contratasen a un experto albañil para ir a la bahía Bittangabee,*



*En todas las imágenes, ruinas de Bittangabee y piedra suelta dentro de los restos de la construcción*



*la entrada más lejana a Twofold Bay, simplemente por la remota casualidad de que –de alguna manera– en algún lugar pudiera encontrar suficiente piedra de construcción para construir una importante villa? Por otro lado, por supuesto, si ya había disponible un gran montón de piedra, entonces contratar a un comerciante para hacer uso de ella parece tener sentido”.*

¿Y qué opinan sobre que los Imlay supuestamente hallaron “*un árbol grande y totalmente desarrollado creciendo*”, en las ruinas y la tradición oral respecto a los katungal locales usando canoas hawaianas con velas hechas de pieles de zarigüeyas? Y qué pasa con las explicaciones de la tradición oral que señalan que había algo “diferente” en los aborígenes de esta costa, y la historia del presidente del Consejo de la Tierra Aborigen, Ben Cruise, narrando la leyenda de la región de su gente luchando en una batalla contra gente que eran “*hombres en cuerpos de piedra*”. O la teoría de Trickett de que Pettungerbe en realidad quiere decir “Place of Pettungel”, “Lugar de Portugal”.

Interesantemente, la bahía Pettungerbe se encuentra solo a unos 40 kilómetros al norte de la Isla Gabo, donde se encontraron las jarras de cerámica, y es el primer refugio que existe en la costa para un barco que navegue desde el sur.



## PREGUNTA:

17c. ¿Cuál es su opinión sobre el posible origen de las ruinas de la bahía Pettungerbe?

# PIEZA 18 DEL PUZLE:

## ¿UN CANGURO EN UN MANUSCRITO PORTUGUÉS?

Un pequeño dibujo que se parece mucho a un canguro aparece en un antiguo documento portugués. El documento es un procesionario de bolsillo que contiene texto y música para una procesión religiosa, data del periodo entre 1580 y 1620. Tiene el nombre de Caterina de Carvalho inscrito en él. Se cree que fue una monja de Caldas da Rainha en el oeste de Portugal.

La fecha del procesionario coincide con el, actualmente, primer viaje europeo documentado a Australia, el del holandés Willem Janszoon, en 1606.

Fue adquirido por Les Enluminures Gallery en Nueva York a un extraño comerciante de libros en Portugal. Desde que se hizo público en enero de 2014, su existencia ha polarizado a la opinión pública.

El doctor Marin Wood, conservador de mapas en la Biblioteca Nacional de Australia, afirma:

«El parecido del animal con un canguro o ualabí es suficientemente clara, pero podría ser otro animal del sudeste asiático, como cualquier especie de ciervo, algunos de los cuales se apoyan en sus patas traseras para alimentarse de ramas altas.»

El profesor John Gascoigne, miembro de la Academia Australiana de Humanidades, afirma:

*El posible rango de fechas del manuscrito va hasta 1620, lo que incluiría la llegada de Willem Janszoon a Duyfken, en el norte de Australia, en 1606.*

Gascoigne supone que los dibujos podrían ser de un viaje a Papua New Guinea en 1526.

Por el contrario, Trickett comenta: “No sorprende, en absoluto, que una imagen de un canguro aparezca en Portugal en algún momento de finales del siglo XVI. Podría ser que alguien de la expedición portuguesa tuviera este manuscrito en su posesión”.

De igual manera, la investigadora de Les Enluminures Laura Light comenta: “Un canguro o un ualabí en un manuscrito fechado tan pronto es la prueba de que el artista de este manuscrito o había estado en Australia, o más interesante, que los informes y dibujos de viajeros sobre animales interesantes encontrados en este nuevo mundo ya estaban disponibles en Portugal”.

Peter Pridmore escribe que el animal más bien se parece a un cerdo hormiguero, un oso hormiguero africano, que está ampliamente extendido por el África subsahariana, y los mapas de propagación indican un rango que se extiende junto a la costa oeste de ese continente, donde los portugueses habían estado comerciando desde principios del siglo XVI.

## PREGUNTA:

18. ¿Cuál es el significado del dibujo del canguro?



*Canguros. Fuente: © Les Enluminures*

# PIEZA 19 DEL PUZLE: EL CAÑÓN DE AMANU Y LOS TAHITIANOS PELIRROJOS

El archipiélago de Tuamotu abarca alrededor de un millón de kilómetros cuadrados en el Pacífico Sudeste. Está formado por un gran número de atolones y aproximadamente 76 islas, fueron apodadas por el explorador holandés Roggeveen como “El Laberinto” en 1722; Bougainville, el explorador francés, las llamó el “archipiélago Peligroso” y Cook, las “islas Medio-ahogadas”. En 1929, en el arrecife de una de estas aisladas islas, Amanu, fueron descubiertos cuatro cañones por el capitán François Hervé, el administrador del archipiélago Tuamotu. Hervé viajaba dos veces al año por las Tuamotu resolviendo disputas, mejorando los suministros de agua y trazando un mapa de las islas allí donde era posible. En 1929, cuando estaba haciendo un mapa de Amanu, Hervé inspeccionó la isla y le preguntó al jefe si había algún naufragio en la isla. El jefe respondió: “Ocho generaciones antes, un barco de un hombre blanco encalló en la isla y los habitantes locales se comieron a toda la tripulación”.

El jefe llevó a Hervé al lugar del naufragio, y según ilustra Robert Langdon, autor de *The Lost Caravel*:

«... En un arrecife, cerca de la punta norte, se encontraban cuatro cañones de hierro en aguas poco profundas, parcialmente incrustados de coral. Cerca había un montón de piedras... Hervé sacó una de las armas del arrecife y lo llevó junto con las piedras extrañas a Tahití. Allí, enseñó sus hallazgos al museo local.»

Hay dos informes de los hallazgos de Hervé. Gifford Pinchot, que se hizo amigo de Hervé, escribió que Hervé encontró “un cañón corto de hierro (carro-nada); y que pensó que era de un ‘barco explorador español enviado desde Perú’. En cuanto a las piedras extrañas, en opinión de Hervé pertenecían al lastre del barco”.

Samuel Russell, el vicecónsul inglés en Tahití, en *Guidebook on Tahití and French Oceania*, (Guía de Tahití y Oceanía Francesa) escribió: “un extremadamente

antiguo cañón de hierro fue descubierto en la arrecife de coral de Amanu, en el lado oriental, y fue llevado a Papeete por el gobernador Schooner Mouette para ser colocado en el museo local. Se supone que el cañón es de fabricación española, pero no hay ningún documento que muestre cómo llegó a incrustarse en el coral de Amanu”.

En 1968 Langdon escribió un artículo sobre el cañón de Amanu que fue leído por el capitán Hervé Le Goaziou y el capitán Claude Maureau, oficiales de la Marina Francesa posicionada en Hao Atoll, a 15 kilómetros de Amanu. Hao era la base francesa avanzada para ensayos nucleares en el atolón de Mururoa, y con los medios a su disposición, Le Goaziou y Maureau fueron a Amanu a investigar, así lo registra Langdon:

«Puesto que había varios helicópteros en la base, Maureau se comprometió a usar uno para hacer un reconocimiento del arrecife oriental de Amanu y buscar las tres armas que, al parecer, Hervé había dejado allí en 1929. El reconocimiento propició el avistamiento de dos armas cerca del atolón de la punta norte. Se encontraban en aguas poco profundas a unos quince metros del borde del arrecife exterior. Pero no había señales de la tercera arma, y lo que fue de él después de que Hervé lo descubriese es todavía un misterio.»

Aproximadamente unas tres semanas después de que se localizasen las dos armas, Maureau guió a un equipo de rescate al lugar. En ese momento la marea estaba baja, el agua llegaba a la altura de la cintura con la marea alta. Se utilizaron tres helicópteros en la operación. Uno dejó al equipo de rescate en el arrecife; los otros planeaban por encima mientras los hombres liberaban las armas del coral con un martillo y colocaban redes de cuerda por debajo para poder elevarlos uno a cada helicóptero. El tercer helicóptero después descendió y recogió a los hombres del arrecife, y los hombres y su botín fueron devueltos rápidamente a Hao tras una misión que no duró más de diez minutos. Después, un grupo de buceadores se sumergieron a una profundidad de unos 20 metros a lo largo del borde exterior del



*Uno de los cañones de Amanu recuperados*

*arrecife de Amanu en busca de otro naufragio. Se realizó también una búsqueda por los islotes de arrecife cercanos. Sin embargo, no encontraron nada. >>*

Maureau envió a Langdon una carta con fecha del 5 de mayo de 1970, que incluía los detalles de la recuperación, dos bocetos de la ubicación de los cañones y fotografías. Langdon, después, envió fotos del cañón al señor A. N. Kennard, el entonces Subdirector de la Armería en la Torre de Londres, quien consideró:

*>> Las armas que se muestran en tu dibujo y fotografía son un asunto raro. La superficie ondulada me hace sospechar que no es fundido [como sugerí] sino “construido”, se compone de anillos de hierro forjado contraídos en un tubo interior, siendo este el antiguo método de construir grandes armas de hierro antes de que el arte de la fundición fuese perfeccionado a mediados del siglo XVI. Los muñones parecen muy pequeños, casi demasiado pequeños para su propósito y el arma tiene en conjunto una apariencia arcaica. Podría ser del siglo XVI. Sin embargo, si hay una posibilidad de que las armas sean chinas o de cualquier otro lugar en esa parte del mundo, podrían ser de 1800, puesto que los chinos estaban haciendo cañones de unos métodos increíblemente primitivos en una fecha muy tardía, de hecho... >>*

Según Kennard, los cañones eran o bien un tipo usado en Europa antes de 1550, cuando el desarrollo de los altos hornos hicieron posible la fundición de armas de hierro, o bien de fabricación china.

Los cañones fueron transportados al Point Venus Museum of Discoverers, Tahití, y Langdon los vio allí en 1969.

*>> Armado con una cámara, un metro y un cuaderno, cogí un taxi a Point Venus. Los cañones estaban en el suelo fuera de la entrada del museo. Cada uno llevaba una pequeña placa con una inscripción en francés: “Regalo de la Armada francesa al territorio de la Polinesia francesa”. Pero no había nada que indicase quién los había encontrado, de dónde venían, o cuándo. Aún así, los cañones parecían bastante diferentes de cualquiera de las armas que había visto en las que los cañones estaban ondulados. Obviamente*

*estaban hechos de hierro. Aunque solo medían 170 centímetros de largo y 122 centímetros de circunferencia en la parte más ancha en la punta trasera, pesaban tanto que yo no podía levantarlos ni moverlos. >>*

Langdon después confirmó con el director de Asuntos Culturales de la administración local, Marc Darnois, que eran los cañones de Amanu.

Langdon en *The Lost Caravel* (1975) y más tarde en *The Lost Caravel Reexplored* (1988) opina que los cañones pertenecen a la carabela española San Lesmes, que desapareció en el Pacífico sureste en 1526. Langdon utiliza una mezcla de evidencia física y etnográfica para respaldar su teoría. En el cercano atolón Hao, donde llegó el viaje español de Pedro Fernández de Quirós en 1605, Langdon documenta que Quirós observó cosas peculiares incluyendo un extraño altar, una mujer que llevaba un anillo de oro con una esmeralda y un jefe con cabello pelirrojo.

Langdon también indica que algunos barcos posteriores que pasaron por Tuamotu y otras islas del Pacífico observaron que los isleños poseían rasgos físicos similares a los de los europeos, incluido el cabello pelirrojo y ojos azules. Louis-Antoine de Bougainville, el navegante francés que llegó a Tahití en 1768 y era el segundo descubrimiento europeo registrado de la isla, ocho meses tras el inglés Samuel Wallis, comentó:

*>> Los habitantes... son de dos razas de hombres, muy diferentes una de la otra, pero hablan el mismo idioma, tienen las mismas costumbres, y aparentemente se mezclan sin distinción. La primera, que es la más numerosa, muestra los hombres más corpulentos; es muy común que midan 183 centímetros y más de altura. Nunca vi hombres mejor hechos, y cuyos miembros estuviesen mejor proporcionados... Nada diferencia sus rasgos de los de los europeos; y si fuesen vestidos, si pasasen menos tiempo al aire, y estuviesen menos expuestos al sol de mediodía, serían tan blancos como nosotros mismos: su cabello es por lo general negro. La segunda raza es de mediana estatura, pelo rizado tan duro como cerdas, y ambos con color y rasgos que difieren poco de los mulatos... >>*

El cirujano-botánico de la expedición de Bougainville, Philibert de Commerçon, escribió una carta en noviembre de 1769:



«Indudablemente, uno se pregunta ¿de qué continente y de qué gente vienen estos isleños?... He elaborado una conjetura, pero voluntariamente se la presento a aquellos que se deleitan en discutir esta clase de temas.

Encontré en el idioma tahitiano cuatro o cinco palabras derivadas del español. Entre ellas están: *baouri*, que evidentemente viene de hierro, y *mattar*, *matte*, que significa matar o ser matado. ¿Pudiera ser que unos españoles, que naufragaron durante la primera travesía por el Pacífico, aportasen estas palabras para dar a los tahitianos la primera noción de las cosas descritas?... Si uno admite esta suposición, que no deseo hacer en perjuicio de una nación que respeto, en breve explicaré varias costumbres y el origen de varios animales, que me parece han sido tomados prestados de los europeos. Podría ser que una perra preñada y una cerda preñada llevasen a esa isla una raza de cerdos y perros pequeños europeos. Y de la misma manera, los tahitianos habrían aprendido a anudar y preparar su redes de pesca de igual manera que nosotros; habrían aprendido la práctica de sangrar [a los enfermos] con esquiras de conchas de perlas afiladas en forma de lancetas. Podría deberse a los naufragos que sus asientos se parezcan a las banquetas bajas de cuatro patas que nuestros carpinteros hacen para los niños; que sus cuerdas y sedales de fibra vegetal se parezcan a los nuestros; que tengan cestos de cabello trenzado, hachas con forma de azuela, y ropa para los hombres de estilo dalmático; que les gusten los pendientes y pulseras, y otras varias costumbres, que consideradas de manera individual no dicen nada, pero que, en conjunto, indican una serie de imitaciones de las costumbres europeas. Finalmente, la pequeña cantidad de hierro que se salvó del naufragio se habrá oxidado, así que no sorprende que no encontramos los últimos vestigios. Pero la tradición y el nombre, aunque alterados, se habrá mantenido entre ellos de alguna manera. De hecho los tahitianos podrían haber adquirido estas nociones sin haber tenido comunicación directa con europeos. El naufragio podría haber ocurrido en una isla a unas cien o doscientas leguas de Tahití, puesto que [Ahutori] nos ha asegurado que sus hombres están en contacto con dichos lugares.»

Ahora se sabe que las palabras que Commerson mencionó no son de origen español, sin embargo las otras observaciones de Commerson, junto con los comentarios de Bougainville sobre “la palidez de alguno de los nativos”, le hacen a uno preguntarse si un barco europeo llegó a Tahití antes de Samuel Wallis en 1767 y Bougainville en 1768. Las observaciones del capitán Cook en la expedición de 1769 corroboran las opiniones de Bougainville y Commerson. Cook dijo de los tahitianos:



Robert Langdon

«Algunos de ellos parecen casi tan **blancos** como europeos, y algunos tienen **cabello pelirrojo**.»

La pieza 20 del puzzle, “Las expediciones ibéricas en los mares del sur”, aporta más pistas.

## TRAS LA PISTA: ROBERT LANGDON Y THE LOST CARAVEL

*The Lost Caravel* y *The Lost Caravel Re-explored* son dos fascinantes libros de Robert Langdon que colocho entre mis diez lecturas obligatorias, no solo por el tema, sino por el estilo periodístico, la pasión y el compromiso que invirtió para escribirlos. Langdon intenta conectar los cuatro cañones descubiertos en el atolón de Amaru en el archipiélago Tuamotu en 1929, con todas las interesantes observaciones de los primeros viajes por esa parte del Pacífico. El resultado es un extraordinario estudio de los primeros viajes europeos oceánicos y los modos de vida polinesios de los siglos XVI a XVIII.

Soy un gran seguidor de Robert Langdon, que en paz descanse. Primo tercero del primer ministro australiano Bob Hawke, descendiente de una familia en la que la política y el periodismo se dan de forma intrínseca, Langdon vivió una vida impresionante. Tras luchar en la Segunda Guerra Mundial, se trasladó a Tahití, y escribió una historia de ese increíble paraíso antes de convertirse en el director de la Agencia de Manuscritos del Pacífico en Canberra. Sus originales contribuciones a la literatura sobre las exploraciones en el Pacífico son inmensas –simplemente observen las fotos en la página anterior del capitán Claude Maureau y el equipo francés recuperando el cañón–. Es increíble que esos instantes fuesen inmortalizados en 1969: las sonrisas, el estilo y todo motivado por el caballero Langdon. No solo eso, imaginen si la mismísima carabela, la San Lesmes, sobre la que Langdon teorizó, hubiera acabado naufragada en la costa de Baylys, en Nueva Zelanda... Podrían ser capaces de resolver este misterio de 488 años de antigüedad.

## PREGUNTA:

19. ¿Qué más estudios pueden llevarse a cabo sobre el cañón de Amanu para determinar su origen?



*El capitán Claude Maureau (a la derecha con un martillo) y el grupo de rescate francés recuperando el cañón de Amanu en 1969*

# PIEZA 20 DEL PUZLE: LAS EXPEDICIONES IBÉRICAS A LOS MARES DEL SUR

## PIEZA DEL PUZLE 20A:

### LA SAN LESMES DE LA EXPEDICIÓN ESPAÑOLA DE LOAÍSA

La carabela española San Lesmes fue uno de los siete barcos de la trágica expedición de Loaísa que partió de La Coruña en 1525 en el primer intento de circunnavegación del mundo tras el viaje de Magallanes de 1519-1522. La San Lesmes fue vista por última vez por la pinaza *Santiago* durante una tormenta frente a las costas de América del Sur el 1 de junio de 1526. Robert Langdon (1975) en *The Lost Caravel* y después en *The Lost Caravel Re-Explored* (1988) sugiere que la tripulación española de esta carabela perdida fueron los primeros europeos en alcanzar las aguas de Nueva Zelanda.

Langdon cree que tras sobrevivir a la tormenta, la San Lesmes se dirigió hacia el noroeste, hacia la latitud donde se iban a encontrar las Islas Molucas (la actual Indonesia) encallando en la isla de Amanu en Tuamotu (teniendo en cuenta los cuatro pesados cañones que el capitán francés Francois Hervé descubrió allí en 1929, parcialmente incrustados de coral). Al continuar rumbo al oeste, Langdon opina que la San Lesmes arribó en el atolón de Anaa en Tuamotu antes de continuar hacia Tahití. Algunos barcos posteriores que pasaron por el archipiélago de Tuamotu, y los primeros barcos que descubrieron Tahití, observaron que los isleños poseían rasgos físicos similares a los de los europeos, incluyendo piel clara, cabello pelirrojo y ojos azules. En el cercano atolón de Hao, por ejemplo, donde llegó el viaje español de Pedro Fernández de Quirós en 1605, Langdon señala que Quirós observó cosas peculiares que incluían una mujer que llevaba un anillo de oro con una esmeralda; un jefe de tribu con cabello pelirrojo y un extraño altar.

Langdon sugiere que la San Lesmes para entonces ya llevaba una mezcla de hombres y mujeres españoles y polinesios, dejó Tahití en verano y debido a que los alisios habían cambiado de dirección, se dirigió hacia el sur hacia la latitud en que se puede llegar al cabo de Buena Esperanza si un barco se dirige hacia el oeste, llegando a Nueva Zelanda alrededor del año 1527.

Langdon cree que la San Lesmes llegó al cabo del Este antes de continuar hacia Kawhia, donde acabó su viaje por motivos que solo él puede adivinar. Su opinión es que el barco es lo que se conoce en la tradición oral en el Pacífico y Nueva Zelanda como la *Tainui*, y Langdon se vale de la tradición oral de los habitantes de Tuamotu y Tahití para respaldar su teoría. El lingüista americano J. Frank Stimson, que compiló el primer diccionario de la lengua de Tuamotu en 1929, registró que los habitantes de Tuamotu le contaron que, en tiempos pasados, una gran canoa marítima llamada *Tainui* había partido rumbo a tierras desconocidas y nunca volvió. Stimson supo que la historia también era conocida en el atolón Vahitahi, al sureste de Hao y hacia el norte de Fangatau, donde la canoa se llamaba *Tainui-atea*. Los habitantes de Vahitahi y Fangatau añadieron que el navegante de la canoa era “Tahoro-Takarari”, aunque en Napuka, un atolón a 200 millas al norte, el nombre del capitán era Hoturoa y la canoa, *Tainuia*. La teoría de Langdon era que la *Tainui*, *Tainuia* o *Tainui-atea*, que en su opinión ya llevaba tanto a españoles como polinesios, se trataba de la San Lesmes.

En Kawhia, Langdon opina que la tripulación de la San Lesmes se mezcló con las mujeres polinesias que los acompañaban y otros *iwi* que ya estaban allí, convirtiéndose en los *iwi* de Ngatitooa, que siglos más tarde con su jefe, Te Rauparaha, se trasladaron hacia el sur a Kapiti.

Langdon escribe que, en 1849, los Ngatitooa ayudaron en la construcción de la iglesia de Otaki, a la que llamaron Rangiatea por su tierra (Tahití). Langdon registra los comentarios en su visita al académico inglés B.A. Heywood en la zona de Otaki en 1862, quien se dio cuenta del “dicho” entre los Ngatitooa: “*He kakano ruirua mai Rangiatea (Somos la semilla esparcida aquí de Rangiatea)*”.

## PIEZA DEL PUZLE 20B: EL VIAJE DEL CAPITÁN ESPAÑOL JUAN FERNÁNDEZ

José Toribio Medina (1918) y Ros Wiseman (1996) sostienen que el capitán español Juan Fernández descubrió Nueva Zelanda entre 1576 y 1578. Según Wiseman, Fernández partió de Concepción en Chile, encontrándose la Isla de Pascua, antes de navegar hacia el suroeste hacia Nueva Zelanda. Wiseman sostiene que Fernández pasó el invierno en la bahía de Waikawa en Marlborough Sounds, volviendo a Concepción el 7 de enero de 1578. Wiseman basa su teoría en la investigación realizada por José Toribio Medina, *El piloto Juan Fernández*, el mismo libro que sirve de fuente para el mapa del Museo Naval de Madrid. También se refiere al casco de hierro descubierto en el puerto de Wellington y al maorí Te Weherua, que compartió con el capitán Cook la tradición oral respecto a un navegante blanco anterior a Tasman, que se piensa que estuvo en Wellington y tuvo un hijo.

En el libro de Medina, los documentos originales obtenidos del Archivo General de Indias en Sevilla, proporcionan documentación oficial, según Wiseman; probando que este viaje de descubrimiento en el Pacífico Sur realmente tuvo lugar en 1575. Los manuscritos relacionados con los preparativos de la expedición para descubrir islas en los océanos del sur están fechados el 5 de enero de 1575; no hay registros de Fernández entre 1575 y 1577; un acuerdo de compromiso en relación a otro barco confirma que volvió a Chile el 27 de enero de 1578. Posteriormente el doctor Juan Luis Arias escribió un informe alrededor del año 1616 dirigido al rey Felipe III de España, informando sobre el descubrimiento de unas islas por parte de Juan Fernández; Wiseman sugiere que varias partes del mismo coinciden con una descripción de Nueva Zelanda. Las partes relevantes del memorial de Arias se presentan a continuación, en negrita:

*“Había también un capitán llamado Juan Fernández, que... partió de la costa de Chile más o menos latitud 40º, en un barco pequeño... rumbo entre oeste y suroeste, y le llevó después de un mes a lo que a su juicio era un continente muy fértil y agradable, habitado por gente blanca y bien proporcionada, de nuestra altura, bien ataviados, y de una disposición tan pacífica y amable que... se mostraron muy hospitalarios, tanto respecto a los frutos y productos de su país, que eran en todos los sentidos ricos y abundantes... Vieron amplios ríos que desembocaban en la costa que el capitán Juan Fernández descubrió...”*

Nueva Zelanda está situada “aproximadamente en latitud 40º”; está en el rumbo “entre oeste y suroeste” desde Chile; es “un continente muy fértil y agradable”; los maoríes son “gente bien proporcionada”; y por supuesto ofrecen “la mayor hospitalidad”. Los dos grandes inconvenientes de Memorial son la referencia a los habitantes “blancos” de la isla y el tiempo empleado en navegar hasta allí (“un mes” en “un barco pequeño” únicamente llevaría a Fernández a llegar a medio camino de Nueva Zelanda). Wiseman rebate el argumento de los habitantes “blancos”, afirmando que siempre ha habido tribus maoríes con tez más clara (los *Urukehu*) y que los españoles consideraban blancos a los que eran tan blancos como ellos. Wiseman rebate el argumento de “el mes” afirmando que el doctor Arias exageraba sobre la proximidad de Nueva Zelanda a Chile, para animar al rey de España a enviar más expediciones allí.

## PIEZA DEL PUZLE 20C:

### EL VIAJE SECRETO DEL CAPITÁN PORTUGUÉS CHRISTÓVÃO DE MENDONÇA

Ambos, Kenneth McIntyre (1977, 1982) y Peter Trickett (2007), creen que el capitán portugués Christóvão de Mendonça descubrió Australia y Nueva Zelanda, sugiriendo que Mendonça fue enviado en una misión secreta por el rey portugués Manuel I, partiendo en 1520 (Trickett) o 1521 (McIntyre), para encontrar la legendaria tierra del oro del sur que hizo famoso a Marco Polo.

McIntyre y Trickett sugieren que la flota de Mendonça bajó navegando la costa este de Australia, con Trickett proponiendo que navegaron a lo largo de la costa sur de ese continente y llegaron hasta la Gran Bahía Australiana antes de volver a Malacca por la ruta de la Isla Norte de Nueva Zelanda. Trickett también propone que Mendonça descubrió asimismo parte de la costa oeste de Australia. Los posibles indicios del viaje de Mendonça son las referencias a la expedición de Mendonça a la Ilha do Ouro (Isla del Oro) por parte del cronista portugués del siglo XVI Barros, quien afirma que Mendonça era el capitán de un barco que salió de Lisboa en 1519, con instrucciones de encontrar la legendaria tierra del oro del sur.

«*A finales de junio del año 1520, llegó un barco que había salido del reino ese año, el capitán y timonel era Pedro Eanes, apodado el Francés, que por ser un hombre diligente y muy versado en asuntos del mar, el rey Manuel le había encomendado cartas a Diogo López relacionadas con asuntos de labores. Y entre las cosas que el rey ordenó a Diogo López ese año, estaba enviar a una persona en el mismo barco que Pedro Eanes, a quien se le encomendará descubrir las Islas del Oro más allá de Sumatra, sobre las cuales hemos escrito anteriormente; puesto que muchas personas que han ido a esas partes de la India, le han dado grandes esperanzas de que podrían ser descubiertas. Después, Diogo López le dio esto a Christóvão de Mendonça, el hijo de Pero Mendonça, el alcalde mayor de Mourão; a estos viajes haremos mención a continuación.*»

Barros, después, describe cómo Mendonça fue desviado de la expedición de las “Islas del Oro” para ayudar a construir un fuerte en Pedir, en el noroeste de Sumatra, y se dirigió a Malacca a principios de 1521. No hay más menciones a la expedición de Mendonça a las “Islas del Oro” por parte de Barros.

El historiador de Lisboa José Alberto Leitão Barata puede añadir más detalles, ya que ha descubierto referencias a la expedición de Mendonça en crónicas portuguesas encontradas en Lisboa, y probablemente originarias de Mozambique. Tuve la suerte de estar en contacto con José Barata, que confirmó que la fuente original de las crónicas de Mendonça era el historiador portugués padre António da Silva Rego, que en 1962 resumió las crónicas de Mendonça, las cuales analizó y que ahora se pueden encontrar en archivos en Lisboa (Portugal).

Según da Silva Rego y Barata, según narró Trickett, inicialmente tres barcos formaban la flota de Mendonça en 1520: una carraca, una carabela y un bergantín con un *parau* (un tipo de navío del sudeste asiático) que se agregó en 1521 en el puerto indio de Cochín. Tras estar en el puerto indio de Cochín en 1521, da Silva Rego y Barata confirman que Mendonça estuvo en Malacca el 10 de enero de 1522. Tras dejar Malacca en 1522, no hay referencia a Mendonça en ninguna fuente entre 1522 y 1524; una piedra tallada descubierta en Ciudad del Cabo confirma que pasó por ese puerto en marzo o mayo de 1524.

En base a las líneas costeras patentes en los mapas de Dieppe, que muestran parte de la costa noroeste, este y algo de la costa sur de Australia, Trickett opina que Mendonça podría haber hecho dos viajes entre junio de 1520 y 1523:

«*Si se cree a los cronistas oficiales, la expedición de Mendonça a la Isla del Oro, planificada para partir a finales de 1520, fue retrasada hasta que fue demasiado tarde... Hay razones para dudar de esta afirmación. Pero en cualquier caso las pruebas apuntan a que Mendonça navegó de vuelta a la India en 1521, al menos hasta Cochín, donde sabemos que el parau renovado de Gonçalo Homem se agregó a su flota. Debió de haber una buena razón para esta edición tardía. ¿Pudiera ser quizás que, al contrario de lo que cuentan los cronistas oficiales, Mendonça ya hubiera realizado el viaje secreto a la costa oeste de la Isla del Oro y que hubiera regresado convencido de la necesidad de un navío pequeño de gran maniobrabilidad para una exploración más exhaustiva de estas peligrosas y desconocidas costas?*»

Entre 1520 y 1523 Trickett cree que Mendonça perdió tres barcos de su flota: el bergantín en Warrnambool, Victoria, teniendo en cuenta la tradición oral sobre el famoso Barco de Caoba australiano; otro barco en la Isla Gabo, New

South Wales, en una fuerte tormenta, evidenciado por la cerámica portuguesa sacada del lecho marino allí, en 1963; y otro barco en un lugar que es objeto de conjeturas.

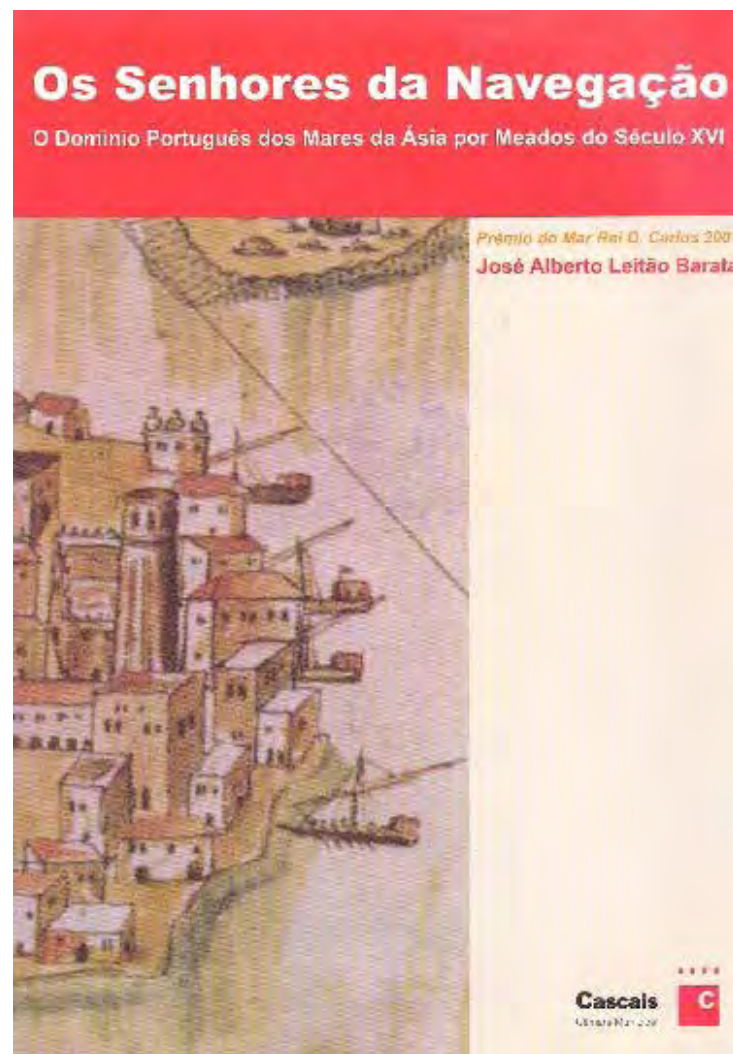
La teoría de Trickett está basada en 120 nombres portugueses encontrados en los mapas de Dieppe y las semejanzas existentes en esos mapas con las costas de Nueva Zelanda y Australia. También respalda su teoría del descubrimiento con pruebas etnográficas y utensilios físicos: el cañón de la bahía de Napier Broome; el corroborador aborigen que menciona “hombres con pieles similares a las de las tortugas y cocodrilos”, que libraron una batalla contra los aborígenes del lugar, una clara referencia a hombres que llevaban armaduras; el momento de ese acontecimiento según la tradición oral se sitúa en torno a 1560; la pintura de la cueva descubierta por George Grey en la costa que podría ser de un superviviente de un naufragio; la plomada de probable origen portugués encontrada en la Isla Fraser, en Australia; las jarras portuguesas encontradas en la costa sureste de Australia; el naufragio de Warrnambool; el casco de hierro encontrado en el puerto de Wellington, que afirma que es portugués, y la tradición oral maorí de Wellington y cabo del Este sobre el barco de una persona blanca que llegó antes que Tasman.

En 2008, se celebró un congreso de historiadores marítimos portugueses en el Museo de la Universidad de Coimbra para discutir sobre el libro de Trickett, *Beyond Capricorn*. El consenso fue enunciado por el presidente del congreso, Francisco Domingues, que dijo: “*Los portugueses fueron a Australia pero Australia no les interesó*”.

Los afines al historiador australiano Bill Richardson rechazan la teoría de Mendonça debido a que no hay crónicas comprensibles del viaje y está mayormente basado en pruebas circunstanciales.

Sobre este punto, McIntyre ha especulado que los documentos originales sobre el viaje de Mendonça se perdieron en el terremoto de Lisboa en 1755. Trickett también propone que los portugueses han mantenido el descubrimiento en secreto debido a la rivalidad existente entre España y Portugal; una rivalidad más patente durante ese periodo debido a la línea de demarcación acordada en 1494 en el Tratado de Tordesillas, que confinaba a españoles y portugueses a llevar a cabo sus viajes a cada lado de la línea de demarcación. Hasta 1529, los portugueses podrían haber mantenido sus descubrimiento en secreto porque tenían qué interpretación podría darse al Tratado de Tordesillas. Después, más tarde, una vez que se negoció el Tratado de Zaragoza en 1529, y con la

costa oriental de Australia y Nueva Zelanda dentro de la esfera española, los portugueses permanecieron callados puesto que no querían que sus mayores competidores, los españoles, tuvieran conocimiento de la existencia de sus descubrimientos.



Libro de José Barata

## TRAS LA PISTA: LLEVAR LAS CRÓNICAS DE PETER TRICKETT SOBRE MENDONÇA UN PASO MÁS ALLÁ...

Mantuve correspondencia con Peter Trickett en 2014. Estaba muy contento por ello; yo creía que él era el pionero en cuanto a la teoría del descubrimiento ibérico con su libro de 2007, *Beyond Capricorn*; quería saber lo que opinaba de las piezas del puzle sobre el nuevo puerto de Kaipara y de la península de Pouto, y seguir unas pistas de su libro directamente hasta su origen. Estaba especialmente interesado en sus “nuevas” crónicas sobre la expedición de Mendonça, esas a las que él remite al libro de 2003 del historiador lisboeta José Alberto Leitão Barata, *Os Senhores da Navegacao*. En *Beyond Capricorn*, Trickett menciona esas crónicas para identificar los barcos que formaban parte de la flota de Mendonça; tenía curiosidad por leer yo mismo las crónicas, o al menos la traducción realizada por Trickett. Peter, amablemente, me envió las páginas más relevantes del libro de Barata, y el libro expone los detalles que él menciona, es decir, el libro menciona los barcos que formaban la flota de Mendonça. Una investigación más profunda y la correspondencia mantenida con el historiador de Lisboa José Alberto Leitão Barata, revelaron cuál era la fuente de los detalles sobre la flota de Mendonça. José Barata afirma: “*Esta información en particular se encontró... en los archivos de Lisboa... y se puede encontrar en una recopilación de documentos que ha sido publicada por el padre António da Silva Rego*” (1962).

No había visto el trabajo de 1962 del padre António da Silva Rego; solo conocía el de Barata hasta la fecha, pero definitivamente está en la agenda la posibilidad de encontrar mecenas para viajar a Lisboa y traducirlos. Estoy encantado de haber dado un paso más hacia el acercamiento a la fuente primera de las crónicas de Mendonça: la verdadera historia de Nueva Zelanda y Australia podría estar ahí, esperando a ser descubierta.

## PREGUNTAS:

- 20a. ¿Naufragó la San Lesmes en Nueva Zelanda? ¿Cuáles con las piezas relevantes del puzle?
- 20b. ¿Descubrió el capitán español Juan Fernández Nueva Zelanda? ¿Cuáles son las piezas relevantes del puzle?
- 20c. ¿Descubrió el capitán portugués Christóvão de Mendonça Nueva Zelanda y Australia? ¿Cuáles son las piezas relevantes del puzle?
- 20d. ¿Descubrió el capitán portugués Christóvão de Mendonça Nueva Zelanda y Australia? ¿Cuáles son las piezas relevantes del puzle?





A black and white photograph of a ship's deck, showing various pieces of equipment, rigging, and a telescope. The image has a halftone or dithered texture. The text is overlaid on the image.

CONOCIENDO A LOS

**CONQUIS**

A black and white photograph of a construction site. In the foreground, a worker is wearing safety glasses and a vest with a "MP" tag. The background shows a complex structure of steel beams and concrete, with a crane or similar machinery visible. The overall scene is industrial and busy.

# TADADORES

MODERNOS

# TRAS LA PISTA:

## CONOCIENDO A LOS CONQUISTADORES MODERNOS

En el rastreo de los conquistadores, tuve la suerte de conocer y/o de mantener correspondencia con algunos buenos caballeros que, en mi opinión, son los conquistadores actuales. En Nueva Zelanda, hasta que entablamos conversación hace unos ocho años, cada uno de nosotros estaba investigando posibles descubrimientos ibéricos de Nueva Zelanda independientemente. Entre estos caballeros están: el señor David Sims (cineasta); Noel Hilliam (historiador de Northland, explorador de naufragios y granjero); el señor Alvin Willcoks (hombre de talento); doctor Jonathan Palmer (dendrocronólogo); Logan Forrest (escritor, historiador y granjero de Pouto) y doctor Warwick Harris (botánico).

A medida que la red del puzzle se ampliaba, tuve el placer de conocer y/o mantener correspondencia con los tangata whenua de Pouto; Paki Pomare-Kena (*kaumatua* de Pouto) y Tahu Kena (*kaitiaki* de Pouto); y algunos caballeros australianos, españoles y portugueses que también estaban interesados en descubrir la verdad sobre El puzzle de los conquistadores. Entre estos caballeros están: el embajador Paulo Cunha Alves (embajador de Portugal en Australia y Nueva Zelanda), António Gaivão (secretario de la Embajada de Portugal en Australia y Nueva Zelanda), el embajador Jesús Miguel Sanz Escorihuela (embajador de España en Nueva Zelanda), Pablo Mateu García, (asesor educativo de la Embajada de España en Nueva Zelanda), Carlos García (Embajada de España en Nueva Zelanda), Julio Díaz Sevillano (Embajada de España en Nueva Zelanda), Juan Piñeiro (especialista agrícola español), Luis Gorrochategui (historiador español), y Peter Trickett (escritor australiano).

Más adelante he incluido detalles de algunos de los conquistadores contemporáneos con los que he pasado mucho tiempo o los que han ayudado en la aventura que ha sido El puzzle de los conquistadores. Han puesto horas de su tiempo y recursos en este puzzle, y a menudo con escaso reconocimiento.



*David Sims rodando Mystery at Midge Bay*

## DAVID SIMS

### DIRECTOR DE CINE, *MYSTERY AT MIDGE BAY: DISCOVERING NEW ZEALAND'S OLDEST SHIPWRECK*

El señor David Sims es un cineasta galardonado a nivel internacional con (en 2014) más de 40 años de experiencia en dicha industria.

Tras acabar sus estudios de licenciatura en Inglés e Historia en la Universidad de Auckland, David decidió combinar su formación con sus intereses y dar una oportunidad a la realización de películas. Comenzó su carrera en la prestigiosa Unidad Nacional de Cine de Nueva Zelanda filmando producciones tanto en Nueva Zelanda como en el extranjero. Desde 1991 trabaja por cuenta propia como escritor, director y editor; está instalado en Wellington, donde tiene un gabinete de edición desde el cual realiza sus propios proyectos.

Entre los trabajos más conocidos de David se incluyen *The Truth about Tangiwai* (2002), un largometraje evaluando la tragedia ferroviaria en Tangiwai Nueva Zelanda, cuando el expreso nocturno entre Wellington y Auckland se precipitó sobre el río Whangaehu desbordado la Nochebuena de 1953. La película *Rutherford of Nelson* (1973) es también muy conocida y presenta la vida y obra del físico nuclear Ernest Rutherford.

Otros trabajos de David incluyen: *A Sense of Involvement* (1978), *Festival* (1980), *Jack Winter's Dream* (1980), *The Early Days* (1981), *Painting in an Empty Land* (1985), *Ghost Town Ball* (1987) y *Sketches in Design* (1987).

Sus películas se han mostrado en festivales de cine desde Nueva York hasta Teherán, *The Early Days* (1981) ganó la medalla de oro en el Festival de Cine Interpex de Nueva York y la medalla de plata en el Festival Internacional de Cine y Televisión de Nueva York.

Aparte de los premios, quizás el máspreciado elogio a David viene nada menos que del director de cine internacionalmente aclamado David Lean (*El puente sobre el río Kwai*, *Doctor Zhivago* y *Lawrence de Arabia*). Durante una visita a Nueva Zelanda, David Lean alabó a David Sims por su edición de cortos, festival que recientemente ha completado.

Los trabajos más recientes de David incluyen: *Alpenfahrt* (2003, 2013), *Rimutaka 1949* (2005), *The Unique World of Barry Brickell* (2007), *Shantytown Multi Screen recreación histórica en Sawmill* (2008), *White Heron in Wonderland*

(2010) y, el más importante para Nueva Zelanda, un puzle histórico, *Mystery at Midge Bay: Discovering New Zealand's Oldest Shipwreck* (2012).

Conocí a David a través del New Zealand Underwater Heritage Group (Grupo de Patrimonio Subacuático de Nueva Zelanda), y supe que estábamos investigando los primeros descubrimientos ibéricos de Nueva Zelanda independientemente; David con el propósito de hacer un documental, y yo porque sentía curiosidad y quería escribir un artículo sobre el tema. Coincidimos en unas vacaciones en la costa de Baylys, en Dargaville, y tras muchas conversaciones, decidimos que haríamos el documental juntos sobre el puzle del descubrimiento ibérico.

En el apartado logístico teníamos el problema de que David vivía en Wellington y yo en Catar, en Oriente Medio. Durante los tres años que estuve viviendo allí, quedamos durante mis viajes de vacaciones en Nueva Zelanda y juntos nos dirigimos a Dargaville y Pouto. Sentíamos que cuanto más tiempo pasásemos juntos, antes comenzaría a resolverse el puzle de los conquistadores...

Hicimos todo esto con nuestros propios recursos. David era el director, coproductor, cámara y editor y montó una obra de maestra de 55 minutos; su éxito al hacer esto no debe ser subestimado, ha hecho un gran servicio a la gente de Dargaville, Pouto, Nueva Zelanda, Países Bajos, Portugal y España con su dedicación a narrar esta historia, y siempre con una sonrisa y un irónico sentido del humor. Un caballero de primer orden, y un buen amigo.



*Noel Hilliam en el Museo de Dargaville que ayudó a crear*

## NOEL HILLIAM

### HISTORIADOR, EXPLORADOR DE NAUFRAGIOS Y GRANJERO DE NORTHLAND

El vaquero, historiador marítimo y explorador de naufragios de Dargaville Noel Hilliam fue uno de los pioneros en dedicarse a la conservación, recuperación e investigación marítima en Dargaville, Northland y Nueva Zelanda desde 1970.

Ganó en Nueva Zelanda en 1990 la Medalla de Conmemoración de la Reina por sus servicios a Nueva Zelanda; Noel es uno de los individuos que más ha hecho por la investigación, recuperación, conservación y preservación de naufragios en Nueva Zelanda.

Aunque se dedica a la agricultura a tiempo completo, en su tiempo libre ha descubierto o ayudado a descubrir los 110 naufragios oficialmente registrados en la costa de Baylys, en el noroeste de Nueva Zelanda, así como más de 57 naufragios sin registrar. Ya sea volando sobre la playa, ya buscando naufragios en el avión que construyó él mismo (se llama acertadamente El Granjero Volador), o buceando entre los restos que ha visto desde el aire, Noel encarna la máxima neozelandesa de “hombre bueno” y la actitud “se puede”.

*“No podía permitirme comprar un avión, así que lo construí yo mismo. Por supuesto, primero están las labores agrícolas diarias y después la playa, que amo, mi patio de recreo. Hay quien dice que la agricultura es mi hobby y que soy un explorador de naufragios a tiempo completo”,* ríe.

Nacido en 1930, cuando dejó la escuela, comenzó de aprendiz de carpintero y después se encargó de la granja que había pertenecido a la familia durante tres generaciones y que se encuentra al sur de Dargaville. Empezó a interesarse por los naufragios poco después de la guerra;

*“Mi padre solía llevarme a mí y a mis hermanos a la playa y vimos los naufragios en la costa; mi abuelo también fue el primer vendedor ambulante de resina en Dargaville... la playa era su carretera... así que supongo que viene de familia. Y mis cinco hijos ya están en ello también”,* sonrío.

Cuando buceaba en su infancia en Nueva Zelanda, Noel adquirió el equipo y realizó un curso. Y cuando empezó a encontrar partes de naufragios y utensilios en la costa de Baylys, aprendió a cómo conservarlos tras hacer un curso de conservación marina en el Laboratorio de Conservación del Museo de Australia Occidental en Fremantle, Australia, en 1970.

Como necesitaba un lugar para albergar sus hallazgos en la playa para todos los neozelandeses, él fue la fuerza impulsora para la construcción del Museo Marítimo de Dargaville, pasando miles de horas de manera voluntaria para asegurarse de su creación.

Noel fue elegido presidente del Comité del Museo en 1976, y se convirtió en presidente de la Asociación del Museo de Dargaville en 1977, un puesto que ha desempeñado durante 11 años. Ahora es miembro honorífico del Museo en reconocimiento a su servicio. Fue uno de sus grandes logros, tener la idea y después ayudar a diseñar, planificar y construir el Museo de Dargaville. También fue idea suya rescatar el equipo del faro de Pouto y los mástiles del Rainbow Warrior que ahora se levantan sobre una colina en la montaña Wesley. Y a lo largo de los años Noel ha aportado muchos utensilios. *“Acabo de finalizar la conservación de mi reliquia número 502 [en 2014]; me ha llevado 40 años... desde conservar un botón a un cañón que pesaba más de una tonelada”.*

Algunas veces ha trabajado con Kelly Tarlton, uno de los otros grandes pioneros en búsqueda de naufragios en Nueva Zelanda; entre los grandes logros de Noel se incluyen el descubrimiento de la corbeta francesa *L'Alcemene*, en 1977; la excavación, recuperación y traslado a Bélgica del *Askoy* en 2008; la construcción del primer tanque de conservación de reliquias marinas en Nueva Zelanda; y el buceo y recuperación de utensilios del *Huia*, *S. S. Niagara* y *Lord of the Isles*.

Él también ha contribuido en gran medida al puzzle de los conquistadores. Él era el piloto cuando los restos del naufragio del Maunganui Bluff fueron avistados por primera vez en 1980; él estableció la posible conexión con Aranga en España y la carabela San Lesmes; él identificó dónde podría estar el lugar del naufragio del Rangiriri en el río Northern Wairoa; él buceó en el naufragio de la bahía Midge y tomó las primeras medidas.

Noel tiene un carácter extravagante y admite sin reparos que a veces ha sido una figura polémica en los círculos de historia marítima neozelandeses; desde afirmar que los antiguos griegos descubrieron Nueva Zelanda, hasta que incluso el lugareño Te Uri o Hau Iwi y él no eran del mismo parecer. Sin embargo, no se puede negar que Noel Hilliam tiene sed de conocimientos, y ha contribuido de manera muy importante a resolver el puzzle de los conquistadores. En opinión del autor, polémicas aparte, es una figura peculiar que ha seguido su pasión por la historia marítima; donde otros no hicieron nada para resolver los misterios de la costa noroeste de Nueva Zelanda, Noel levantó la mano y le dio un buen empujón al proyecto. Es esa clase de tipos; un emprendedor.



*Al Willcocks*



## ALVIN WILLCOCKS

“EL HOMBRE PARA TODO”

El señor Alvin (Al) Willcocks es un lugareño de Pouto que ha pasado mucho tiempo realizando proyectos de contratación agrícola en la zona. A finales de 1960 y 1970, Al era el conductor de una excavadora que drenó muchas de las marismas de Pouto, para convertirlas en tierras de cultivo, y allí encontró algunos hallazgos interesantes. “*Huesos de maoríes, restos de armas, cosas de ese tipo. Las dejé donde estaban; eso es lo que hicimos entonces*”.

Al ha aportado mucho a *Nueva Zelanda, un puzzle histórico*. Un buen conductor, en los años 80, él y Noel Hilliam fueron los catalizadores para recuperar la madera del naufragio de la bahía Midge, madera que probablemente sea de origen holandés. Hombre de sociedad, Al también estaba en el avión con Noel buscando al pescador perdido cuando se avistaron los restos del naufragio en Maunganui Bluff por primera vez. También formó parte del equipo que realizó la evaluación magnetométrica en el lugar del naufragio del Rangiriri. Puesto que ha pasado más tiempo que nadie en el suelo de Pouto, limpiando la tierra de muchas de las granjas de allí, Al tiene un amplio conocimiento de la geografía de la zona y de sus vastas y siempre cambiantes dunas. También tiene un extraordinario conocimiento de las historias locales que pululan por la península, puesto que ha hablado con muchos lugareños que le han transmitido su historia. Al ha sido nuestro “hombre sobre el terreno” en Pouto y está decidido a resolver el puzzle de los conquistadores. Al Willcocks es uno de esos tipos que saben hacer absolutamente de todo, es “el hombre para todo”. Es uno de esos granujas adorables que no puedes evitar que te guste, un moderno Barry Crump.



*Logan Forrest*

## LOGAN FORREST

ESCRITOR, HISTORIADOR Y GRANJERO DE POUTO

El señor Logan Forrest es un lugareño de Pouto que ha pasado mucho tiempo de su vida dedicada a la labranza en la zona que incluye Tauhara Pa y Sheehans Creek. Desde el momento en que siendo un niño de 8 años vio el esqueleto en el acantilado de Tauhara Pa, de pie, con una espada en una mano y una *taiaha* en la otra, Logan siempre se ha sentido fascinado por la historia de Pouto, y se ha involucrado en la recuperación de madera del naufragio de la bahía Midge y se ha convertido en un ávido investigador de la teoría del primer descubrimiento ibérico.

Logan, un hombre de sociedad, recopiló la historia de Pouto con motivo de las celebraciones del centenario de la escuela de Pouto, acertadamente llamada: Pouto; 105 años. 1878-1984. Logan escribe sobre Pouto: *“Viajen en el tiempo con este libro y aprendan sobre la gran colonización maorí de Pouto y sus distritos, pasando por los misioneros y después los habitantes europeos. Cómo a través de la madera de kauri y la construcción del faro, Kaipara iba a ser el puerto de los puertos (pero la naturaleza le iba a enseñar al hombre que esto no iba a ser así). Hoy Pouto y su región es un pequeño distrito progresista agrícola habitado por maories y europeos situado a 64 kilómetros de Dargaville, nuestro centro de comercio más cercano que está a 72 kilómetros de Whangarei”*.

Logan nos acompañó regularmente en nuestras excursiones a “la playa”, transmitió su amplio conocimiento local adquirido tras vivir en la zona, y era un asiduo visitante por las tardes de la bonita institución Pouto Marine Hall. Logan es “único”, tiene un gran corazón, y fuimos afortunados de pasar tanto tiempo con él.



*El doctor Jonathan Palmer*

## DR. JONATHAN PALMER

### DENDROCRONÓLOGO

El doctor Jonathan Palmer es un dendrocronólogo (científico que estudia los anillos de los árboles) con más de 30 años de experiencia en Nueva Zelanda y en partes de Australia y del sudeste asiático. Vive en Christchurch, Nueva Zelanda, y actualmente trabaja para la Universidad de New South Wales en Australia, donde es una autoridad internacionalmente reconocida en estudios de paleoclima fronterizo utilizando los anillos de los árboles.

Uno de los intereses de investigación de Jonathan ha sido el conjunto de muestras de madera subfósil de kauri neozelandés (*Agathis australis*) donde los troncos enterrados (algunos se han conservado durante más de 100.00 años) se pueden utilizar para evaluar modelos de clima pasados. Recientemente el doctor Palmer ha trabajado en gran parte de Pakistán, Burma e Indonesia desarrollando una red de lugares para respaldar su investigación del kauri de Nueva Zelanda, y desarrollar un conocimiento en el espacio de modelos de climas pasados y rastrear los cambios en la región. Gran parte de ese esfuerzo ha supuesto la toma de muestras en países tropicales en la región Asia – Pacífico tales como Sarawak (Malasia), Sumatra (Indonesia), Papua Nueva Guinea, Nueva Caledonia y Vanuatu.

Esta amplia experiencia viajera junto con su pasión por la historia le llevaron a interesarse por el puzzle de los conquistadores hace más de 10 años, tras enterarse de la presencia de grandes *pohutukawas* (metrosideros) en España. Durante una reciente contratación en el Museo Matakohē Kauri en Northland, el doctor Palmer y sus colegas dataron por medio de radiocarbono la madera recuperada del naufragio en la bahía Midge, resultando ser el naufragio más antiguo de Nueva Zelanda. El doctor Palmer fue la fuerza impulsora detrás de la amplia evaluación magnetométrica en la bahía Midge, que identificó dónde se encuentra el naufragio; y él fue el autor principal del artículo sobre el naufragio de la bahía Midge publicado por el *Journal of Archaeological Science*. Tras haber pasado mucho tiempo con el doctor Palmer en la costa Kauri, puedo afirmar que Jonathan es un tipo muy inteligente y un apasionado del uso de la ciencia para averiguar la verdad que se esconde tras el descubrimiento de Nueva Zelanda.



*El doctor Warwick Harris*



*El doctor Juan Piñeiro*

## WARWICK HARRIS & JUAN PIÑEIRO

BOTÁNICO Y ASESOR AGRÍCOLA, RESPECTIVAMENTE

El doctor Warwick Harris, botánico de Christchurch, Nueva Zelanda, y Juan Piñeiro, especialista en pastos de La Coruña en Galicia, en el norte de España, han sido amigos desde 1974, cuando el doctor Piñeiro visitó Nueva Zelanda y trabajó con el doctor Harris en la División de Pastos, en el Departamento de Investigación Científica e Industrial en Palmerston North. El doctor Piñeiro volvió a España para convertirse en una destacada autoridad en pastos y otros aspectos sobre la economía en el uso de las plantas. Durante las Navidades de 1999, el doctor Piñeiro escribió al doctor Harris, que entonces era el director del antiguo departamento de botánica en el Departamento de Investigación Científica e Industrial, afirmando que el *pohutukawa* había sido declarado emblema floral de su ciudad, La Coruña, en España. El *pohutukawa* se convirtió en el emblema porque el ayuntamiento de La Coruña buscaba un árbol que creciera en el clima costero salado de La Coruña. Durante la búsqueda de esta especie resistente a la sal, se encontró este gran ejemplar en la comisaría de policía de La Coruña. Apenas un poco después el doctor Harris visitó La Coruña para dar unas charlas y el doctor Piñeiro le llevó a ver el *pohutukawa* en la comisaría de policía. Cuando yo contacté con el doctor Harris y el doctor Piñeiro en 2009 en busca de ayuda para organizar un viaje a La Coruña, ambos se portaron muy bien y el doctor Piñeiro amablemente hizo de guía y traductor. Hizo lo mismo cuatro años más tarde en 2013, cuando visité el árbol con el propósito de hacer catas, y *koha*, la magnífica piedra de jade que me regaló Kerry Strongman. Ambos, el doctor Harris y el doctor Piñeiro se muestran apasionados por averiguar la verdad sobre el *pohutukawa* de La Coruña; un magnífico recordatorio natural de los lazos históricos entre España, Nueva Zelanda y el océano Pacífico.

¿CÓMO

ENCAJAJA



# EL PUZLE

DE LOS CONQUISTADORES?

# ¿CÓMO ENCAJA EL PUZLE DE LOS CONQUISTADORES?

Intenten encajar las piezas del puzle de los conquistadores antes de seguir leyendo. Su interpretación podría ayudar a resolver este fascinante puzle con casi 500 años de antigüedad. Una orientación: algunas piezas del mismo se pueden usar para respaldar más de una de las teorías respecto al paradigma del descubrimiento de Nueva Zelanda. Como ejemplo, el casco de hierro probablemente encontrado en Wellington se puede utilizar para respaldar tanto la teoría de que el capitán portugués Christóvão de Mendonça y el capitán español Juan Fernández descubrieron Nueva Zelanda. Dado que estamos trabajando en teoría, y ninguno de estos acontecimientos podría haber ocurrido, cuando intenten unir las piezas del puzle de los conquistadores, expongan con qué teoría está más probablemente asociada la pieza del puzle. Por ejemplo, en mi opinión, el casco de hierro de Wellington está asociado más probablemente con la teoría de Juan Hernández, puesto que data del mismo periodo que ese viaje (1560-1580), que a la de Christóvão de Mendonça (alrededor de 1520-24).

Sin más dilación, la teoría del autor basada en el puzle hasta la fecha es:

- La carabela española San Lesmes **podría haber** naufragado cerca de Maunganui Bluff (Northland, Nueva Zelanda), en 1527.
- El capitán español Juan Fernández **podría haber** descubierto Nueva Zelanda entre 1576 y 1578.
- Hay un naufragio que es **muy probablemente** de origen holandés en la bahía Midge (península de Pouto, Northland, Nueva Zelanda) de alrededor de 1730.
- El capitán portugués Christóvão de Mendonça, **muy probablemente y con pruebas claras y convincentes**, fue el primer europeo en descubrir Nueva Zelanda y Australia, poniendo en el mapa partes de la Isla Norte de Nueva Zelanda y la costa noroeste, este y parte de la costa sur de Australia, aproximadamente entre 1520 y 1524.

## LA CARABELA ESPAÑOLA SAN LESMES

PODRÍA HABER NAUFRAGADO CERCA DE MAUNGANUI BLUFF (NORTHLAND, NUEVA ZELANDA) EN 1527

Mi teoría en colaboración con David Sims, Noel Hilliam y Al Willcocks (Cowie, Sims, Hilliam y Willcocks) es que la San Lesmes podría haber naufragado cerca de Maunganui Bluff (Aranga, Northland, Nueva Zelanda) alrededor de 1527. Las piezas del puzle relevantes de esta teoría incluyen:

- Pieza 9 del puzle: naufragios en las costas de Nueva Zelanda.
- Pieza 10 del puzle: maorí de tez blanca y cabello pelirrojo.
- Pieza 12 del puzle: tradición oral en Nueva Zelanda en su conjunto.
- Pieza 14 del puzle: Aranga en España y Aranga en Nueva Zelanda.
- Pieza 19 del puzle: el cañón de Amanu y tahitianos con cabello pelirrojo.
- Pieza 20 del puzle: las expediciones ibéricas a los mares del sur.

Nuestra teoría hecha en colaboración es que la San Lesmes podría haber naufragado en la costa noroeste de Nueva Zelanda, cerca de Maunganui Bluff, Aranga, los supervivientes se mezclaron con los nativos maoríes, justificando tanto el nombre de Aranga en Northland, Nueva Zelanda, como los maoríes de tez clara y cabello pelirrojo que los primeros exploradores y colonizadores encontraron en la zona.

Dos testigos, los señores Hilliam y Willcocks, han visto el naufragio de Maunganui Bluff (1981) y lo han identificado como una carabela. Este naufragio todavía no ha sido fechado y ahora se encuentra bajo unos 10 metros de arena. Tierra adentro desde el naufragio de Maunganui Bluff se encuentra el pueblo de Aranga, que tiene el mismo nombre que Aranga en Galicia, norte de España, situado a unos 30 kilómetros del puerto español de La Coruña. La carabela española San Lesmes, uno de los siete barcos de la trágica expedición de Loaísa en 1525, partió de La Coruña con objeto de realizar la siguiente circunnavegación del mundo tras las exitosas circunnavegaciones de Magallanes y Elcano entre los años 1519 y 1522. La San Lesmes desapareció en el Pacífico tras ser vista por última vez durante una tormenta el 1 de junio de 1526 junto a la



pinaza Santiago en la costa oeste de América del Sur. Hay crónicas de la San Lesmes, conservadas en el Archivo General de Indias en Sevilla, que confirman que 12 miembros de la tripulación de la San Lesmes eran de La Coruña, a unos 30 kilómetros de Aranga. ¿Pudiera ser que el naufragio de Maunganui Bluff sea la legendaria carabela perdida, la San Lesmes, sobre la que ha escrito el australiano Robert Langdon en *The Lost Caravel* (1975) y más tarde en *The Lost Caravel Re-explored* (1988); y Roger Hervé en *Chance Discovery of Australia and New Zealand by Portuguese and Spanish Navigators between 1521 and 1528?*

Langdon opina que la San Lesmes sobrevivió a la tormenta en América del Sur, después puso rumbo al noroeste hacia la latitud de las Islas Molucas (actualmente Indonesia). Opina que encalló en la isla Tuamotuan del archipiélago de Amanu, teniendo en cuenta los cuatro pesados cañones que probablemente se lanzaron por la borda para reducir el peso del barco (los cañones que el capitán francés François Hervé descubrió en 1929, parcialmente incrustado de coral), antes de continuar rumbo hacia el oeste a Tahití. La tripulación de otros barcos posteriores que pasaron por las islas de Tuamotuan mencionaron que vieron isleños de piel clara, cabello pelirrojo y ojos azules. En el cercano atolón de Hao, por ejemplo, donde acabó el viaje del español Pedro Fernández de Quirós en 1605, este observó cosas peculiares incluyendo una anciana que llevaba un anillo de oro con una esmeralda; un jefe de tribu con cabello pelirrojo y un extraño altar.

Apreciaciones similares fueron realizadas por las tripulaciones de los primeros barcos que descubrieron Tahití (las de Bougainville, Commerson y Cook). Commerson propuso en 1769 que había habido un naufragio español en o cerca de Tahití, explicando así los rasgos europeos de algunos de los nativos.

La San Lesmes, según Langdon, para entonces llevaba una mezcla de hombres y mujeres españoles y polinesios, partió de Tahití cuando los alisos cambiaron, poniendo rumbo al sur hacia la latitud en que se podía alcanzar el cabo de Buena Esperanza si un barco se dirigía rumbo al oeste, encontrándose con Nueva Zelanda alrededor de 1527.

Langdon cree que la San Lesmes avistó por primera vez Nueva Zelanda por cabo del Este (por la tradición oral respecto a un primer barco de personas blancas visto por los maoríes en esa zona), antes de continuar hacia el sur y pasar por lo que hoy se conoce como el estrecho de Cook (considerando la explicación de Te Weherua de un navío europeo anterior a Cook y las enfermedades

venéreas que, se dice, se asocian al mismo), antes de dirigirse rumbo al norte subiendo por la costa oeste de la Isla Norte de Nueva Zelanda hacia Kawhia, donde concluye que finaliza el viaje, por razones que solo podía adivinar.

Nuestra teoría conjunta es que la San Lesmes se vio atrapada en una de esas imponentes tormentas que azotan la parte baja de Australia y puso rumbo hacia el norte a Nueva Zelanda, finalmente naufragó en la costa de Bayliss, cerca de Maunganui Bluff, explicando la “carabela” naufragada que Noel Hilliam y Alvin Willcocks vieron desde su avión en 1981. Nuestra opinión es que los supervivientes del naufragio siguieron el manantial de agua junto al naufragio, Waitapu Stream, hasta el lugar que llamaron Aranga, un valle que en el siglo XVI debió de haber sido un denso bosque de kahikatea y kauri, con el Waitapu Stream atravesándolo, parecido a lo que hoy es el cercano Trounsen Kauri Park. La palabra *Aranga* en español describe un valle boscoso donde está situado el pueblo en Galicia y quiere decir “el profundo valle atravesado por el río”. Los supervivientes del naufragio podrían haber llamado al valle boscoso de Northland Aranga porque les recordaba a su pueblo en España. Curiosamente, Aranga en maorí significa “resurrección, pascua, subir a lo más alto”. Quizás había un cura entre los supervivientes de la San Lesmes, que intentó convertir a los nativos maoríes a la fe católica. Los maoríes, atribuyendo el significado a las acciones del cura, podrían haber llamado posteriormente al lugar Aranga.

En ese litoral, rodeando Aranga, los primeros colonos y navegantes, comentaron que vieron maoríes con “cabello pelirrojo” y “rasgos europeos”. ¿Hubo un naufragio español en la costa noroeste de Nueva Zelanda? ¿Los supervivientes se mezclaron con los nativos maoríes, explicando así los maoríes de cabello pelirrojo que vieron los primeros colonos? Y ¿por qué maoríes de *cabello pelirrojo*? ¿La mayoría de los españoles tienen pelo y ojos oscuros? En Galicia, sin embargo, se dice que los “pelirrojos” son más comunes que en otras regiones de España. Hablé con el alcalde de Aranga (la Aranga española), y tratamos sobre la posibilidad de que alguien del pueblo, casi hace 500 años, recorriera los 30 kilómetros que les separan del puerto de La Coruña para unirse a la expedición de Loaisa. Él afirma que aunque las crónicas históricas de Aranga dicen que es un pequeño pueblo ocupado la mayor parte por bosque, existe la posibilidad dada la corta distancia, de que alguien del pueblo se embarcase en uno de los siete barcos de la expedición de Loaisa aunque él no ha oído la historia de que alguien lo hiciera.

En este punto solo se puede opinar que el naufragio de Maunganui Bluff *podría ser* la San Lesmes, pero las distintas piezas del puzle: el cañón de Amanu;

los nativos de Tuamotuan y tahitianos con rasgos europeos; los maoríes de caballo pelirrojo vistos en Northland, Nueva Zelanda; la conexión de Aranga; el hecho de que la San Lesmes partiese del puerto de La Coruña; el hecho de que las crónicas de la San Lesmes, conservados en el Archivo General de Indias en Sevilla, confirman que 12 miembros de la tripulación de la San Lesmes eran de La Coruña, cerca de Aranga; pelirrojos en Galicia que no se considera extraño; todo esto hace preguntarse si, de hecho, el naufragio de Maunganui Bluff, en la costa noroeste de Nueva Zelanda, es la San Lesmes. El tiempo lo dirá. Pero para continuar el rastro respecto a esta teoría, y demostrarla o desmentirla, hay más trabajo que realizar. Esto incluye una evaluación magnetométrica o con un sónar de barrido lateral, para establecer la ubicación exacta del naufragio, seguido de la realización de un plan para sacar los restos y obtener madera para datar, si se pueden obtener los permisos y se encuentran mecenas que puedan ayudar. Quizás uno de los titulares sobre la portada de la edición inglesa de este libro es correcto: “*Dargaville’s Spanish wreck needs time test*” (El naufragio español de Dargaville necesita ser datado). Y por supuesto voluntarios y recursos para intentar destapar el naufragio y convertir esta visión en realidad. Usted puede ayudar. Intenten resolver este misterio de casi 500 años de antigüedad.

## EL CAPITÁN ESPAÑOL JUAN FERNÁNDEZ

PODRÍA HABER DESCUBIERTO NUEVA ZELANDA ENTRE LOS AÑOS 1576 Y 1578

Medina (1918) y Wiseman (1996) han propuesto que el capitán español Juan Fernández podría haber descubierto Nueva Zelanda entre los años 1576 y 1578. La teoría incluye las siguientes piezas del puzle:

- Pieza 3 del puzle: el mapa del Museo Naval de Madrid que hace referencia al descubrimiento de Nueva Zelanda.
- Pieza 4 del puzle: un casco de hierro probablemente encontrado en el puerto de Wellington, Nueva Zelanda.
- Pieza 6 del puzle: ¿una mujer europea en Nueva Zelanda entre los años 1619 y 1689?
- Pieza 12 del puzle: tradición oral en Nueva Zelanda en su conjunto.
- Pieza 20 del puzle: las expediciones ibéricas en los mares del sur.

La teoría de que Juan Fernández descubrió Nueva Zelanda está basada en el libro *El piloto Juan Fernández*, escrito por el historiador chileno José Toribio Medina en 1918. Los tres manuscritos relacionados con los preparativos de la expedición para descubrir las islas en el océano del sur, que partió de Concepción en Chile, están fechados el 5 de enero de 1575; no hay más crónicas sobre Fernández entre 1575 y 1577; un acuerdo respecto a otro barco confirma que estaba de vuelta en Chile el 27 de enero de 1578. El doctor Juan Luis Arias escribió posteriormente un informe alrededor de 1616, dirigido al rey Felipe III de España, informándole del descubrimiento de unas islas por parte de Juan Fernández, algunas de las cuales encajan con la descripción de Nueva Zelanda.

En Nueva Zelanda, la tradición oral maorí recuerda dicho viaje. En su viaje de 1777 el capitán Cook se detuvo en Queen Charlotte Sound, los nativos maoríes le contaron la historia de un navegante blanco anterior que había llegado a Wellington, a cabo del Este, el jefe de los maoríes Ngati Porou Mohi Turei en 1911 también recordaba un navegante blanco anterior que había visitado sus costas muchos años antes de que fuese colonizado. El casco de hierro que probablemente se encontró en el puerto de Wellington alrededor de 1905 ha sido utilizado por Wiseman como una prueba más del descubrimiento, que data del periodo en el que se propone que Fernández había estado en Nueva Zelanda (1560-1580).

El viaje de Fernández también podría explicar las enfermedades venéreas que observó el capitán Cook entre los maoríes de la región de Wellington. Sobre

este único punto, Wiseman sostiene que podría argumentarse que su teoría es cierta porque se dice que los europeos trajeron las enfermedades venéreas a Nueva Zelanda antes de la época de Cook; pero por el contrario, ¿cómo se puede probar que no había enfermedades venéreas entre los maoríes antes de la llegada de los europeos? Otra teoría es que las enfermedades venéreas llegaron con el barco de Cook y él estaba protegiendo la reputación de los que iban en su viaje afirmando que eran anteriores a ellos. Los abusos sexuales de sir Joseph Banks en Tahití en el primer viaje de Cook son famosos. ¿Hicieron él y su tripulación lo mismo en Nueva Zelanda? No es imposible.

De igual manera, hay dificultades en torno a la tradición oral transmitida a Cook por los maoríes en Queen Charlotte Sound. Ciertamente existe una tradición oral en la región del estrecho de Cook de Nueva Zelanda respecto a un primer viaje extranjero anterior a Cook, la descripción del cual no encaja con el viaje de Tasman. En su expedición de 1777, el viaje fue relatado a Cook por dos maoríes que embarcaron con él en Queen Charlotte Sound, Te Weherua y Koa, y se lo tradujo su intérprete tahitiano Omai. Los maoríes dijeron que el viaje era “*muy conocido por todos en Queen Charlotte’s Sound*”. ¿Tuvo lugar el viaje? Para sostener lo contrario, se puede argumentar que los maoríes “*inventaron*” la historia para impresionar a Cook, o que incluso Omai interpretó la historia incorrectamente. Lo primero se puede descartar por las crónicas que Cook refiere en su primer viaje de 1773, cuando le contaron, maoríes distintos de Te Weherua y Koa, que un barco había estado en la región antes que él. No pudo haber sido Tasman, puesto que no se detuvo en la región tras la muerte de cuatro miembros de su tripulación en un altercado con los maoríes, en lo que él llamó “Murderers Bay” (hoy bahía Golden).

Cook, un hombre inteligente, también consideró estas posibilidades; como segundo descubridor de esta tierra, él hubiera querido saber si alguien distinto a Tasman le habría precedido en estas costas, y la explicación de los maoríes hace referencia al hijo del capitán de la historia como “*vivo*”. La opinión de Cook era la siguiente: “*Al principio pensé que podría estar confundido respecto al momento y el lugar y que podría haber sido M. Surville, de quien se dice que llegó a un puerto en la costa noreste de Eaheinomauwe [Isla Norte] el mismo año en que yo estaba en el Endeavour, o se podría haber referido a M. Marion [du Fresne] que estuvo en la Bahía de las Islas en la misma costa unos años más tarde. Pero tanto Tiarooa y el otro [Koa], que parecían estar bien familiarizados con la historia aunque no habían nacido en la época, nos aseguraron que no había error ni en el tiempo ni en el lugar, y que era bien conocido por todo el mundo en Queen Charlotte’s Sound y Teerawitte*”. Si Cook estaba convencido de que el barco al

que se referían los maoríes era un barco extranjero desconocido (es decir, no era Tasman, de Surville ni du Fresnes), entonces era probablemente un barco extranjero desconocido.

Respecto a las dificultades de interpretación de la historia de los maoríes, Cook no está seguro de la época en la que el barco había visitado la zona. Escribió: “*Lamenté que no supimos de este barco mientras estábamos en Sound, ya que por medio de Omai [intérprete tahitiano] podríamos haber tenido una completa o mejor explicación sobre él de la gente que lo vio, ya que la explicación de Tiarooa era de lo que le habían contado y por lo tanto podría contener errores*”. A Cook también le contaron en su segundo viaje que el barco había naufragado o hacía dos lunas o unos 20 o 30 días, y que los maoríes se habían comido a la tripulación. A sir Joseph Banks le contaron la misma historia en el primer viaje que había una tradición sobre “*dos grandes navíos, que en algún momento llegaron aquí y que fueron totalmente destruidos por los habitantes y que toda la tripulación fue asesinada*”.

El peso que le demos a la tradición oral maorí depende de la visión propia del mundo; desde el lado maorí, la tradición oral debería tratarse como un hecho. Desde el punto de vista occidental, la tradición oral tiende al error, y esto puede verse en el destino contrario del navío desconocido. En mi opinión, debemos escuchar al hombre que escuchó la tradición oral y pudo formar una opinión en ambos sentidos, el capitán Cook. Su opinión es que hubo un barco extranjero desconocido en la zona de Queen Charlotte Sound antes que él, y no fue Tasman, de Surville o du Fresne. El barco, o bien naufragó y a su tripulación se la comieron, o bien su capitán tuvo un hijo con una mujer maorí, introduciendo enfermedades venéreas entre los maoríes. ¿Fue el capitán español Juan Fernández? ¿Qué otras piezas del puzzle son relevantes?

Revisemos el informe escrito por el doctor Juan Luis Arias alrededor de 1616, dirigido al rey Felipe III de España informándole del descubrimiento de Juan Fernández de unas islas, algunas de las cuales encajan con la descripción de Nueva Zelanda.

“*Había también un piloto llamado Juan Hernández, que... navegó desde la costa de Chile aproximadamente por latitud 40º, en un pequeño barco... en rumbos entre oeste y suroeste, y le llevó en un mes, a lo que a su juicio era, un continente muy fértil y agradable, habitado por gente blanca y bien proporcionada, de nuestra altura, bien ataviados, y de una disposición tan pacífica y amable que... se mostraron muy hospitalarios, tanto respecto a los frutos*

***y productos de su país, ricos y abundantes en todos los sentidos... Vieron amplios ríos que desembocaban en la costa que el capitán Juan Fernández descubrió... ”.***

Nueva Zelanda está situada “aproximadamente en latitud 40°”; está en el rumbo “entre oeste y suroeste” desde Chile; es “un continente muy fértil y agradable”; los maoríes son “gente bien proporcionada”; y por supuesto ofrecen “la mayor hospitalidad”. Los dos grandes inconvenientes del memorial son la referencia a los habitantes “blancos” de la isla y el tiempo empleado en navegar hasta allí (“un mes” en “un barco pequeño” únicamente llevaría a Fernández a llegar a medio camino de Nueva Zelanda). Wiseman rebate el argumento de los habitantes “blancos”, afirmando que siempre ha habido tribus maoríes con tez más clara (los *Urukehu iwi*) y que los españoles consideraban blancos a los que eran tan blancos como ellos. Wiseman también rebate el argumento de “el mes” afirmando que el doctor Arias exageraba sobre la proximidad de Nueva Zelanda a Chile para animar al rey de España a enviar más expediciones allí.

El reciente hallazgo de una calavera en las orillas del río Ruamahanga, Wairarapa, respalda la teoría de Fernández. Ha sido datada mediante carbono arrojando una fecha de entre 1619 y 1689. La calavera pertenece a una mujer europea de unos 40-45 años (Huynen 2009). La zona de Wairarapa no fue colonizada por europeos hasta 1840 después de que la Compañía de Nueva Zelanda enviase colonos a Wellington. La opinión del autor es que es probable que la calavera sea el resultado de un linaje polinesio y europeo, un descendiente de Fernández o un miembro de su tripulación y una mujer maorí 41 años antes. La fecha definitivamente encaja – la fecha de 1619 está dentro de los 41 años en que tuvo lugar el viaje, y la probable edad de la mujer era de 40-45 años cuando murió. Busqué el consejo de un destacado antropólogo forense neozelandés sobre si la calavera podría ser o no de un descendiente de linaje maorí y europeo, y el doctor Watt respondió: “Es una buena pregunta y permanece sin respuesta... Hay que admitir que existe la remota posibilidad de que llegase –o incluso de que naciese aquí– en torno a 1619”. En mi opinión, la calavera sería de la hija de un linaje maorí-europeo y seguramente eso explica que sea de una mujer, puesto que la alternativa es que tendría que ser de una mujer europea en el improbable caso de que estuviese viajando en el siglo XVI en un viaje de descubrimiento. La tradición oral maorí de la región de Wellington recuerda que el capitán de un barco, si era Fernández, tenía un hijo con una mujer maorí. Quizás ellos, o alguien de la tripulación, también tenía una hija. Tras revisar todas las piezas del puzzle respecto a Fernández, mi conclusión es que Juan Fernández podría haber descubierto Nueva Zelanda entre 1576

y 1578. Uso las palabras “podría haber” porque no hay suficiente evidencias sólidas todavía para afirmarlo definitivamente. Hay más que suficiente posible evidencia para al menos proponer que Fernández descubrió Nueva Zelanda, en los manuscritos relacionados con los preparativos de la expedición para descubrir islas en los mares del sur fechados en enero 1575; la carta al rey de España alrededor de 1616; la fecha del casco de hierro en las mismas décadas que el viaje; los dos relatos independientes de la tradición oral maorí; la calavera de Ruamahanga fechada a 41 años del viaje; la edad de la mujer de Ruamahanga, que cuando murió tenía unos 40-45 años, y las enfermedades venéreas observadas en Nueva Zelanda por el capitán Cook.

Es difícil decir qué más se puede hacer para demostrar o desmentir esta teoría. ¿Investigar en los archivos de España o en los de Concepción en Chile? Quizás. Si tienen alguna idea, adelante.

## HAY UN NAUFRAGIO DE ALREDEDOR DE 1730, QUE PROBABLEMENTE SEA DE ORIGEN HOLANDÉS, EN MIDGE BAY (PENÍNSULA DE POUTO, NORTHLAND, NUEVA ZELANDA)

Se trata de la teoría común del autor, el doctor Jonathan Palmer, David Sims, Noel Hilliam y Al Willcocks (Cowie, Palmer, Sims, Hilliam y Willcocks) de que existe un naufragio, probablemente de origen holandés situado en la bahía Midge (península de Pouto, Northland, Nueva Zelanda) que data aproximadamente de 1705-55. Creo que el barco probablemente naufragó entre estas fechas, alrededor de 1739.

Las piezas del puzzle que son más relevantes para esta teoría incluyen:

- Pieza 5 del puzzle: un casco de hierro encontrado en el puerto de Manukau, Nueva Zelanda.
- Pieza 9 del puzzle: los naufragios en las costas de Nueva Zelanda.
- Pieza 10 del puzzle: el maorí de tez blanca y cabello pelirrojo.
- Pieza 11 del puzzle: la tradición oral de Northland, Nueva Zelanda.

En este libro hemos descubierto los primeros naufragios en Nueva Zelanda. Situado bajo unos 9 metros de arena en la bahía Midge, en la península de Pouto, hay un naufragio del que hemos cogido muestras para datar mediante radiocarbono, arrojando un resultado de 1675±5. Al menos cinco lugareños están de acuerdo en que el barco medía unos 18-24 metros de largo, aunque era difícil calibrar la anchura del barco porque estaba “*demasiado despedazado*” (comentario personal de Hilliam). Una posterior evaluación magnetométrica del barco confirmó que probablemente medía 15 metros. Se recuperaron dos clases de madera del naufragio y se dataron: teca (*Tectona grandis*) y probablemente benteca (*Lagerstroemia*), ambas se dan en su hábitat natural en el sudeste asiático. Eran muy populares en la construcción y reparación de barcos en el sudeste asiático porque ofrecían protección frente a los ataques de la carcoma naval (*Teredo navalis*), lo que obligaba a tener que realizar frecuentes reparaciones en los barcos de construcción europea de los siglos XVI y XVIII.

La fecha que da el radiocarbono de 1675±5 no es la fecha de construcción del barco o del naufragio. Para fechar de forma precisa el barco y el naufragio, además de los autores mencionados anteriormente, un grupo formado por el doctor Chris Turney (investigador especialista en cambio climático, Universidad de New South Wales, Australia); el doctor Alan Hogg y la doctora Fiona Petchev (Laboratorio de Radiocarbono, Universidad de Waikato, Nueva Zelanda); el doctor Richard Jones (geógrafo, Universidad de Exeter, Inglate-

rra); el doctor Eric van Seville (investigador especialista en cambio climático, Universidad de New South Wales, Australia); y el doctor Matt Watson (Servicios ScanTec, Whangarei, Nueva Zelanda) añadieron otros 30 años al tener en cuenta la suma de la albura del árbol de la que estaba hecha el tablón, hecho de duramen, (25 años); y el tiempo que le hubiera llevado al astillero preparar la madera, tenerla en las manos y el tiempo que le llevó construirlo (5 años). Esto da una fecha probable de construcción de alrededor de 1705±9. Dado que hemos sido muy conservadores al añadir 30 años a la fecha del radiocarbono, yo estoy seguro de que la fecha de construcción del navío de la bahía Midge es de 1705±9.

Consideramos que es probable que el barco de la bahía Midge fuera construido con benteca en el sudeste asiático alrededor de 1705±9, y más tarde fuera revestido allí usando teca. La descripción de Hilliam y los demás del lugar donde se obtuvo la madera corrobora esto. Recuperaron un tablón “*aproximadamente a la altura del agua, uno de los nervios, y la primera sección de obenque, que es la parte del nervio que sale de la quilla*”. El gran número de agujeros de carcoma que presenta la benteca necesitaba ser reparada, y la falta de daño visible en el revestimiento de teca (para proteger del paso del tiempo) indica que el navío había naufragado poco después de ser reparado. Nuestra colaboración concluye que, incluso si el barco tenía 50 años cuando naufragó (que es más que el mayor rango de vida útil de un barco en los siglos XVII – XVIII), sería un naufragio anterior a la época del capitán Cook (1769). Dada la falta de carcoma en el revestimiento de teca (lo que indicaría que el barco estaba en servicio durante poco tiempo), y que la media de vida útil de los barcos que trabajaban en los trópicos en aquella época era de 20-40 años, el autor opina que el barco naufragó en algún momento entre 1705 y 1755, alrededor de 1730.

Dado el dominio de los europeos (holandeses, portugueses y españoles) en el comercio marítimo en el sudeste asiático durante aquel periodo, su conocimiento en la construcción de barcos y/o la captura en los trópicos y la tradición oral maorí sobre la bahía Midge mencionando “navegantes blancos” que llegaban a tierra y llevaban armaduras y cascos, es probable que el naufragio en la bahía Midge sea de origen europeo. Los portugueses estaban asentados en Goa, India, desde 1510 y en Malacca, Malasia, desde 1511. España tenía una base en Las Filipinas desde alrededor de 1570. Para el año 1730 aproximadamente, cuando es probable que naufragase el barco en la bahía Midge, los holandeses eran la potencia dominante en el sudeste asiático, ya que había sacado a los portugueses de la mayoría de sus bases de Malacca (1641); hasta Colombo, Sri Lanka (1656); Ceilán, Sri Lanka (1658); Nagappattinam, la

India (1662); y Kodungallur y Cochín, la India (1662). Para finales de 1600 los portugueses se vieron confinados en sus baluartes de Goa, India; Macau, China, y los españoles a Las Filipinas.

Respecto a de qué lugar del sudeste asiático provenía el barco, todos los principales centros de comercio tenían instalaciones de construcción y reparación de barcos. Batavia (Jakarta), por ejemplo, donde estaban los holandeses a finales de 1600, tenían un astillero muy bien equipado en la isla Onrust y en Goa, donde estaban los portugueses, había tres astilleros entre la ciudad de Panaji y a orillas del río en Mandovi. Los holandeses también mandaron construir barcos en Surat, en la costa india, en Ambon en las Islas de las Especies, y en Malacca (Parthesius, 2010). Los dos tipos de madera del naufragio de la bahía Midge habrían estado disponibles en dichos astilleros de esos lugares.

Nuestra opinión es que dada la fecha 1705-1755 del naufragio y el hecho de que la Compañía Holandesa de las Indias Orientales o Vereenigde Oost Indische Compagnie (VOC) eran las que dominaban el sudeste asiático durante aquella época, es probable que el barco de la bahía Midge sea un barco holandés. Los holandeses eran la potencia marítima durante los siglos XVII y XVIII; y eclipsaron a todos sus rivales en el comercio asiático. Entre los años 1602 y 1796, los holandeses enviaron casi un millón de europeos a trabajar a Asia, en 4.785 barcos, que comerciaron más de 2,5 millones de toneladas de mercancía asiática (Van Boven, 2002). Desde 1610 los holandeses desarrollaron una red de comercio basada en el transporte distinguido que implicaba que todas las especias y mercancías eran recogidas y transportadas por barcos desde los alrededores de las Islas de las Especies hasta, generalmente Batavia (aunque a veces los barcos viajaban directamente a Malacca a cargar pimienta o a Taiwan por el azúcar). Desde Batavia y los puertos de mercancía, los grandes Indiaman o “los que retornaban a casa”, recogían las mercancías, antes de volver directamente a los Países Bajos tan pronto como era posible. La razón detrás de esta política era que estuvieron a punto de perder un cierto número de barcos, con su preciado cargamento, tras pasar un tiempo navegando de puerto a puerto en Asia, viajes en los que se podía tardar más de un año y desgastaban los barcos antes de que comenzasen sus largos viajes de regreso. Dentro de Asia, también se organizó una gran flota de barcos bien armados y que usaban para contrarrestar las fuerzas portuguesas e inglesas.

Los que retornaban a casa eran construidos en los propios astilleros de VOC en Europa y, según Parthesius, entre 1620 y 1650 con un mantenimiento regular, estos barcos podían durar al menos 10 años, realizando tres o cuatro viajes de

ida y vuelta. Para mediados de 1650 los que retornaban a casa realizaban siete viajes de ida y vuelta y se mantenían en servicio durante aproximadamente 20 años. La medida de 48 metros de largo era la estándar de estos barcos. En algunos casos, cuando estos ya no se encontraban en buen estado para realizar el viaje de vuelta, eran usados en aguas tranquilas como la bahía de Bengala o en la ruta desde Siam a Batavia para llevar arroz y madera desde Siam o soldados desde Batavia a las otras Islas de las Especies. Tras más de 20-25 años navegando por estas rutas internas en Asia, si todavía se encontraban en buen estado para navegar, los barcos pasaban a ser *steenhaalder* (transportadores de piedras), que eran almacenes flotantes o barcos de carpinteros a los que se amarraban otros barcos para ser mantenidos. Cuando ya resultaba muy difícil mantenerlos a flote se usaban como leña o se vendían a los chinos para ser quemados y sacar el hierro de la estructura (Parthesius).

La razón por la que estos barcos tenían una existencia tan corta en los trópicos (los Indiaman 20-40 años en los siglos XVII y XVIII), era debido a que el *Teredo navalis* que era capaz de asaltar la construcción de un barco en pocos meses “a tal nivel que los elementos principales de la construcción perdían toda su estabilidad y el barco goteaba hasta tal punto que ni achicando agua se podía mantener el navío a flote” (Colebrander, 1919). Los holandeses trataron de proteger sus barcos de la carcoma colocando una capa extra de planchas de madera sobre la parte del casco sumergida. Este revestimiento a veces se colocaba junto con una fina capa de plomo bajo la capa adicional de planchas de madera blanda. Más tarde se usaron alquitrán y pelo para este propósito y después pelo entre las capas de madera. Casi todos los barcos que partían desde los Países Bajos hacia Asia eran revestidos de esta manera. Los restos arqueológicos de los barcos de VOC, tales como *Mauritius* (1609), *Kampen* (1627), *Batavia* (1629), *Risdam* (1727), *Zuiddorp* (1712), *Zeewijk* (1727), *Buitenzorg* (1760), y *Nieuw Rhoon* (1776), también ofrecen pruebas de dicha protección (Van Duivenvoorde, 2012a).

El informe de Noel Hilliam sobre el naufragio incluye la recuperación de “una pequeña pieza de revestimiento de cobre en un estado extremadamente deteriorado”. Dado que el barco fue revestido de la manera consecuente con las prácticas holandesas en el sudeste asiático (una capa adicional de planchas de madera sobre la ya existente parte del casco que se sumerge), y dada la poca cantidad de cobre recuperada, parece que la pieza de cobre estaba destinada a proteger el rígido timón, la quilla o la base del barco, que sería coherente con las prácticas de construcción holandesas.

En las Islas de las Especies, los holandeses utilizaron un gran número de barcos que fueron construidos por y para VOC en Asia, tanto de diseño europeo y local, y con la activa política de capturas, muchos barcos, una vez capturados eran usados por los holandeses. Se construyeron barcos en Batavia para el VOC, en Surat en la costa india y en Ambon en las Islas de las Especies. En el comercio interno asiático, muchos de estos barcos construidos allí eran armados con 12 cañones y podían reforzarse con hasta unos 40 marineros y soldados. Según Parthesius, algunos se perdieron en enfrentamientos con los portugueses, españoles y barcos locales, mientras que otros duraron unos 10 años en Asia antes de que les atacase la carcoma. Después de 1640, cuando se declaró una tregua con los portugueses, y hacia 1670 cuando finalizó la guerra anglo-holandesa, unos pocos de esos barcos que estaban muy bien armados se necesitaron y se usaron navíos más pequeños, que en general se conocían como galeotes.

La seguridad de la operación de los barcos que volvían a casa y la flota intra-asiática holandesa, y las riquezas que llevaban, dependían de tener marineros de calidad, capitanes y oficinas de navegación. Curiosamente, no existía una política de VOC sobre el uso de tripulaciones locales; los marineros y soldados eran principalmente de origen holandés y rara vez se contrataban marineros locales. De por sí, y dado el relativamente alto índice de mortalidad entre los marineros y aquellos que enfermaban, los holandeses transportaron grandes cantidades de marineros a Asia y a los puertos de la red asiática. También crearon instalaciones hospitalarias en Batavia y Ceilán. Los marineros que se recuperaban podían sustituir a la tripulación que llegaba y estaba enferma. El tamaño mínimo de una tripulación era de entre 10 y 15 para navíos pequeños y de entre 30 y 40 para navíos grandes.

Dado que los dos tipos de madera del naufragio en la bahía Midge eran originarios del sudeste asiático, no parece probable que el barco fuera uno de los grandes Indiaman; estos eran construidos con roble en los astilleros de Ámsterdam y Middelburg. El naufragio de la bahía Midge era probablemente uno de los navíos construidos en el sudeste asiático, quizás un galeote porque eran comunes después de 1670, y eran utilizados por los holandeses para el comercio y la exploración; o quizás era un barco construido en la zona capturado a los portugueses. Y dado que los holandeses utilizaban predominantemente tripulación holandesa, mi teoría es que el naufragio de la bahía Midge llevaba una tripulación de marineros y soldados holandeses, teniendo en cuenta la tradición oral sobre gente blanca que llevaban armaduras y cascos que probablemente eran del naufragio en la península de Pouto.

La tradición oral que los maoríes *Tangaihi* (y específicamente la anciana maorí de cabello pelirrojo) le contaron a uno de los primeros colonos europeos de la península de Pouto a finales de 1880, Gustav Schick, respalda la teoría del naufragio holandés en la bahía Midge, que la tradición oral recuerda el naufragio de un barco con “*personas blancas*” “*en el Maunganui Bluff o en el río Northern Wairoa*”, la tripulación llegó a la orilla llevando armaduras, y enterraron un arca. La tradición dice que los maoríes locales mataron a la mayoría de la tripulación, con especulaciones sobre lo que ocurrió con los cuerpos que llevaban armaduras. Algunos de los cuerpos seguramente fueron abandonados con su armadura en la arena de la bahía Midge, según los maoríes locales (Michael Manukau o Jim o Tom Pomare) se encontró uno de los cascos y se avistaron cuatro cuerpos más ataviados con armaduras sobre la arena. Otros seguramente se enterraron en cuevas, según la explicación del joven Trevor Schick, que encontró un “casco español” en una cueva de enterramiento maorí, y lo llevó a la escuela de Te Kopuru para la charla de primera hora, como corroboraron Louis, la mujer de Trevor, su hija Marion Devere-Ellery, y la anciana señora Louis Kneebone, que se encontraba allí ya que asistía a la escuela en aquella época. Como señalaba el *kaumatua* de Pouto Paki Pomare-Kena, “*por lo que respecta a las armaduras y los cascos, algunos se enterraron en cuevas, y otros se dejaron, dependiendo de cómo luchaban*”.

Gustav Schick, a quien presuntamente primero relataron la historia del naufragio y la masacre, consideró que la anciana maorí de cabello pelirrojo que le contó la historia era una descendiente de algún miembro de la tripulación. Esta tradición fue verificada por los primeros colonos europeos de Northland, que comentaron que vieron un maorí de piel clara y cabello pelirrojo, y que también compararon el color de algunos maoríes con el de españoles y portugueses. J.S. Polack, por ejemplo, que regentaba un establecimiento comercial en la Bahía de las Islas, creía que los maoríes que él encontró eran de dos razas distintas, *con el tono de la tez en un rango que iba desde el matiz oliva de la península española a un marrón-negro*. El tema común de estos primeros relatos de los maoríes de Northland es que las comparaciones asemejan el color de algunos maoríes al de los españoles y portugueses. Y es posible que esta pigmentación venga, bien porque los supervivientes de un naufragio se cruzaron con los nativos maoríes, o por una rama de los maoríes que estaba genéticamente predispuesta al cabello pelirrojo y a la piel clara.

Otro relato de la tradición oral sobre el naufragio en la bahía Midge va un paso más allá que el relato de la masacre en la bahía Midge. El informe de Noel Hilliam, basado en la tradición oral que le contó en 1980 la anciana señora Pieta

de los Waitaha *iwi* (el autor no ha podido contactar con ninguno de sus descendientes), era que: “*Los 22 miembros de la tripulación y el capitán llegaron a la orilla e inmediatamente fueron atacados por un jefe maorí que había ido a Kaipara desde la Bahía de las Islas, para atacar a los maoríes de Pouto. Toda la tripulación fue asesinada, pero el capitán que llevaba una armadura fue perdonado porque creían que era un dios. Ella me contó que el nombre de él era Pieta Condentous De Lamora. Le llevaron de vuelta a la Bahía de las Islas y le permitieron vivir con una mujer maorí —el nombre Pieta (y su equivalente actual Peters) todavía persiste en el norte—. Pieta tuvo muchos descendientes que, como la señora Pieta, afirmaban ser de origen español*”.

Los dos relatos de la tradición oral dicen que la mayoría fueron asesinados y al menos a uno se le dejó vivir. El relato de la señora Pieta va más allá y da detalles sobre el nombre del barco, el Cilia María, y el nombre del capitán, Pieta Condentous De Lamora. Si el nombre del navío era Cilia María o no, y el nombre del capitán Pieta Condentous De Lamora, es tema de conjeturas, dado que no hay nada más en el puzzle de los conquistadores para respaldar esto (como la campana del barco). Sin embargo, si la tradición oral es verdadera, entonces necesitaría ser verificada por un descendiente de la señora Pieta; dichos importantes *whakapapa* o detalles de antepasados no se habrían perdido por el *whanau* o *hapu maorí* que tiene estos conocimientos. Depende de los *whanau* o *hapu* si quieren contribuir a resolver el puzzle de los conquistadores en la bahía Midge.

Y esos *whanau* o *hapu* podrían no encontrarse ahora en Pouto. La fecha del naufragio coincide con un periodo de conflicto en la península de Pouto que supuso la lucha y el movimiento de un número de *iwi* y *hapu* cuando los *iwi Ngati Whatua* triunfaron al echar a los *iwi Te Kawerau* a Maki más hacia el sur. Era también la época del venerado *rangatira Ngati Whatua*, Haumoewairangi, y sus hijos, incluido Hakiptatomuri, de los que los actuales *kaitiaki* de la península de Pouto, los *iwi Te Uri* o *Hau* (los descendientes de *Hau*) afirman que proceden. Se cree que Haumoewairangi vivió en 1650 y murió en 1700 aproximadamente. Durante esta época, estaban teniendo lugar muchos conflictos entre los *iwi* y los *hapu* en *Kaipara* y también en conquistas de los *iwi* desde el sur. Solo podemos decir que estos conflictos “probablemente” ocurrían debido a las aproximaciones asociadas con la precisión de la tradición oral. Esta fechas aproximadas podrían ser anteriores o posteriores.

La península de Pouto en 1650-1750 podría no ser el lugar más agradable para la llegada de los supervivientes de un naufragio europeo. La tradición oral

recuerda que la mayoría de los marineros fueron asesinados. Que los maoríes los mataran, es una conjetura; podrían haber sido maoríes que vivían en Pouto, Haumoewairangi o su hijo Hakiptatomuri; podrían haber sido maoríes que se encontraban de paso, los saqueadores de los rangatira waikato, Kawharu, del que se dice que mató a muchos maoríes en South Head en venganza de la muerte de Haumoewairangi; o podrían haber sido *Te Kawerau a Maki* que huían, escapando de *Ngati Whatua*. Maki había sido de los *Ngatiawa iwi* de los *Taranaki*; quizás los supervivientes del naufragio acabaron allí o como recuerda la señora Pieta, podrían haber llegado a la Bahía de las Islas después de que un jefe tribal “desconocido” llevara allí al capitán del barco según se dice. Todos estos escenarios son posibilidades hasta que los *whanau* o *hapu*, que afirman ser descendientes del naufragio, se pronuncien. Los escenarios anteriores se proponen para generar debate entre los maoríes que forman parte de estos *hapu*.

Ciertamente hay suficiente “evidencia atestiguada” por los primeros colonos para corroborar lo que la anciana maorí de cabello pelirrojo le contó a Gustav Schick y lo que la anciana señora Pieta le contó a Noel Hilliam, que mientras muchos miembros de la tripulación eran asesinados, había supervivientes o un superviviente del naufragio, si ese es el origen de los maoríes de cabello pelirrojo y piel clara que vieron los navegantes y colonos de Northland como Crozet, Savage, Nicholas y Polack.

La posible evidencia física que se relaciona con el naufragio puede encontrarse también en el puerto de Manukau, a unas 80 kilómetros al sur del naufragio, en forma de casco de hierro que se sacó del puerto alrededor de 1960. Fue entregado por el desconocido contratista excavador al jefe de la policía de Onehunga y coleccionista de armaduras, el señor Charles Taylor, quien más tarde lo compró. El hijo de Taylor, Martin Taylor, heredó el casco y ha formado parte de la colección de la familia desde 1970. En 2013, en el puzzle de los conquistadores, enviamos fotografías del casco al señor Thom Richardson, guardián de la armería y las colecciones orientales en la Torre de Londres, que las palabras de H. R. Robinson definen como una “armadura holandesa del siglo XVII” (1991). Este era de la opinión de que “*en la medida en que se puede estar seguro por una foto, el casco es un sombrero de piquero (o sombrero de guerra) de aproximadamente 1630-40. En las fotos se ve que está señalado con una pequeña marca ilegible de un polvorín, una IR coronada, marca de la armería de la Torre bajo el reinado de Jacobo II, en el borde del lado izquierdo, lo que prueba que se trata de una antigua pieza de la Torre*”.



La fecha del casco, 1630-40, encaja con la fecha del naufragio en la bahía Midge, en que es anterior a 1705-55, y por lo tanto podría haber estado en él. También se descubrió en la misma costa, solo 80 kilómetros al sur, sin embargo en un puerto diferente al del naufragio del barco, lo que plantea la pregunta de si era el mismo barco. Primero, sin embargo, uno debe cuestionar la fuente de la historia del casco, Martin Taylor. El autor se ha reunido con el señor Taylor unas cuantas veces y quedó impresionado por su honestidad. Él explicó que su padre consiguió el casco por su profesión de oficial de policía y la razón por la que la compra nunca se registró en los archivos policiales fue porque él compró el casco en su condición de ciudadano particular y coleccionista de armaduras, no en su condición de oficial de policía en servicio. Por esa razón, no hay registros de la venta y el señor Taylor no recuerda quién fue el contratista excavador. El señor Taylor también recuerda que su padre le habló del estado del casco cuando llegó a él, y el trabajo que tuvo que realizar para restaurarlo. El señor Charles Taylor opinaba que el casco había estado en el puerto durante mucho tiempo para cuando él lo restauró, el casco era *“tan fino y ligero como el papel, únicamente una parte del peso que debería haber tenido”*. En opinión del autor, hay tres posibles orígenes del casco. Uno es el barco de la bahía Midge, que podría haber atracado en el puerto de Manukau antes de dirigirse hacia el norte al puerto de Kaipara; otra es que se trate de una nave gemela del barco de la bahía Midge, que podría haber naufragado en el puerto de Manukau, y la teoría final es que podría proceder del HMS Orpheus, que se hundió en el puerto de Manukau el 7 de febrero de 1863, y desaparecieron 189 personas. El autor propone que el casco podría ser del HMS Orpheus porque se usaban una gran cantidad de esos cascos, según Thom Richardson, como regalos diplomáticos y uno de esos podría haber ido a bordo del HMS Orpheus, aunque no he llevado a cabo ninguna investigación sobre si dicho objeto podría haber ido a bordo de ese barco. Es una posibilidad que requiere de más investigación. ¡Adelante!

Permítame repasar las partes relevantes del puzzle para determinar el probable origen del naufragio de la bahía Midge. Hay un barco que posiblemente naufragó entre 1705 y 1755 (alrededor de 1730). Los dos tipos de madera obtenidos del naufragio (benteca y teca), eran comúnmente utilizados en la construcción y reparación de barcos en el sudeste asiático durante la época de las ocupaciones portuguesa, española y más tarde holandesa. El naufragio podría explicar un casco holandés de piquero, que se sacó del puerto de Manukau a unos 80 kilómetros del naufragio. El naufragio seguramente explica la tradición oral respecto a un barco que naufragó en la desembocadura del río Northern Wairoa, los supervivientes “blancos” que llevaban armaduras, cascos

y llevaban un cofre. Se dice que la mayoría de los supervivientes fueron asesinados, probablemente teniendo en cuenta el casco y los esqueletos con armadura que yacían en la arena de la bahía Midge que Michael Manukau (o Tom o Jim Pomare) encontraron el día que fueron a pescar cerca del faro de Pouto entre 1960 y 1980. El naufragio de la bahía Midge también podría dar cuenta de la “exposición” del joven Trevor Schick del casco que encontró en la cueva de enterramiento y que llevó a la escuela en 1930, del cual Louis Kneebone dio una explicación distinta. La opinión del autor es que definitivamente hay algo europeo al respecto del origen del naufragio de la bahía Midge; hay demasiadas crónicas de la tradición oral, proporcionadas por diferentes personas a lo largo de las distintas generaciones para que existan. Y tras entrevistar a las fuentes de esta tradición oral incluyendo el *kaitiaki* Tahu Kena, el *kaumatua* Paki Pomare-Kena, Louis Schick, Marion Devere-Ellery, Louis Kneebone, Noel Hilliam y Logan Forrest, me impresionó su honestidad e integridad. Mi coproductor de *Mystery at Midge Bay*, David Sims, que entrevistó al agente de policía Jim Corbett, dijo lo mismo de él, al igual que Tahu Kena y Paki Pomare-Kena, que conocían al agente Corbett.

Si el naufragio es holandés, como proponemos, es necesario realizar un análisis de dónde, dentro de la red holandesa interna en Asia, podría proceder el barco.

La ruta que llevaba a los barcos holandeses a las proximidades de Australia y Nueva Zelanda era conocida como la “ruta oriental”. Participaban barcos que salían de Batavia hacia las orientales Islas de las Especias, el grupo de islas de Banda, Ambon, Ternate y Tidore. Era la ruta comercial más afectada por el monzón y los barcos solo podían salir de Batavia entre octubre y marzo, para volver de abril a octubre con cargamentos de nuez moscada, macía y clavo. Según Parthesius, navíos de todo tipo se usaban en esta ruta, desde los Indiaman retirados pasando por botes de tamaño mediano, pequeño y muy pequeño. En muchos casos estos barcos más pequeños iban bien armados para luchar contra los barcos locales, para mantener el monopolio que la VOC reclamaba sobre las especias. Las islas de Timor y Solar eran las más orientales y, durante cada monzón, uno o dos navíos holandeses navegaban hasta allí para recoger sándalo. Dado que esta era la ruta que habría llevado a los holandeses a las proximidades de Australia y Nueva Zelanda, y la variedad de barcos que se usaban, tanto de construcción asiática y grandes Indiaman retirados, un barco del tamaño del naufragio de la bahía Midge, aproximadamente 15 metros y construido con madera tropical (incluidos los galeotes), habría sido de uso habitual.

La pregunta clave es: cómo un barco que navegaba por esa ruta, si ese es el origen del naufragio de la bahía Midge, llegó desde, digamos, Ambon en las Islas de las Especias, o Timor a la bahía Midge en la península de Pouto (Nueva Zelanda). Mi respuesta es: no sé cómo uno de los barcos de esa ruta comercial podría haber acabado naufragado en la península de Pouto. Solo puedo proponer teorías inciertas de cómo podría haber ocurrido, inciertas porque la distancia es demasiado grande, más de 3100 millas náuticas.

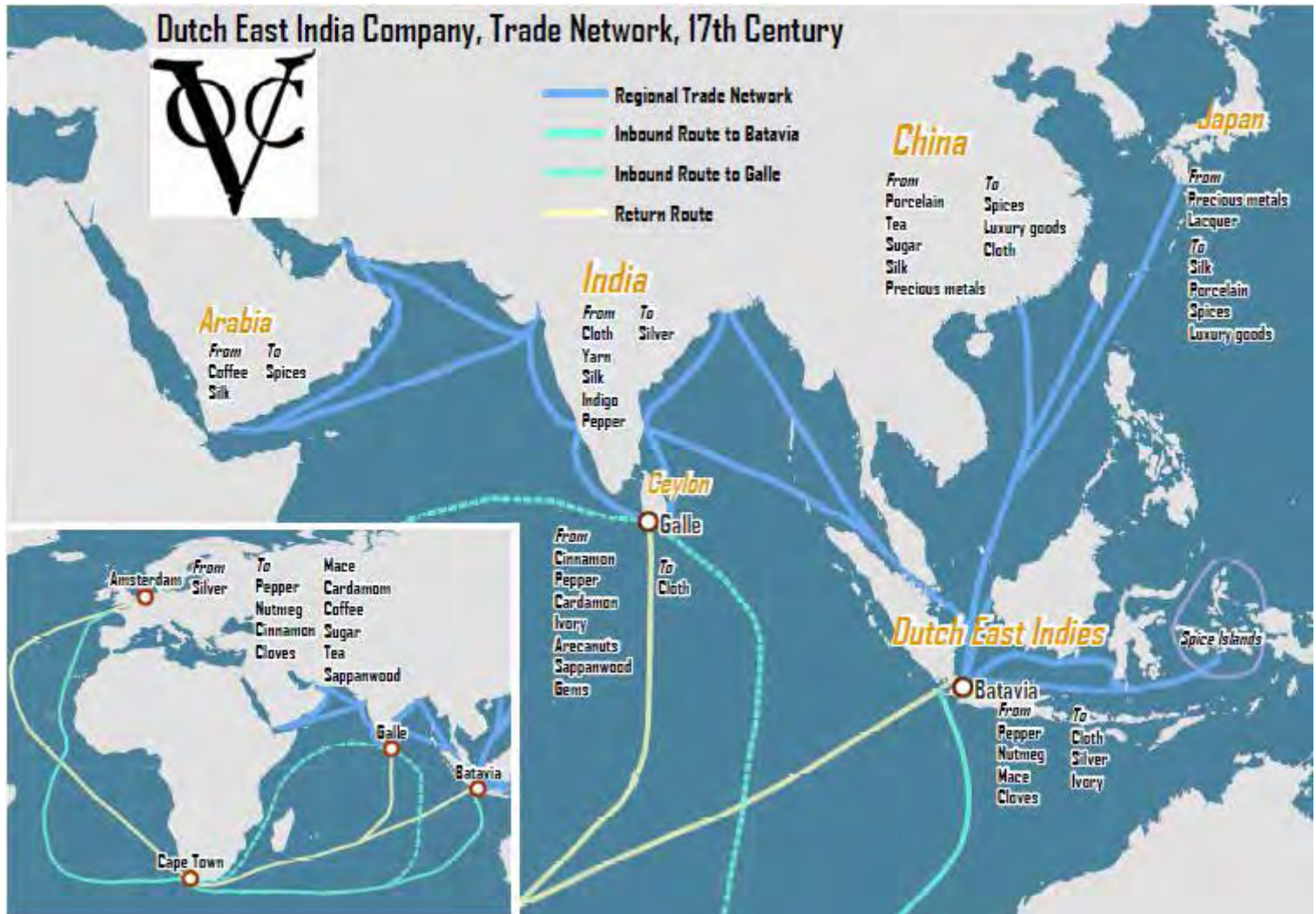
Una teoría es que un barco holandés construido en el sudeste asiático (quizás un galeote porque este tipo de barco encaja con la descripción del naufragio), se vio atrapado por el monzón en la ruta desde Batavia a Timor. Los vientos huracanados del noroeste pusieron el barco en dirección sudeste, donde la corriente lo llevó a través del mar de Arafura por el mar de Coral y hasta el mar de Tasmania, donde se vio envuelto en otro sistema climático occidental, llegando así al puerto de Manukau (explicando el casco holandés). Finalmente naufragó en la bahía Midge, donde la mayoría de los marineros que sobrevivieron fueron asesinados por los maoríes, según la tradición oral. Esta teoría de la “salida de la ruta” es problemática, en mi opinión, porque la bahía Midge está lejos de la ruta de comercio oriental. Si el barco fue sacado de la ruta, entonces a la primera oportunidad (es decir, cuando el barco entró en el mar de Coral o en el mar de Tasmania) los marineros probablemente habrían virado y se habrían vuelto a dirigirlo a esa relativamente segura ruta del comercio.

Una variante de esta teoría es que quizás en el primer monzón, el barco fue dañado y fue a la deriva hacia la bahía Midge, “a través de las corrientes oceánicas” durante meses o años. Dicha teoría, en mi opinión, no es creíble. Se han llevado a cabo estudios con tarjetas de plástico a la deriva para seguir la ruta de las corrientes incluyendo la corriente occidental de Auckland que transcurre de norte a oeste de la punta norte de Nueva Zelanda (cabo Reinga) hacia la costa oeste hasta el puerto de Kaipara (Brodie, 1960). Una investigación posterior de Ridway (1980) enfatizó que la corriente era solo estacional –obvia en invierno (de junio a agosto) pero no en verano (de diciembre a febrero)–. Recientemente un completo estudio de Sutton y Bowen (2011) ha mostrado que el área es una región de flujos débiles dominados por la variabilidad y concluyó que la Corriente Occidental de Auckland probablemente se ha exagerado en la literatura anterior. La conclusión de estos estudios, que el puerto de Kaipara está dominado por corrientes localizadas, respalda que el naufragio es eso, un naufragio, al igual que otras partes del puzle de los conquistadores. Todos los naufragios conocidos en la zona también han pasado por el puerto o intentado entrar en él, vía la barrera del puerto de Kaipara, una de las entradas a puerto

más peligrosas del mundo. Mientras que el puerto de Kaipara es uno de los más grandes del mundo, ocupando una superficie de 947 kilómetros cuadrados, la entrada al puerto solo mide seis kilómetros de ancho. Es conocido por sus traicioneros bancos de arena que se pueden formar a solo cinco metros bajo la superficie, y que se extienden a entre dos y cinco kilómetros desde la orilla. Estos bancos de arena se mueven constantemente, y la entrada al puerto es conocida en la zona como “el cementerio de naufragios de Kaipara” debido al gran número de naufragios que hay, más de 50 registrados (Diggley y Gordon, 2007), y otros 57 en la península de Pouto que no están registrados (Hilliham, comentario personal). Ninguno de estos naufragios se conocía por los cascos flotantes en las corrientes hasta esta parte de la costa de Nueva Zelanda. La tradición oral que probablemente hace referencia al naufragio de la bahía Midge, también menciona extranjeros que llevan armaduras llegando a la orilla, es decir, los marineros y soldados que sobrevivieron al viaje; en ese caso no le habría llevado meses o años alcanzar Nueva Zelanda.

Es por la tradición oral que no creo que el barco del naufragio de la bahía Midge llegase a Nueva Zelanda por casualidad, debido a que fue desviado de su ruta por los vientos durante uno de los monzones. Simplemente no parece factible. Si aceptamos que la madera que se ha recuperado del naufragio es roble y los restos del naufragio eran del doble del tamaño que se dice que tenía, entonces se puede proponer que uno de los Indiaman que desapareció en la costa oeste de Australia; como el *Ridderschap van Holland*, que fue sacado de su ruta por los vientos, seguía la ruta de Tasman por la parte baja de Australia, y se vio atrapado en un sistema climático con dirección suroeste cuando intentaban volver a las Islas de las Especias, acabando en la bahía Midge en el intento; pero como sabemos, este no era el caso del naufragio de la bahía Midge, que no era del tamaño ni del mismo material que el *Ridderschap van Holland*.

La teoría que parece más probable que las de que fue “sacado de la ruta” o la del “barco dañado”, es que el barco se mandase intencionadamente a Nueva Zelanda para continuar el viaje de Tasman. Una vez más, esto también es problemático porque en la VOC eran muy buenos guardando los informes de dichos viajes de exploración y dicho viaje, probablemente, estaría documentado. El tamaño del naufragio de la bahía Midge, unos 15 metros es pequeña en comparación con los tipos de barco que los holandeses podrían haber enviado en dichos viajes de exploración.



Como ejemplo de lo bien que la VOC documentaba los viajes, durante el periodo de torno al naufragio de la bahía Midge, sabemos que en 1696, una expedición de tres barcos, el Geelvink, el Nijptangh y el Weseltje, bajo el mando del comandante Willem de Vlamingh y los capitanes Gerrit Collaert y Cornelis de Vlamingh, fueron enviados a buscar el desaparecido *Ridderschap van Holland* y también a explorar Australia. También sabemos que en 1705, tres barcos, el de Vossenbosch, el Waaier y el Nova Hollandia, bajo el mando del comandante Maarten van Delft, realizaron un viaje de exploración en el golfo de Carpentaria y en la costa norte de Australia. Sabemos que en 1712 el Zuytdorp, capitaneado por Marinus Wijsvliet, naufragó en la costa de Australia justo al sur de la bahía Shark. Si la VOC registró e hizo público todos estos viajes exploratorios, es razonable pensar que también habrían registrado cualquier viaje a Nueva Zelanda. Otra opción es que no lo hicieran, quizás la VOC mantuvo el seguimiento del viaje a Nueva Zelanda en secreto, hasta confirmar si había más recursos para ser explotados. Sin embargo, esto es dudoso, porque los informes de dicho viaje seguramente ya habrían salido a la luz.

Dada la excelencia de la VOC para guardar informes, la teoría más probable es que el naufragio de la bahía Midge no sea un naufragio de la VOC, sino de uno de los navíos mercantes armados construido en los trópicos.

Nuestra teoría común es que el naufragio de la bahía Midge trajo un barco europeo a la Península de Pouto, que resultó en un conflicto inicial con los maoríes y la posterior mezcla. De las naciones europeas marítimas, creemos que el naufragio es de un barco holandés dado que eran la potencia dominante en el sudeste asiático en aquella época. Cómo llegó a la bahía Midge es tema de conjetura. En mi opinión, tanto un barco de la VOC o un navío mercante holandés, podrían haber sido enviados deliberadamente a Nueva Zelanda para asegurarse de los recursos existentes allí; podría haber sido sacados de su ruta por un monzón mientras navegaban en la “ruta oriental” en la red interna de comercio asiático; o podrían haber resultado dañados por un monzón y lanzados a la deriva hacia Nueva Zelanda por las corrientes oceánicas, aunque esto no creo que sea muy probable. De las teorías de los tres barcos, mi opinión es que la del “que fue enviado a propósito” es la más probable, y dada la excelencia holandesa en el mantenimiento de informes, en ausencia de un candidato de la VOC, seguramente se trataba de un navío mercante holandés armado.

Se consideró una teoría alternativa, la de que el naufragio sea español hecho con materiales locales en las Filipinas, que fue desviado de su rumbo en la ruta de los galeones entre Acapulco, en México, y Manila. La tradición oral respalda

esta teoría cuando se refiere a un “barco español” que naufragó, pero por el contrario, la madera recuperada del naufragio es de diferentes especies de teca que es endémica de las Filipinas (*T. philippinensis*) y la distancia es de más de 3800 millas náuticas, una vasta distancia para que un barco viajase y naufragara en Nueva Zelanda. El autor tampoco ha identificado al candidato a “barco español”, y la investigación llevada a cabo hasta la fecha respecto al barco mencionado en parte de la tradición oral de la península de Pouto, el Cicilia María, ha quedado en blanco.

En resumen, las piezas del puzzle de los conquistadores relevantes para esta teoría son: el naufragio de la bahía Midge, que se construyó con dos tipos de madera tropical del sudeste de Asia, benteca y teca, ambas comúnmente usadas en la construcción de barcos; la datación por radiocarbono de la madera del naufragio que arroja una fecha de  $1675 \pm 5$ , la fecha de construcción del barco está alrededor de  $1705 \pm 9$ , y la probable fecha del naufragio alrededor de 1730; un probable “sombbrero de piquero” holandés, casco de hierro encontrado en el puerto de Manukau, a unas 80 kilómetros al sur del naufragio; la tradición oral que probablemente está relacionada con el naufragio y habla de “personas blancas” que llevaban armaduras y cascos que libraron batallas con los maoríes, en las cuales la mayoría de la tripulación fue asesinada, excepto una minoría que se mezcló con los nativos maoríes; los maoríes de cabello pelirrojo y tez clara que se encontraban en la región en la época en que los primeros colonos llegaron a Nueva Zelanda y afirmaban que sus orígenes estaban en el barco; “los primeros” cascos que se han encontrado en las inmediaciones del naufragio y que han sido enterrados de nuevo; y “los esqueletos de hombres que llevaban armadura” han sido vistos en las inmediaciones del naufragio recientemente, en 1980.

Se requiere llevar a cabo más trabajo sobre el naufragio de la bahía Midge para asegurar su origen y, por supuesto, se necesitan voluntarios y recursos para continuar este rastreo. Basado en las piezas del puzzle de los conquistadores no descubiertas hasta la fecha, en mi opinión existe un naufragio en la península de Pouto que fue construido con maderas tropicales; fechado *alrededor de 1730*, que es el naufragio más antiguo de Nueva Zelanda, y *muy probablemente* sea de origen holandés.

## HAY UN NAUFRAGIO

### LOS PORTUGUESES, MUY POSIBLEMENTE Y CON PRUEBAS CLARAS, DESCUBRIERON NUEVA ZELANDA Y AUSTRALIA ENTRE 1520 Y 1524

Kenneth McIntyre (1977, 1982) y Peter Trickett (2007) han propuesto que el capitán portugués Christóvão de Mendonça descubrió Australia y la Isla Norte de Nueva Zelanda aproximadamente entre 1520 y 1524. Las piezas del puzzle que son más relevantes para esta teoría incluyen:

- Pieza 1 del puzzle: primeros mapas del siglo XVI de Australia y Nueva Zelanda.
- Pieza 2 del puzzle: el mapa de la Marina Real Británica que hace referencia al descubrimiento portugués de Nueva Zelanda.
- Pieza 4 del puzzle: un casco de hierro probablemente encontrado en el puerto de Wellington, Nueva Zelanda.
- Pieza 7 del puzzle: la campana tamil, Whangarei, Nueva Zelanda.
- Pieza 8 del puzzle: el Korotangi, Kawhia, Nueva Zelanda.
- Pieza 9 del puzzle: los naufragios en las costas de Nueva Zelanda.
- Pieza 10 del puzzle: el maorí de tez blanca y cabello pelirrojo.
- Pieza 11 del puzzle: la tradición oral de Northland, Nueva Zelanda.
- Pieza 12 del puzzle: la tradición oral en Nueva Zelanda en su conjunto.
- Pieza 15 del puzzle: el cañón y las monedas en el norte de Australia.
- Pieza 16 del puzzle: los enigmas de la costa este australiana.
- Pieza 17 del puzzle: los misterios del sudeste australiano.
- Pieza 20 del puzzle: las expediciones ibéricas en los mares del sur.

Alguien volvió a España o Portugal en el siglo XVI con un mapa bastante completo del noroeste, este y parte del litoral sur de Australia y parte de la Isla Norte de Nueva Zelanda; esto está claro para el autor de este libro en los mapas de Dieppe. McIntyre y Trickett creen que aproximadamente entre 1521 y 1524 (McIntyre dice 1521-1524 y Trickett 1522-1523) el capitán portugués Christóvão de Mendonça bordeó la costa este de Australia, continuando por la costa sur de ese continente; Trickett piensa que llegó hasta la Gran Bahía Australiana antes de regresar a Malacca por la Isla Norte de Nueva Zelanda. Trickett también propone que Mendonça realizó un mapa de parte de la costa noroeste australiana antes, entre 1520 y 1521. Ambos teóricos sugieren que Mendonça fue enviado en una misión secreta por el rey portugués Manuel I, para encontrar la legendaria tierra del sur del oro del famoso Marco Polo.

No hay crónicas portuguesas propiamente dichas (tales como un diario de a bordo) que afirme rigurosamente que Mendonça descubrió Nueva Zelan-

da y Australia; pruebas circunstanciales apuntan que la(s) expedición(es) de Mendonça realizaron estos descubrimientos. Su nombre ha llamado nuestra atención por el gran historiador portugués del siglo XVI João de Barros, famoso por su obra *Décadas da Ásia* (1552-1615), que era una historia de los portugueses en la India y Asia.

Barros nombra a Mendonça como el capitán de un barco que partió de Lisboa en 1519 con instrucciones para encontrar la legendaria tierra del sur del oro del famoso Marco Polo:

«*A finales de junio del año 1520 llegó un barco que había partido del reino ese año, el capitán y piloto era Pedro Eanes, apodado el Francés, al que por ser un hombre diligente y versado en los asuntos del mar, el rey Manuel había confiado unas cartas para Diogo López relativas a asuntos de servicio. Y entre otras cosas que el rey ordenó a Diogo hacer ese año, era enviar a alguien en el mismo barco que Pedro Eanes, a quien se le encomendaría ir a descubrir las Islas del Oro más allá de Sumatra, las cuales hemos mencionado anteriormente, ya que muchas personas que han ido a esas partes de la India le han dado grandes esperanzas de que se podrían descubrir. Diogo López le dio esto a Christóvão de Mendonça, el hijo de Pero Mendoça, el alcalde de Mourão, de cuyo viaje haremos mención más adelante.*»

Después Barros describe como Mendonça se desvió de su expedición a las Islas del Oro para ayudar a construir un fuerte en Pedir, en el noroeste de Sumatra, y volver a Malacca a principios de 1521. No hay más menciones de Barros de la expedición de Mendonça a las Islas del Oro. Recientemente se halla disponible otra mención al viaje de Mendonça. El historiador lisboeta José Alberto Leitão Barata descubrió referencias a la expedición de Mendonça en el trabajo de 1962 del padre António da Silva Rego, que había revisado crónicas portuguesas originarias de Mozambique, donde los portugueses tuvieron bases en el siglo XVI. Según da Silva Rego y Barata, tres barcos formaban la flota de Barata: una carraca, una carabela y un bergantín, más un *parau* (un tipo de navío de navegación del sudeste asiático) añadido en 1521 en el puerto indio de Cochín.

Es aquí donde los informes sobre los movimientos de Mendonça son confusos. Según Barros, entre junio de 1520 y principios de 1521, Mendonça navegó

desde Goa a Malacca y a Pedir, en Sumatra, y después volvió a Malacca. Según da Silva Rego y Barata, Mendonça añadió otro barco a su flota durante el camino de vuelta a Cochín, en la India, también en 1521. Lo que es seguro es que Mendonça salió de Malacca poco después del 10 de enero de 1522, y no hay informes conocidos de su paradero hasta marzo o mayo de 1524, donde una inscripción en piedra dejada en Ciudad del Cabo, Sudáfrica, confirma que pasó por allí.

Trickett opina que Mendonça hizo dos viajes entre junio de 1520 y marzo o mayo de 1524. El autor lo sostiene apoyándose en el dibujo de los litorales de los mapas de Dieppe, que muestran parte de la costa noroeste de Australia. Trickett escribe:

« Si se cree a los cronistas oficiales, la expedición de Mendonça a la Isla del Oro, planificada a finales de 1520, habría sido retrasada hasta que fue demasiado tarde para salir... Hay tres razones para dudar de esta afirmación. Pero en cualquier caso la evidencia apunta a que Mendonça navegó de vuelta a la India en 1521, al menos hasta Cochín, donde sabemos que el *parau* renovado de Gonçalo Homem se sumó a su flota. Debió de haber una buena razón para esta tardía partida. ¿Podría ser lo contrario de lo que los cronistas oficiales cuentan y que Mendonça ya hubiera realizado un viaje secreto a la costa oeste de la Isla del Oro y que hubiera vuelto convencido de la necesidad de un navío pequeño y de gran maniobrabilidad para una exploración costera más exhaustiva de estas peligrosas y desconocidas costas? »

La opinión del autor es que Mendonça realizó dos viajes de descubrimiento entre junio de 1520 y marzo o mayo 1524. Dado que hay dos informes distintos de los movimientos de Mendonça en 1521 que son difíciles de conciliar, mi opinión es que entre junio de 1520 y una fecha desconocida de 1521 Mendonça añadió el *parau* a su flota en Cochín y, por tanto, no estaba construyendo un fuerte en Pedir, Sumatra, como ha sugerido Barros, sino explorando la costa noroeste de Australia. Los mapas de Dieppe son, en opinión del autor, una prueba de que alguien puso en un mapa a este litoral. Si, en ausencia de otros candidatos, esa persona fue Mendonça, entonces, el momento en que pudo hacerlo fue entre junio de 1520 y 1521, cuando volvió a Cochín. No tiene sentido que navegase desde Goa a Malacca; a Pedir, en Sumatra; a Malacca, y volviese a Cochín, en la India, antes de dirigirse de vuelta a Malacca

a principios de 1522, si tenía instrucciones de su rey de descubrir las Islas del Oro. Seguramente él solo estaba haciendo una cosa: descubrir las Islas del Oro. Distintos utensilios físicos y la tradición oral de la costa noroeste de Australia respaldan la teoría.

En mi opinión, las evidencias del viaje incluyen los cuatro cañones descubiertos en la bahía de Napier Broome; la confirmación de los aborígenes que menciona a “*hombres con piel como de tortugas y cocodrilos*” (una probable referencia a hombres que llevaban armaduras) librando una batalla contra los aborígenes del lugar; la fecha de ese acontecimiento que, según la misma tradición oral, estaría alrededor de 1560; la pintura de la cueva descubierta por George Grey en la costa, de quien, Trickett ha propuesto, sería el superviviente de un naufragio; y el arma giratoria y la jarra portuguesa encontradas cerca de Darwin.

Si este conjunto de evidencias se suma a los detalles de este litoral en los mapas de Dieppe, particularmente a los del mapa Vallard, entonces hay suficiente información del puzle ahí para, en mi opinión, concluir que con toda probabilidad fueron los portugueses los que descubrieron esta costa. Uno de los cañones de la bahía de Napier Broome es incluso más explícito: tiene la rosa y la corona de Portugal grabadas.

Solo recientemente, en 2006, se ha examinado la teoría portuguesa respecto a los cañones de la bahía de Napier Broome. El reto viene de Jeremy Green, que concluye que los cañones eran de un barco macassan que se encontraba de visita en la costa australiana para recolectar pepinos. Green concluye que uno de los cañones es un arma comercial del sureste de Asia y los otros, réplicas portuguesas. Para llegar a esta conclusión, Green contactó con españoles y portugueses con el fin de evaluar su opinión sobre los cañones, pero aparentemente no le dieron suficientes evidencias de que los cañones fuesen de fabricación ibérica. Creo que para confirmar si estos cañones eran portugueses, españoles u otra cosa es necesario que los examinen expertos de España y Portugal. Hasta que esto ocurra, el origen de los dos cañones está abierto, pero con gran probabilidad puede que sean portugueses.

La falta de detalle en la costa norte de Australia de los mapas de Dieppe, entre los actuales Darwin y cabo York, comparada con el meticuloso detallismo del resto (las Islas Tiwi son evidentes en los mapas) respaldan esta teoría: la región de Darwin, donde se encontraron el arma giratoria y la jarra, es probablemente el último lugar en la costa norte que visitó Mendonça antes de poner rumbo a Malacca o Cochín para reparar su flota en algún momento antes de septiem-

bre de 1521, con el viento del sudeste a su espalda. Y, si durante su primer viaje uno de los barcos de la flota de Mendonça llegó al arrecife en la bahía de Napier Broome y tiraron los cañones por la borda para reflotar el barco, entonces, tiene sentido que Mendonça hubiera buscado otro navío de menor calado —el *parau* reparado de Gonçalo Home— de vuelta a Cochin para el segundo de sus viajes.

Entre septiembre de 1521 y el 10 de enero 1522, con el viento ahora soplando desde la dirección contraria —oeste—, creo que Mendonça navegó entre Cochin y Malacca. Da Silva Rego y Barata confirman que Mendonça estuvo en Malacca el 10 de enero de 1522. Entre 1522 y 1524, mi opinión es que Mendonça realizó el segundo de sus viajes trazando el mapa desde cabo York, bajando por la costa este de Australia y continuando hasta la Gran Bahía Australiana, antes de poner rumbo de vuelta y regresar a los trópicos y después a Ciudad del Cabo, vía la Isla Norte de Nueva Zelanda.

Si los viajes tuvieron lugar, y los mapas de Dieppe indican que los hicieron, ¿por qué no hay informes, tales como un diario de a bordo, de un viaje tan importante? Es razonable preguntárselo. McIntyre ha argumentado que no hay informes originales del presunto viaje de Mendonça porque se perdieron en el terremoto de Lisboa de 1755. Trickett ha argumentado que el descubrimiento se mantuvo en secreto debido a la rivalidad de Portugal con España, una rivalidad que era relevante durante aquella época, el periodo de la demarcación acordada por los españoles y portugueses en 1494 mediante el Tratado de Tordesillas, que, efectivamente, costreñía a españoles y portugueses a dirigir sus viajes por el Atlántico a uno y otro lado de la línea de demarcación. Dada la incertidumbre sobre hasta dónde se extendía esa línea en el Pacífico, los portugueses probablemente se guardaron sus descubrimientos por temor a que los españoles reclamasen que se encontraban en su radio de acción. Estoy de acuerdo con que los portugueses en principio, entre 1524-1529, probablemente mantuvieran en secreto su descubrimiento porque estaban temerosos de la interpretación que pudiera hacerse del Tratado de Tordesillas, pero más tarde, una vez que se negoció el Tratado de Zaragoza en 1529 y la costa oriental de Australia y Nueva Zelanda se encontraron en la esfera española, mi opinión es que los portugueses permanecieron callados porque no querían que sus mayores competidores, los españoles, estuvieran al tanto de la existencia de sus descubrimientos, que para entonces se encontraban en la esfera española.

La teoría de McIntyre y Trickett respecto al descubrimiento de Australia por Mendonça está en gran parte basada en los nombres portugueses encontrados

en los mapas de Dieppe y en la similitud entre los litorales de los mapas y los de Australia (Trickett también se refiere a los mapas para respaldar un descubrimiento portugués de Nueva Zelanda, pero McIntyre no, confiando en utensilios tales como la campana tamil y el casco de hierro de Wellington). Además de a los mapas, Trickett se refiere a utensilios físicos y evidencias etnográficas, incluyendo: el cañón de la bahía de Napier Broome con el grabado portugués; una plomada del siglo XVI de probable origen portugués encontrada en la Isla Fraser, Australia; unas jarras de cerámica del siglo XVI, probablemente portuguesas, encontradas en la Isla Gabo, en la costa sureste de Australia; las ruinas de la bahía Pettungerbe, en la misma costa; la tradición oral aborígen en las bahías de Napier Broome y Pettungerbe relativa a batallas con hombres blancos que llevaban armaduras; el casco de hierro probablemente encontrado en el puerto de Wellington, que Trickett afirma que es portugués, y la tradición oral maorí del cabo del Este y el estrecho de Cook sobre el barco de la “primera persona blanca”, que llegó antes que Tasman.

Respecto a la representación de Nueva Zelanda en los mapas de Dieppe, estoy de acuerdo con Trickett (2007) en que la isla al oeste de Gran Java en los mapas de Dieppe, llamada Illa do Magna, esencialmente encaja con el litoral de la Isla Norte de Nueva Zelanda. Le pregunto, porque su opinión es importante respecto a esta teoría, y la pregunta es; ¿un cartógrafo del siglo XVI se inventaría las costas de Gran Java e Illa do Magna y creativamente pondría nombre a más de 120 lugares en esas masas de tierra? Si lo hicieron, entonces, en mi opinión, se trata de la más extraordinaria de las coincidencias que los litorales sean tan similares a partes de Nueva Zelanda y Australia. Queda claro por los mapas de Dieppe, especialmente por el Atlas Vallard, que las tierras de Gran Java e Illa do Magna son lugares reales que un primer viajero visitó: el nivel de detalle de los mapas y el número de lugares son demasiado grandes para haber sido creados por un cartógrafo del siglo XVI de la nada, especialmente por un cartógrafo ilustre conocido por ser “cuidadoso” como Jean Rotz, que es el autor de 12 mapas, incluido un mapamundi, de 1542.

La conservadora de mapas en la Biblioteca Británica, la fallecida Helen Wallis, en 1981 realizó un comentario sobre los mapas de Dieppe, y estaba de acuerdo en que estas tierras habían sido visitadas por navegantes. Afirmaba:

«... Es notable cuantos de estos nombres describen características físicas... Otros parecen registrar los acontecimientos y asociaciones personales de un viaje de exploración, incluidos nombres de santos... Está claro que la tierra

*representa un descubrimiento hecho en un viaje europeo o una exploración costera. En segundo lugar, aparentemente no era una tierra de poblaciones asentadas y civilizadas, cuyas gentes informasen a una expedición visitante sobre los nombres de ciudades y otros lugares (de hecho, no hay indicios de ciudades). Tercero, el número de nombres portugueses sugiere que el viaje fue realizado, o al menos registrado, por los portugueses. Las banderas en la carta de navegación Desliens de 1561 y 1566 son más explícitas indicando un descubrimiento portugués. >>>*

Deberíamos respetar la opinión de la doctora Wallis. Mientras vivía, como conservadora de mapas en la Biblioteca Británica era una autoridad en su campo y desempeñaba labores que incluían la de presidenta de la Asociación Internacional de Coleccionistas de Mapas, de la Asociación para la Investigación Náutica y de la Asociación Cartográfica Británica. Entre sus condecoraciones se incluye una OBE en 1986. Su opinión, en base a los mapas de Dieppe, era que “*la respuesta al enigma debería considerarse como no probada, pero con todas las posibilidades a favor de un descubrimiento portugués de Australia*” (1988).

En Nueva Zelanda, dos ilustres historiadores del siglo XIX también comentaron la autenticidad de los mapas de Dieppe. Eran los doctores Thomas Hocken y Robert McNab, que escribieron en 1894:

*>>> Indudablemente antes de Tasman hubo tres navegantes que habían visitado Nueva Zelanda... Nos justificamos pensando que están enterrados en los viejos archivos de las crónicas de Portugal y España, que, si se encontrasen, darían un informe sobre Nueva Zelanda anterior a los que consideramos los más antiguos... Los arcones de hierro de Portugal y de España son los probables almacenes de estos tesoros, o podrían haber sido vaciados en las bibliotecas papales y monacales... y podrían yacer cubiertos por el polvo acumulado de los siglos. >>>*

Aludiendo brevemente al mapa de Jean Rotz de 1542, el doctor Hocken añadió:

*>>> Estas extrañas sombras en el mapa exponen la sólida probabilidad de que Nueva Zelanda fuese conocida por los europeos, y más probablemente por los portugueses, al menos hace 350 años [es decir, en el siglo XVI]. >>>*

En mi opinión, si el mapa del siglo XVI existe y el litoral de parte de ese mapa encaja considerablemente con las costas de Nueva Zelanda y Australia, y esas costas están en una posición similar en el mapa de las actuales Nueva Zelanda y Australia, y los mapas contienen más de 120 nombres portugueses de lugares en las costas, entonces, esas tierras, se puede proponer con toda probabilidad, fueron muy posiblemente descubiertas por los portugueses. El abogado australiano Kenneth McIntyre, en opinión del autor, ha retado correctamente a quienes critican que los mapas de Dieppe proporcionan evidencias de un descubrimiento portugués de Australia:

*>>> Todo crítico que busque negar el descubrimiento portugués de Australia se enfrenta con el problema de proporcionar una teoría alternativa para justificar la existencia de los mapas de Dieppe. Si el [mapa] Dauphin no es un documento de exploración real, entonces, ¿qué es? >>>*

McIntyre no confía en los mapas para respaldar un descubrimiento portugués de Nueva Zelanda, en su lugar, confía en utensilios tales como la campana tamil y el casco de hierro de Wellington.

Sobre el tema de los mapas, la carta de navegación de la Marina Real Británica n.º 748, impresa en 1803 y más tarde en 1817, contiene referencias a un descubrimiento portugués de Nueva Zelanda en aproximadamente 1550. La carta, conocida como “carta de navegación de la Marina Real n.º 748”, fue utilizada durante aproximadamente medio siglo y no fue retirada hasta 1856, cuando fue sustituida por cartas más actualizadas. Lo que se conoce en Nueva Zelanda como estrecho de Cook, en el mapa se llama *golfo de los Portugueses* y cabo del Este es *cabo Feroso*, “cabo Hermoso” en portugués. La parte más interesante del mapa son las palabras escritas junto a Nueva Zelanda que afirman:

*>>> Nueva Zelanda (Descubierta y llamada así por Tasman en 1642, pero cuya costa este era conocida por los portugueses hacia el año 1550). >>>*

¿Qué significa “conocida por los portugueses hacia el año 1550”? ¿Significa que los portugueses estuvieron en Nueva Zelanda y la descubrieron? Literalmente, el año 1550 no coincide inmediatamente con el(los) presunto(s)



viaje(s) de Mendonça entre 1520 y 1524, sin embargo, investigando más exhaustivamente, la fecha encaja con el supuesto viaje de Mendonça entre los años 1520 y 1524, si la Marina Real Británica usó una o más de las cartas de navegación de Dieppe como fuente para la carta de navegación de la Marina Real n.º 748.

La carta de navegación de la Marina Real fue elaborada después de que el mapa Dauphin (1547) llegara a ser propiedad de la Biblioteca Británica en 1790, y las circunstancias sobre cómo la carta Dauphin pasó a ser propiedad de la biblioteca plantea interesantes preguntas.

Según la doctora Helen Wallis, la carta Dauphin fue, durante un tiempo, propiedad de Edward Harley, conde de Oxford y uno de los principales señores de la Marina Real. Posteriormente fue adquirida por sir Joseph Banks, que navegó en la primera expedición de Cook. Nadie sabe la fecha exacta de adquisición, solo que Banks presentó el mapa Dauphin a la Biblioteca Británica en 1790, 19 años después del primer viaje de descubrimiento de Cook. Se creía que sir Joseph Banks había tenido la Dauphin con él en el primer viaje de Cook.

Si la llevó o no es importante porque al capitán Cook, el británico cuyo barco, el Endeavour, está grabado en nuestra moneda de 50 céntimos, se le atribuye el mérito de realizar el primer mapa de Nueva Zelanda y del litoral oriental de Australia. Seguro que Abel Tasman puso en el mapa parte de Tasmania y parte de la costa occidental de Nueva Zelanda en la parte alta de la Isla Sur y la baja de la Isla Norte, el asunto es que el mismo Cook reclamaba el descubrimiento del litoral oriental de Australia desde la latitud 38 grados hacia el sur, cuando escribía en su diario el 22 de agosto de 1770:

««La costa oriental, desde la latitud 38 grados hacia el sur y hasta este lugar, estoy seguro de que nunca ha sido vista ni visitada por ningún europeo antes que nosotros.»»

Si Cook tenía la carta Dauphin con él, vía Banks, ¿con qué precisión lo encontró? Contrariamente a su anterior afirmación, ¿sabría hacia dónde iba? Matthew Flinders, el primer hombre que circunnavegó Australia entre 1801-1803, proporciona la respuesta. Él realizó la circunnavegación con uno de los mapas de Dieppe en la mano. Su apreciada opinión fue:

««La dirección dada a algunas partes de la costa se acerca demasiado a la verdad para que todo se trate de una conjetura.»»

De igual manera, Trickett comparó los 120 nombres portugueses en el Atlas Vallard con los lugares actuales:

««Los nombres que aparecen en el mapa Vallard tienden a ser prácticos, en ocasiones hasta el punto de la banalidad: Río Grande aparece una y otra vez, al igual que Terra Alta (Tierra Alta), Illa Grossa (Isla Grande) y Bonno Porto (Puerto Bueno).»»

¿Por qué es importante? Porque los nombres en la Dauphin, otros de los mapas de Dieppe y el mapa de Cook describen las características físicas. En otras palabras, partes del litoral oriental de la Dauphin son precisas. Un marinero, más de 245 años antes que Cook, vio el Gran Arrecife de Coral y lo llamó “Coste Dangereuse”. Vio la bahía de Cook y exactamente las llamó “R de beaucoup de isles”.

Observemos el comportamiento de Cook porque se pueden encontrar pistas en él sobre si tenía consigo el mapa Dauphin o no. McIntyre señaló que, cuando Cook encalló el Endeavour en la Gran Barrera de Coral (la Coste Dangereuse en la Dauphin) y finalmente consiguió sacar el barco del coral, tenía opciones limitadas...

««Con las bombas extrayendo agua al ritmo que se introducía y un tapón en el agujero abierto tapado con estiércol de oveja, Cook no se dirigió directamente al punto costero más cercano por la ruta más corta, rumbo al oeste... Un marinero naufragado en un mar desconocido no tiene muchas opciones, y su probabilidad de alcanzar la costa era, en el mejor de los casos, una desalentadora carrera contra el tiempo. Por otro lado, no continuó hacia el suroeste; un poco más hacia atrás, se dirigió hacia alguna playa o cueva que ya habría visto. En su lugar se dirigió hacia el noroeste, hacia lo desconocido, hacia una costa que no podía ver, hacia una tierra que incluso podía no existir, hacia una zona que aún no había inspeccionado y que podría resultar ser peor que cualquier cosa experimentada anteriormente. Divisaría la entrada al

*puerto de Cooktown, el único puerto en miles de millas de la costa de Queensland que era apropiado para sus propósitos. >>*

Curiosamente, si Cook también tenía la carta Desliens, esta muestra de forma atrayente un “puerto acogedor, bien resguardado y seguro” en el lugar del actual Cooktown, aunque contiene un error: se presenta más grande que en la realidad.

Aunque parezca curioso, cuando Cook entró en el puerto, escribió en su diario que había encontrado el puerto “mucho más pequeño de lo que le habían dicho”. Resulta interesante que Cook realizase ese comentario sobre un puerto del que no tenía conocimiento y, gracias al cual, logró salvarse a sí mismo y a su tripulación.

Ray Parkin, que editó un informe sobre el viaje de Cook de 1768-1771, interpretó el mismo pasaje: “... *Fondearon a 4 brazas a aproximadamente una milla de la orilla y después hicieron señales a los botes para volver a bordo, tras lo cual fui yo mismo y marqué con una boya el canal, que encontré muy estrecho, y el puerto, mucho más pequeño de lo que me habían dicho pero muy conveniente para nuestro propósito*”. Algunos lo han interpretado para contradecir el informe de McIntyre.

Más tarde, cuando Cook llegó a Batavia, en Indonesia, envió una carta al secretario de la Marina Real, el 23 de octubre, afirmando:

*<< Aunque los descubrimientos hechos en este viaje no son grandes... >>*

En una carta privada el escribió lo mismo. Como McIntyre ha cuestionado correctamente, ¿es esto exagerar la modestia para un hombre que acaba de explorar y poner sobre el mapa miles de kilómetros de litoral virgen?

La respuesta a esta pregunta depende de ustedes.

Déjenme volver a la afirmación de Cook: “*La costa oriental, desde la latitud 38 grados hacia el sur y hasta este lugar, estoy seguro de que nunca ha sido vista ni visitada por ningún europeo antes que nosotros*”. ¿Sabemos que Cook tenía la carta Dauphin u otros mapas de Dieppe cuando partió en su primer viaje de descubrimiento? No, no con certeza, pero lo que sabemos es que la Dauphin estaba en posesión de sir Joseph Banks en 1790, 19 años después del viaje.

¿Importa si Cook tenía el mapa Dauphin en su posesión o no?

El capitán Cook era un gran hombre y el viaje que él y su tripulación del Endeavour realizaron estará siempre grabado tanto en la historia australiana como en la neozelandesa. Su gloria únicamente, en palabras de McIntyre, “*se reduciría de forma mínima*” si resultase que tenía en sus manos el mapa de un predecesor. Como escribe McIntyre: “*Hay algo ahí, seguro...*”.

Pero yo hago una digresión. Estaba discutiendo que el mapa Dauphin fue regalado a la Biblioteca Británica por Joseph Banks en 1790 y cómo esto se relaciona con el mapa de la Marina Real Británica. El geógrafo del rey y el Comité de Mapas del Almirantazgo Británico, tras inspeccionar el nuevo mapa en su colección (el mapa Dauphin), reevaluaron lo que se conocía del mundo y, en 1803, concluyeron que los portugueses eran los descubridores más probables de Nueva Zelanda, de ahí la existencia del mapa de la Marina Real Británica.

En mi opinión, el punto clave del mapa de la Marina Real Británica es que desde 1803, cuando la carta fue publicada por primera vez, hasta cuando fue retirada en 1856, esta institución creía que los portugueses eran los que con más probabilidad descubrieron Nueva Zelanda y Australia. La teoría de que los portugueses descubrieron Nueva Zelanda y/o Australia no es, por lo tanto, un fenómeno nuevo. Ha sido tomada en serio por los afines a Major (1859), Hocken y McNab (1894), Collingridge (1895), McIntyre (1977, 1982), Wallis (1981), Trickett (2007) y también por la Marina Real Británica entre 1803 y 1856. ¿Ha cambiado tanto la simple lógica humana para ser capaz de ver similitudes en los litorales durante este tiempo? Parece que no.

Volviendo a Mendonça, ¿adónde se dirigió en el segundo sus viajes? En opinión de Trickett y del autor, partió desde Malacca, con el viento del oeste, y bordeó el mapa desde el cabo York hacia abajo hasta el comienzo de la Gran Bahía Australiana, antes de volver a los trópicos vía la Isla Norte de Nueva Zelanda. De camino al sur, tras sortear la Gran Barrera de Coral (la “Costa Dangersa”), probablemente la tripulación de Mendonça encontró piedra pómez cerca de la Isla Fraser, teniendo en cuenta la palabra *pomezita* (piedra pómez) en el Vallard, justamente en la zona en que Bill Ward descubrió una plomada de 500 años entre capas de piedra pómez. La plomada probablemente era de una red para pescar camarones y el siguiente nombre en el Vallard, *cammonron* (camarones), escrito en el lugar donde hoy hay un conocido mercado de camarones, es demasiado preciso para ser una coincidencia.

Más hacia abajo en la costa hay otra posible señal del viaje de Mendonça, y quizás de la primera vez que su viaje se enfrentó a una catástrofe. Mendonça podría haber perdido uno de sus barcos en la Isla Stradbroke, uno con “*una popa alta y castillo de proa*”, aunque la fecha de 1597 visible en la moneda descubierta en las inmediaciones del naufragio podrían descartar que el naufragio de la Isla Stradbroke fuese parte de la flota de Mendonça.

Aparte de la moneda, de los cuatro barcos, si Mendonça perdió uno de ellos, probablemente fue la carraca o la carabela. De los dos, yo creo que fue más probable la carabela, puesto que supuestamente Mendonça iba en la carraca y, con tanta costa sobre el mapa (como es evidente por el Vallard), no es probable que se perdiera el buque insignia. Cómo naufragó el barco es un asunto sobre que conjeturar, dada su posición en 18 Mile Swamp. Podría haber navegado en lo que era la desembocadura del río Nerang, que desde entonces se ha ennegado y se ha convertido en parte de 18 Mile Swamp, o podría haber sido golpeado por un maremoto, dada la descripción del capitán Thomas Welsby en 1921: “*He visto tantos tesoros del océano a unos cientos de yardas de la orilla, entre las colinas y los valles, y solo me queda decir que me inclino a pensar que el mencionado naufragio fue, como los restos del océano, lanzado a tierra por algún maremoto*”. Pasara lo que pasara y al margen de que el naufragio de la Isla Stradbroke fuera de la flota de Mendonça o no, Mendonça pasó lo suficientemente cerca de Stradbroke y la Isla Moreton para ponerlas en el mapa junto al canal que hay entre ellas, algo que Cook no logró, como resume concisamente Trickett:

«*En esta parte de la costa Cook no consiguió descubrir ni Moreton ni la Isla North Stradbroke: lo más cercano que estuvo fue en el llamado Point Lookout y en un segundo promontorio más al norte, cabo Morton, pero de manera equivocada asumió que ambos cabos eran parte del continente. Este error provocó que no los reflejara en el mapa, ni las islas Moreton y North Stradbroke y, por supuesto, no vio ni la bahía de Moreton ni el río Brisbane. Las cartas de navegación de Mendonça... podrían tener defectos, pero aquí, como en la Isla Fraser, no se puede negar que proporcionan muchos más detalles que las del ilustre Cook.*»

Hay indicios de que hubo supervivientes en el naufragio de la Isla Stradbroke, Isobel Hannah describía en 1921 “*distintos tipos entre los nativos de la isla, algunos claramente con un color más claro y con características de tipo europeo*”.

En cualquier caso, y dada la fecha de la moneda de la Isla Stradbroke (1597), probablemente toda la flota de los cuatro pusiera rumbo al sur por el promontorio Wilsons, poniendo en el mapa la costa a medida que avanzaban hasta la Isla Canguro y el golfo Spencer, en la costa sur de Australia, como se evidencia en el Atlas Vallard.

Quizás cuando llegaron a este punto, o bien decidieron volver por donde habían venido, o bien se vieron forzados a volver por uno de los violentos sistemas climatológicos que azotan la parte baja de Australia. Quizás en uno de estos episodios Mendonça perdió el primero de sus barcos en Warrnambool, Victoria, teniendo en cuenta el famoso Barco de Caoba de la tradición oral australiana. El asunto de si perdió un barco aquí, como el naufragio más al norte de la Isla Stradbroke, se presta a conjeturas hasta que la madera de ambos naufragios, con un origen claro, pueda ser fechada. Cómo llegó allí el naufragado Barco de Caoba, al igual que el naufragio de la Isla Stradbroke, es, de nuevo, un asunto sobre el que conjeturar: bien vía un maremoto, bien por una de esas violentas tormentas del sur. En cualquier caso, de toda la flota, en opinión de Trickett, el bergantín sería el que encajaba mejor con la descripción del Barco de Caoba: “... *El Barco de Caoba no encaja, ni por lo más remoto, con la descripción de una carabela... De estos hechos podríamos razonablemente concluir que, si el enigmático Barco de Caoba era, de hecho, de origen portugués, sería como el bergantín naufragado de Mendonça*”.

Si el bergantín naufragó en Warrnambool, hay indicios a lo largo de la costa que sugieren que un segundo navío, quizás una carabela, naufragó en la Isla Gabo, explicando así las jarras y la estatuilla portuguesas que se han pescado allí desde 1960. Y con el debate todavía abierto sobre el origen de las Llaves de Geelong descubiertas en Limeburner's Point, en la bahía Corio, en esa costa, quizás uno de los barcos (la carabela o el *parau*) llegara a la bahía Port Phillip y uno de los marineros dejara caer sus llaves mientras estaban en tierra, si su origen es de un viaje portugués, puesto que la carraca está supuestamente donde realizaron el diseño del mapa y la bahía Port Phillip no es visible en los mapas de Dieppe. Esto también indica que, si la carabela entró y salió de la bahía Port Phillip, no tuvo la oportunidad de pasar la información a la carraca porque la bahía no está incluida en el mapa. Quizás esto se debe a que la flota fue golpeada por otra de esas violentas tormentas poco después, y la carabela naufragó en la Isla Gabo. Y, si naufragó allí, ¿cómo pueden las piezas del puzzle de los conquistadores que respaldan la presencia portuguesa en la bahía Pettungerbe armonizarse?

La bahía Pettungerbe es demasiado pequeña para albergar una carraca y no aparece en los mapas de Dieppe, lo que indica que la carraca probablemente no viajó allí. Aún así, la existencia de ruinas de piedra, la gran cantidad de piedras sueltas formando un círculo que probablemente los Imlay construyeron en la parte de arriba, junto con el supuesto hallazgo de los Imlay de “*un gran árbol totalmente desarrollado*” en las ruinas; la tradición oral respecto a los nativos katungal que usaban canoas hawaianas con velas hechas de pieles de zarigüeyas; la tradición oral que explica que había algo “diferente” en los aborígenes de esta costa, y la historia del presidente del Consejo de Tierras Aborígenes Ben Cruise que cuenta una leyenda sobre gente de la región luchando en una batalla contra “*hombres en cuerpos de piedra*”, y la teoría de Trickett sobre que Pettungerbe realmente significa “lugar de Pettungel”, “lugar de Portugal”, apuntan a que quizás los portugueses pasaron un tiempo allí. No hay evidencia del naufragio, quizás esto se debe a que fue quemado por aborígenes saqueadores o a que se hundió en la Isla Gabo y los supervivientes se dirigieron a la bahía Pettungerbe en el bote de remos.

A su llegada a Pettungerbe, quizás los marineros supervivientes contruyeron un fortín para protegerse de los aborígenes locales. Por qué la tripulación superviviente del bote de remos no continuó hacia el norte desde este punto en un intento de volver a las Molucas es un asunto sobre el que conjeturar, pero se podría aludir a la batalla relatada por Ben Cruise: su gente luchó contra “*hombres con cuerpos de piedra*”. Si hubo una batalla, quizás la mayoría de los portugueses fueron asesinados y los supervivientes fueron hechos prisioneros, pasando a formar parte del clan local; eso explicaría los “diferentes” aborígenes vistos en esa costa. Y quizás esto explique por qué el fuerte portugués no se acabó: los mataron antes de que tuviesen la oportunidad de acabarlo y los Imlay, más tarde, usaron el gran montón de material para empezar a construir una casa.

Si la carabela naufragó en la Isla Stradbroke o en la Isla Gabo (más probablemente en la última) y el bergantín, en Warrnambool, ¿qué ocurrió con el resto de los barcos de la flota de Mendonça? El puzzle de los conquistadores indica que dos de los barcos de la flota de Mendonça pusieron rumbo a Nueva Zelanda, seguramente la carraca y el *parau*. Tres lugares claves de Nueva Zelanda ofrecen posibles pruebas de lo que podría haber ocurrido con los dos barcos restantes de Mendonça.

El primero de estos puntos es Wellington, donde las siguientes piezas del puzzle proporcionan posibles evidencias físicas de un descubrimiento portugués: un casco de hierro de época de 1580, probablemente encontrado en el puerto de

Wellington; la tradición oral maorí al respecto de un navegante “blanco” que estuvo en Wellington y tuvo un hijo con una mujer maorí; las enfermedades venéreas entre los maoríes, existentes, según Cook, antes de su viaje. Como se discutió anteriormente en el debate sobre la teoría de Juan Fernández, hay suficiente información en la tradición oral que sugiere que un navegante europeo, que no era Abel Tasman, ni de Surville, ni du Fresne, estuvo en Queen Charlotte Sound antes que Cook. El mismo capitán Cook pensó que había habido un barco anterior. Respecto al casco de hierro, una primera interpretación sobre el estilo y la fecha del mismo (1560-1580) no encaja con un descubrimiento portugués alrededor de 1520-1524. Sin embargo, Trickett ha planteado de modo aceptable que la fecha de 1580 se puede interpretar de manera arbitraria, argumentando que los cascos de hierro de ese tipo eran usados en Europa desde 1450, y citando cascos similares al de Wellington que había visto en el Museo Militar de Lisboa. El casco de hierro de Wellington podría ser portugués y proceder del barco de Mendonça.

El cabo del Este es otro punto caliente que Mendonça podría haber visitado según la tradición oral maorí: el informe del Ngati Porou Tohunga Mohi Turei de 1911 sobre un primer navegante probablemente europeo visto en la costa de cabo del Este puede respaldar esta teoría. En opinión del autor, se debe dar más peso a estas dos tradiciones orales maoríes que mencionan a un navegante “blanco” que visitó el cabo del Este y el puerto de Wellington, puesto que vienen de hombres honrados: el capitán James Cook y el reverendo Mohi Turei.

¿Qué ocurre con el tercer punto? Trickett propone que cuando Mendonça alcanzó por primera vez la costa de Nueva Zelanda, el primer punto de referencia que vio fue el monte Taranaki. Él sugiere que Mendonça, supuestamente, después puso rumbo al sur y navegó hasta Wellington antes de dirigirse hacia la costa oriental de la Isla Norte y hasta la Isla Gran Barrera, antes de navegar hacia Malacca con los mapas que había elaborado de Nueva Zelanda y Australia.

Según mi teoría, el puerto de Kaipara es el tercer punto caliente en el puzzle de los conquistadores y el primer lugar de Nueva Zelanda al que probablemente llegaron los dos barcos restantes de Mendonça. Si se observa detenidamente la Illa do Magna en el mapa Vallard (1547), hay una ensenada en la punta norte de la costa oeste que podría ser el puerto de Kaipara. Hay muy poco de la Illa do Magna hacia el norte de este punto reflejado en el mapa. Por lo tanto, tiene sentido que el navegante que realizó el mapa llegara primero al puerto de Kaipara, antes de dirigirse hacia el sur, y elaborara el mapa desde el puerto de Kaipara hacia el sur hasta Wellington, lo que explicaría la costa occidental de la

Illa do Magna que aparece en mapa Vallard, y después la costa oriental hasta la Isla Gran Barrera. Dada la furia del mar de Tasman, quizás Mendonça pasó la mayor parte de su viaje bajando por la costa oeste lejos del litoral y escogiendo los puntos de referencia más importantes, de ahí la menor precisión de esa costa. La Isla Azul, que se encuentra aproximadamente a mitad de camino bajando por esa costa, podría tomarse como el monte Taranaki.

¿Qué pruebas hay de que Mendonça visitase el puerto de Kaipara?

El naufragio conocido como el Rangiriri es el punto central de la teoría. La tradición oral local afirma que un “galeón español o carabela” explotó mientras navegaba por el río Northern Wairoa, cerca de Dargaville, en un lugar llamado Rangiriri (cielo encendido). En los alrededores donde se dice que donde ocurrió este suceso se encuentra la “cruz española o portuguesa” de Hoanga.

Había una cruz allí, de eso podemos estar seguros. La gente que conoció a George Danks, el hombre que decía que jugaba en la cruz de pequeño, puede dar fe de su carácter. Ron Halliday le llamó “*un buen hombre honesto*” y Noel Hilliam, “*totalmente recto*”. Danks también pasó a Ron y Noel la referencia de que era una “cruz española”, lo que encaja con la descripción. Para marcar su presencia en los nuevos territorios descubiertos, los españoles levantaban grandes cruces de madera, mientras que los portugueses levantaban un *padrão*, una columna de piedra. Dank describió la cruz como “*una gran cruz de unos 3 metros de altura con 1,5 metros de piedra alrededor de la parte baja, una especie de mojón para sujetar la cruz en alto*”. Teniendo en cuenta esta descripción, parece española, aunque a falta de piedra (como ocurre en Hoanga), cualquier piedra tenía que ser llevada a Hoanga y podría tratarse de una cruz portuguesa. Profundizando, si se tratase de un naufragio español y un *padrão*, entonces me cuesta identificar de qué expedición española podría proceder: no era un barco del posible viaje de Juan Fernández, que se supone que viajó a la zona de Wellington, y no es el San Lesmes de la expedición de Loaísa; las piezas del puzzle apuntan hacia el naufragio de Maunganui Bluff como el lugar más probable en el que yace ese barco. Si era un barco español, un galeón o una carabela, entonces el barco del que se trata es tema sobre el que especular, y yo no tengo la respuesta. Si fue un naufragio portugués, entonces hay un candidato: Mendonça.

Si solo quedó un barco de la flota de Mendonça, y ese barco finalmente consiguió volver a Portugal, ¿qué barco explotó en Rangiriri, con toda su tripulación asesinada, junto con los 100 guerreros de la orilla, como sugiere la tradición

oral? ¿Quién contruyó la cruz? Y ¿por qué el río Northern Wairoa no aparece en la Illa do Magna del mapa Vallard? En opinión del autor, probablemente Mendonça envió al *parau* a inspeccionar el río Northern Wairoa, dejando la carraca anclada en la desembocadura del río, cerca de Tauhara Pa, que se sabe estaba habitado por maoríes en el siglo XVI. Quizás el *parau* se dirigió río arriba en un viaje de exploración para buscar agua fresca, como sugiere la leyenda, encontrándola en la orilla oriental del Northern Wairoa, en Hoanga, cerca de donde se encontró la cruz de George Danks. Allí hay una fuente de agua fresca que usaban los primeros navegantes que llegaron a la zona. Y, si estoy en lo cierto y Mendonça llegó al puerto de Kaipara el primero tras navegar desde Australia, entonces el agua fresca habría sido la prioridad en la mente del capitán del barco.

Cuando el *parau* había subido lo suficiente por la corriente tras conseguir el agua fresca en Hoanga, creo que decidieron volver hacia donde se encontraba la carraca y construir un *padrão* o altar (como dice la leyenda) para marcar el manantial de agua fresca, erigiéndolo con el lastre del barco y colocando en lo alto una cruz hecha de los cercanos árboles kahikatea. Mi opinión es que, poco después, durante el camino de vuelta, saliendo del río, se encontraron con los maoríes y algo ocurrió en el *parau* y lo explotaron, lo que explicaría el nombre del lugar, Rangiriri, donde “*100 guerreros desaparecieron en un abrir y cerrar de ojos*”. Quizás se debiera a estos sucesos el anillo de esmeralda que llevaba la mujer maorí de Pakotai que llegó a Nueva Zelanda. La mujer, al parecer, le contó a un misionero en 1817 que había pertenecido a la familia durante nueve generaciones. Si 30 años es una generación, entonces nueve generaciones desde 1817 es alrededor de 1547, aproximadamente la época del viaje de Mendonça.

Quizás el naufragio de Rangiriri y el viaje de Mendonça son solo responsables de la campana tamil que el misionero William Colenso encontró utilizando como cazuela para cocinar en 1836 a los maoríes de Northland, a 60 kilómetros del lugar del naufragio. Según los historiadores portugueses da Silva Rego y Barata, el *parau* se unió a la expedición en Cochin, la India, y quizás pertenezca a este barco la campana tamil que llegó a Nueva Zelanda cuando el *parau* explotó en Rangiriri. Y, debido a que el *parau* nunca volvió de su exploración corriente arriba, el río no se incluyó en el mapa Vallard, sino solo la entrada del puerto de Kaipara, donde estaba anclada la carraca.

La cruz, el anillo de esmeralda y la campana tamil permanecen como pruebas del viaje del *parau* y la carraca en la desembocadura del río, esperando el

regreso del *parau*. Como no volvía, quizás enviaron su último bote de remos río arriba para buscar a sus camaradas caídos y ese bote de remos se encontró con los maoríes en Tauhara Pa. Quizás uno de los marineros fue capturado y se integró entre los maoríes de Tauhara, lo que explicaría el esqueleto que sujetaba una espada visto por el granjero Logan Forrest en un acantilado cuando era niño.

Quizás el Korotangi, que fue hecho con herramientas metálicas, tiene un origen similar y también se recogió en Cochin, la India, o en Malacca, Malasia. Tiene mucha importancia para los maoríes waikato, pero quizás no fue llevado a Nueva Zelanda por esa *waka*. Si fue así, entonces los polinesios que lo trajeron con ellos a Nueva Zelanda habrían tenido que tener contacto con alguien con acceso a las herramientas metálicas. En mi opinión, el Korotangi quizás no fuera traído a Nueva Zelanda por los *Tainui waka* porque la *waka* se cree que llegó a Nueva Zelanda alrededor de 1350. Esta fecha es demasiado temprana para los portugueses o españoles, que no estuvieron en las Islas de las Especias hasta 1512. Puesto que el Korotangi fue tallado con herramientas metálicas y los polinesios y los maoríes no se sabe que usasen herramientas metálicas, el Korotangi debió de haber llegado a Nueva Zelanda después de que llegase la *tainui waka*.

Entre los candidatos que pudieran traer el Korotangi a Nueva Zelanda, lo más probable es que fuesen portugueses o españoles. Langdon ha propuesto que el Korotangi fue traído a Nueva Zelanda por la tripulación superviviente de la carabela española San Lesmes alrededor de 1527, que él afirma que era la *tainui waka*, cuyo viaje sugiere que acabó en Kawhia. Esto es una posibilidad, pero en mi opinión es muy romántico: respeto el trabajo de Langdon (ha contribuido enormemente a la teoría de la exploración y descubrimiento del Pacífico), pero mira a Nueva Zelanda con una opinión centrada en la San Lesmes, y cualquier utensilio encontrado en Nueva Zelanda afirma que procede de la San Lesmes. Un escenario más probable es que el Korotangi fuese traído en uno de los barcos de Mendonça que navegaban desde Portugal, fuese recogido en una parada hecha en Cochin, la India, o en Malacca, Malasia, y después fuese traído en uno de los barcos a Australia o Nueva Zelanda.

También tiene más sentido que el Korotangi proceda de los portugueses a través de una escala en la India, y no de los españoles, que venían de la dirección opuesta, de las Américas. Y, reconociendo la conexión con los maoríes waikato, creo que fue después de que el Korotangi llegase a Nueva Zelanda, en el siglo XVI, cuando se convirtió en un objeto de importancia para ellos.

Si esto ocurrió o no es conjetural, pero este es mi intento de juntar las piezas del puzzle de los conquistadores. Ustedes tendrán su propia opinión sobre si ocurrió o no. Esta es mi mejor suposición de lo que ocurrió en este punto caliente ibérico de la costa noroeste de Nueva Zelanda. En mi opinión, simplemente hay demasiada tradición oral en esta región para que no haya pasado algo. La teoría al respecto de la carraca de Mendonça y el *parau* llegado al puerto de Kaipara es la mejor suposición posible por mi parte, basada en las actuales piezas de *Nueva Zelanda, un puzzle histórico*.

Tras dejar el río Northern Wairoa, creo que Mendonça navegó hacia el sur para evitar la peligrosa costa que se extiende hacia el norte, la costa que Cook mencionó, el 2 de junio de 1770, donde, tras luchar contra vientos huracanados durante tres semanas para remontar la punta norte de Nueva Zelanda, escribió: “*La tierra tiene el aspecto más desolado e inhóspito, no se ve nada excepto grandes dunas con apenas algo de verde sobre ellas y el gran mar que los vientos dominantes del oeste impulsan sobre la orilla, convirtiendo la costa en muy peligrosa*”.

Quizás después de dejar el puerto de Kaipara, el único barco superviviente de Mendonça pudo navegar hacia el sur y el oeste, manteniéndose mar adentro al tener conocimiento del peligro de esa costa y reflejando en el mapa los puntos de referencia más importantes, incluido el monte Taranaki. Finalmente rodeó el cabo Terawhiti hacia el punto suroeste de la Isla Norte y hasta Wellington, donde pasaron el invierno y Mendonça tuvo una relación con una mujer maorí y tuvieron un hijo. Quizás hubo otras relaciones entre la tripulación de Mendonça y los maoríes; eso explicaría las enfermedades venéreas que Cook observó. Durante este tiempo, quizás Mendonça perdió su casco o enterraron a alguien de la tripulación con la armadura completa en el puerto, como ha supuesto Wiseman respecto a Juan Fernández en 1576-1578. La tradición oral maorí tanto de Wellington como del cabo del Este respalda la teoría de que Mendonça perdió un barco en el puerto de Kaipara: aquellas tradiciones orales recuerdan que solo había un barco de “personas blancas” que visitó esas zonas.

Quizás Mendonça después subió por la costa oriental de la Isla Norte y volvió a Malacca y a Portugal, parando en Ciudad del Cabo para dejar la inscripción en piedra de su viaje, en 1524. Se sabe que después Mendonça fue nombrado en 1528 gobernador de Ormuz, en la boca del golfo Pérsico, donde murió en 1532.

No hay fuentes directas que afirmen que Mendonça descubrió Nueva Zelanda y Australia: las piezas del puzzle de los conquistadores; los mapas de Dieppe; el mapa de la Marina Real Británica; el cañón de la bahía de Napier Broome

con el probable grabado portugués; la tradición oral aborigen que mencionaba “hombres con piel como tortugas y cocodrilos”; “la pintura en la cueva de un superviviente de un naufragio” de George Grey; el arma giratoria y la jarra encontrados cerca de Darwin; la plomada del siglo XVI de probable origen portugués encontrada en la Isla Fraser, Australia; el galeón de la Isla Stradbroke; las jarras de cerámica portuguesa, posiblemente del siglo XVI, encontradas en la Isla Gabo, en la costa sureste de Australia; el Barco de Caoba; las Llaves de Geelong; las ruinas de la bahía Pettungerbe, en esa misma costa; la tradición oral aborigen de Pettungerbe sobre las batallas contra hombres blancos que llevaban armaduras; el casco de hierro encontrado en el puerto de Wellington; las enfermedades venéreas observadas entre los maoríes de Nueva Zelanda en la época del capitán Cook; la tradición oral de Northland (Rangiriri, donde “100 guerreros desaparecieron en un abrir y cerrar de ojos”); el mojón con la cruz de piedra en el río Northern Wairoa; el anillo con una esmeralda de la mujer maorí de Pakotai; el esqueleto que blandía una espada de Logan Forrest; los maoríes de cabello pelirrojo vistos en esa costa; la tradición oral de Nueva Zelanda (tanto en Wellington como en el cabo del Este); la campana tamil; el Korotangi y el naufragio de Rangiriri me llevan a proponer que el capitán portugués Christóvão de Mendonça y su tripulación fueron, *muy posiblemente y con pruebas claras y convincentes*, los primeros europeos en descubrir Nueva Zelanda y Australia, más de 80 años antes que el holandés Willem Janszoon, 115 años antes que el holandés Abel Tasman y 240 años antes que el británico James Cook.

E, incluso sin basarse en la tradición oral de Nueva Zelanda, esta teoría, en mi opinión, puede basarse únicamente en la fuerza de los mapas de Dieppe. Como apunta la fallecida y experimentada presidenta de la Asociación Internacional de Coleccionistas de Mapas, de la Asociación de Investigación Náutica y de la Asociación Cartográfica Británica, la doctora Helen Wallis (ella no era conocedora de las piezas de este puzzle histórico de Nueva Zelanda y Australia), únicamente basándose en la fuerza de los mapas de Dieppe, uno podía elaborar esta teoría:

«*Está claro que la tierra representa un descubrimiento hecho en un viaje europeo o exploración costera. Segundo, era una región que aparentemente no estaba colonizada y no había población civilizada cuyas gentes dijese a la expedición visitante los nombres de las ciudades y otros lugares (de hecho, no hay señales de ciudades). Tercero, el número de nombres portugueses sugiere que el viaje fue hecho, o al menos registrado, por los portugueses. Las banderas en las cartas Desliens de 1561 y 1566 son más explícitas, al indicar un descubrimiento portugués (1981).*»

Siete años más tarde, Wallis confirmó su opinión: “*La respuesta al enigma debe considerarse no probada, pero con todas las probabilidades a favor de un descubrimiento portugués de Australia*” (1988).

En el congreso que se celebró en el Museo de la Universidad de Coimbra en 2008, los historiadores marítimos portugueses estaban de acuerdo en que los portugueses habían descubierto Australia. El presidente del congreso, Francisco Domingues, escribió: “*Los portugueses fueron a Australia, pero Australia no les interesó*”.

Y sobre si Cook tenía la carta Dauphin con él, basándome en el viaje de Mendonça, yo estoy de acuerdo con McIntyre: ¡ahí hay algo!

¿Qué opinan? ¿Es el momento de hacer un cambio en la manera en que vemos nuestra historia?



CONCL





USIÓN

# CONCLUSIÓN

El propósito de *Nueva Zelanda, un puzzle histórico* es dirigir su atención a piezas clave de la posible evidencia de un descubrimiento español o portugués de Nueva Zelanda y Australia con la intención de que evalúe cada pieza del puzzle por sí mismo. Como habrá visto, algunas piezas del puzzle encajan y, en mi opinión, se pueden formular teorías. A saber:

- El capitán portugués Christóvão de Mendonça, *muy posiblemente y con pruebas claras y convincentes*, fue el primer europeo en descubrir Nueva Zelanda y Australia, poniendo sobre el mapa la costa noroeste, este y parte de la costa sur de Australia y partes de la Isla Norte de Nueva Zelanda alrededor de 1520-1524.
- El capitán español Juan Fernández *podría haber* descubierto Nueva Zelanda entre 1576 y 1578.
- La carabela española San Lesmes *podría haber* naufragado cerca de Maunganui Bluff (Aranga, Northland, Nueva Zelanda) en 1527.
- Hay un naufragio en la bahía Midge (península de Pouto) que está construido con maderas tropicales; naufragó alrededor de 1730, es el naufragio más antiguo de Nueva Zelanda, y *muy probablemente*, de origen holandés.

De estas teorías, el autor propone al capitán portugués Christóvão de Mendonça como el candidato más probable del grupo de españoles y portugueses, seguido muy de cerca por el español Juan Fernández. El lugar del naufragio de la carabela española, la San Lesmes, es una posibilidad en teoría, y podría o no encontrarse cerca de Maunganui Bluff. Se requieren más fuentes para probar de manera concluyente que naufragó allí, o no. Y, finalmente, en este puzzle histórico hemos descubierto el naufragio más antiguo de Nueva Zelanda: un navío, probablemente holandés, naufragado en la bahía Midge, en la península de Pouto, alrededor de 1730.

Finalmente, todas las piezas de este desconcertante puzzle deberían, al menos, conducir al lector a estar de acuerdo con que existe una teoría diferente del paradigma tradicional sobre el descubrimiento de Nueva Zelanda y Australia: la

de que los españoles y/o portugueses podrían haber sido los primeros europeos en descubrir Nueva Zelanda, y, en opinión del autor, *muy posiblemente y con pruebas claras y convincentes, los portugueses descubrieron Nueva Zelanda y Australia entre 1520 y 1524.*





EL *NUEVO*

**PARAD**



**DIGMA**

**SOBRE...**

# EL NUEVO PARADIGMA SOBRE...

## EL DESCUBRIMIENTO DE NUEVA ZELANDA

En mi opinión, el nuevo paradigma sobre el descubrimiento de Nueva Zelanda debe ser considerado como sigue:

### **1520-1524: PORTUGUESES**

El capitán Christóvão de Mendonça, muy posiblemente y con pruebas claras y convincentes, descubrió Nueva Zelanda y Australia y realizó un mapa de la costa noroeste, este y sur de Australia hasta el golfo Spencer y de parte de la Isla Norte de Nueva Zelanda.

### **1527: ESPAÑOLES**

La carabela San Lesmes podría haber naufragado cerca de Maunganui Bluff (Northland, Nueva Zelanda).

### **1576-1578: ESPAÑOLES**

El capitán Juan Fernández y su tripulación podrían haber viajado a Nueva Zelanda desde Concepción, en Chile.

### **1642: HOLANDESES**

El capitán Abel Tasman y las tripulaciones del Heemskerck y Zeehaen fueron los primeros europeos en descubrir Tasmania. Tasman también realizó un mapa de la parte norte de la Isla Sur de Nueva Zelanda y de parte de la costa sur de la Isla Norte.

### **1730: HOLANDESES**

Un misterioso navío, probablemente holandés, naufragó en la costa noroeste de la Isla Norte (Northland, Nueva Zelanda).

### **1769 (OCTUBRE)-1770: BRITÁNICOS**

El capitán James Cook y la tripulación del HMS Endeavour realizaron un mapa de las Islas Norte y Sur de Nueva Zelanda y de la costa oriental de Australia.

### **1769 (DICIEMBRE): FRANCESES**

El capitán Jean François Marie de Surville y la tripulación del St. Jean Baptiste arribaron a Northland, en Nueva Zelanda, y probablemente celebraron el primer oficio cristiano en Nueva Zelanda.

### **1772: FRANCESES**

El capitán Marc Joseph Marion du Fresne y las tripulaciones del Marquis de Castries y del Mascarin arribaron a Northland, en Nueva Zelanda, y, durante un enfrentamiento con los maoríes, du Fresne y 26 miembros de su tripulación fueron asesinados y comidos.

# EL NUEVO PARADIGMA SOBRE...

## EL DESCUBRIMIENTO AUSTRALIANO

En mi opinión, el nuevo paradigma sobre el descubrimiento de Australia debe ser considerado como sigue:

### **1520-1524: PORTUGUESES**

El capitán Christóvão de Mendonça, muy posiblemente y con pruebas claras y convincentes, descubrió Nueva Zelanda y Australia y realizó un mapa de la costa noroeste, este y sur de Australia hasta el golfo Spencer y de parte de la Isla Norte de Nueva Zelanda.

### **1606 (FEBRERO-MARZO): HOLANDESES**

El capitán Willem Janszoon y la tripulación del Duyfken arribaron a Australia y realizaron un mapa de parte de su costa norte en la península de Cabo York.

### **1606 (MAYO-AGOSTO): ESPAÑOLES**

Pedro Fernández de Quirós descubre Vanuatu (las Nuevas Hébridas) y Luiz Vaz de Torres probablemente avista la península de Cabo York (Australia) mientras navegan a través del estrecho entre Australia y Nueva Guinea, que ahora lleva su nombre.

### **1616: HOLANDESES**

El capitán Dirk Hartog y la tripulación del Eendracht arribaron a una isla en la costa occidental de Australia, que nombraron Dirk Hartog.

### **1618: HOLANDESES**

El capitán Willem Janszoon y la tripulación del Mauritius arribaron a North West Cape, en Australia.

### **1622: BRITÁNICOS**

El capitán John Brooke y la tripulación del Tryall avistaron Point Cloates, en la costa occidental de Australia, y poco después naufragaron en las Islas Montebello. Brooke y su tripulación fueron los primeros británicos en avistar Australia.

### **1623: HOLANDESES**

El capitán Jan Cartensz y las tripulaciones del Pera y Arnhem navegaron en el golfo de Carpentaria, en la costa norte de Australia.

### **1629: HOLANDESES**

El comandante Francisco Pelsaert y la tripulación y pasajeros del Batavia naufragaron en la costa occidental de Australia.

### **1642: HOLANDESES**

El capitán Abel Tasman fue el primer europeo en descubrir Tasmania, en Australia. También realizó un mapa de la parte norte de la Isla Sur de Nueva Zelanda y de parte de la costa sur de la Isla Norte.

### **1681: BRITÁNICOS**

El capitán John Daniel y la tripulación del New London realizaron un mapa de la costa occidental de Australia en 1681, convirtiéndose en los segundos británicos en avistar Australia.

### **1696: HOLANDESES**

El capitán Willem de Vlamingh y las tripulaciones del De Geelvink, De Nijptang y Weseltje realizaron un mapa de parte de la costa suroeste de Australia.

### **1699: BRITÁNICOS**

El capitán William Dampier y la tripulación del HMS Roebuck arribaron al área de la bahía Shark, en la costa oeste de Australia, convirtiéndose en los primeros británicos en poner un pie en Australia. También recogieron la primera colección científica de plantas australianas.

### **1769-1770: BRITÁNICOS**

El capitán James Cook y la tripulación del HMS Endeavour realizaron un mapa de las Islas Norte y Sur de Nueva Zelanda y de la costa oriental de Australia.

## ¿UNA CONSPIRACIÓN ACADÉMICA CONTRA EL PUZLE DE LOS CONQUISTADORES?

«Tienen que preguntarse, y parece ridículo incluso considerarlo, ¿existe algún tipo de conspiración académica contraria a aceptar este puzle histórico como teoría o, en opinión del autor, el viaje de Mendonça como hecho probable? Para que una teoría sea aceptada y pase la prueba del tiempo, debe haber un riguroso debate público, es decir, *res ipsa loquitur*. Sin embargo, en el caso de Nueva Zelanda, un puzle histórico, en muchas ocasiones me he detenido a través de esta investigación, negado con la cabeza y pensando para mí mismo: “¿Cómo puede un departamento de Gobierno aceptar esa investigación o esa opinión y promoverla como el paradigma aceptado si esa investigación o teoría tiene, claramente, imperfecciones?” A pesar del tiempo, ha sido el caso.

Los mapas de Dieppe del siglo XVI son un ejemplo obvio. Los han visto, tendrán una opinión. Las conclusiones favorables a un descubrimiento portugués han sido extraídas por Major (1859), Hocken y McNab (1894), Collingridge (1895), McIntyre (1977, 1982), Wallis (1981), Trickett (2007), y también por la Marina Real Británica entre 1803 y 1856.

No obstante, por culpa en parte de los ataques académicos dirigidos contra los mapas por el profesor australiano Bill Richardson durante más de 20 años (en forma de más de 20 artículos), estos mapas, la prueba más obvia, en opinión del autor, de que hubo un viaje portugués a Nueva Zelanda y Australia, han sido ignorados por colegios y universidades. ¿Tiene razón Richardson? No. Él obviamente no era presidente de la Asociación de Investigación Náutica o de la Asociación Cartográfica Británica, como la doctora Helen Wallis. Y la conclusión de Wallis fue que “la respuesta al enigma debe considerarse no probada, pero con todas las probabilidades en favor de un descubrimiento portugués de Australia”. Puedo respetar la opinión de alguien con la experiencia de Wallis.

El casco de hierro de Nueva Zelanda es otro ejemplo. La página web del Museo de Nueva Zelanda afirma que “material de archivo del museo muestra que se sabe poco del casco, por lo que no se puede utilizar como evidencia de un contacto europeo con Nueva Zelanda antes de Tasman. El casco podría haber sido usado como lastre de un barco —a las armaduras obsoletas a veces se les daba este uso—. Podría ser un regalo traído por un inmigrante. El casco también podría haberse entregado como artículo de presentación o haberse usado como mercancía para comerciar con los maoríes locales, al igual que una armadura se presentó a Hongi Hika, Titore, y una espada a Te Rauparaha”. ¿Cómo puede el museo nacional de Nueva Zelanda publicar estas teorías inverosímiles como paradigma aceptado? El autor ha criticado estas teorías en detalle en su libro y ha concluido que dos de tres no pasarían la prueba del tiempo. Brevemente, en cuanto a la teoría del lastre del barco, me fastidia realmente porque, incluso para que fuese remotamente posible, una persona de finales del siglo XVIII o XIX (presumiblemente un primer colono británico o quizás un ballenero británico, francés, americano, español o portugués) hubiera necesitado estar en posesión de un casco de unos 200-250 años y tomar la decisión de ponerlo físicamente en un barco para añadir un mísero peso de 1916,4 gramos y ayudar a darle estabilidad, cuando los métodos estándar que se usaban eran bloques de hierro o guijarros. El Museo de Nueva Zelanda acepta esta lógica, así que tenemos que adivinarlo. ¿Dónde está el cartel de Tui? ¡Es incomprensible!

En Australia, la aparente conspiración es más notoria. Los dos cañones encontrados en 1916 en la bahía de Napier Broome han recibido una prensa similar. La página web del Museo de Australia Occidental afirma: “En principio se pensaba que estos cañones eran de origen portugués... Se ha visto que los cañones eran réplicas asiáticas de cañones europeos. Hay muchas historias de enfrentamientos entre los macassan y aborígenes que hacen probable que fueran usados por pescadores macassan como defensa cuando hacían sus campamentos y hogueras en la orilla para preparar las capturas... Parece improbable que artículos de tanto valor como los cañones se olvidasen, a menos que vengan de un naufragio y no pudieran



llevarlos a otro sitio". Esta insinuación del Museo de Australia Occidental está basada en la investigación de Jeremy Green que, como Trickett, posteriormente ha señalado que está incompleta. Para promocionar su opinión de que uno de los cañones es una réplica del sureste de Asia de una pieza europea, Green ignora que los portugueses tenían fundiciones de armas en la región; y no ha dado una explicación adecuada de dónde en el sureste asiático cree que podría haberse hecho la "réplica" o por qué alguien de origen sudasiático se habría molestado en tomarse el tiempo de grabar el cañón con la corona y la rosa portuguesas.

Green también compara uno de los cañones de la bahía de Napier Broome con otro de Indonesia, en el sudeste asiático: el arma Quintus Bosz. Todavía Green no tenía información sobre dónde, cuándo o por quién había sido hecho el Quintus Bosz. Podría no ser de Indonesia, pero, incluso así, consigue concluir en base a esa comparación que el arma n.º 2 de la bahía de Napier Broom es "indiscutiblemente originaria del sudeste asiático".

*Y jeta es la clase de lógica que aceptan el Museo de Australia Occidental y otras instituciones!*

Volviendo a Australia, en 2007 Peter Trickett escribió un gran libro sobre su descubrimiento portugués, pero, siete años más tarde, no ha habido ningún cambio en la opinión de las universidades ni de los colegios sobre el tema. Para mí, ha llegado el momento de que australianos y neozelandeses nos hagamos cargo de cómo presentamos y enseñamos nuestra historia y exijamos mejoras de nuestras instituciones académicas. Al menos la teoría, con todas las probabilidades en su favor, de que los portugueses descubrieron Nueva Zelanda y Australia, y puede que los españoles, necesita ser presentada en la universidad y colegios de manera equilibrada, como en *Beyond Capricorn*, de Trickett, y en *Nueva Zelanda*, un puzle histórico, del autor. Al menos hay que ofrecer la oportunidad a la gente de que decida por sí misma. Mi opinión es que leerán estos dos libros y concluirán: "¿Por qué no es esta la historia actualmente aceptada?".

¿Creo que hay una teoría de la conspiración académica contra el descubrimiento portugués o español de Nueva Zelanda? Ciertamente hay mentes cerradas, pero no una conspiración. Lo que digo es que parece haber una generación de historiadores en Nueva Zelanda y Australia que, en su gran mayoría, ha ignorado o no ha investigado a fondo lo que para mí es un fascinante campo de investigación, y las ramificaciones son las que muestran con mayor probabilidad que tenemos confundida nuestra historia de los descubrimientos. Aparte de los afines a Langdon, McIntyre y Trickett, otros historiadores han optado por la "opción segura", bien menospreciando las teorías ibéricas de este triunvirato, bien ignorándolas completamente. ¿Por qué? No doy con la respuesta. Quizás, actualmente en el ámbito académico hay que ser políticamente correcto y conseguir que a uno le publiquen artículos independientemente de su calidad, práctica contraria a los beneficios de enseñar a juntar argumentos congruentes y seguir las referencias hasta su origen.

Les paso el reto de Nueva Zelanda y Australia, que es olvidarse del estigma negativo, por cualquier razón, asociado a la teoría ibérica, sobre todo en los últimos 20 años. Tómense el tiempo de asimilar lo que el puzle de los conquistadores significa para Nueva Zelanda y Australia. Valoren cada pieza del puzle con sus propios medios y saquen sus propias conclusiones. Y mi conclusión, como debería ser la suya, es que el noble portugués Christóvão de Mendonça, muy posiblemente y con pruebas claras y convincentes, descubrió Nueva Zelanda y Australia alrededor de 1520-24. Y el capitán español Juan Fernández podría haber descubierto Nueva Zelanda en 1576-78. >>



The Great Java

The Sonde of Ja

EPÍL

LOGO



# EPÍLOGO

¡Uf! ¡Vaya aventura! Lo que empezó como una simple pregunta mientras veía un partido de rugby se ha convertido en una cruzada de ocho años que me ha llevado desde Dargaville, en Nueva Zelanda, hasta la ciudad española de La Coruña, en la otra punta del mundo, y de vuelta otra vez. Y todo porque tenía curiosidad, hice una pregunta y quería averiguar su respuesta.

¿Qué ha logrado *Nueva Zelanda, un puzzle histórico*? La respuesta a esta pregunta, por supuesto, le pertenece a usted, el lector. En mi opinión, por lo menos, *Nueva Zelanda, un puzzle histórico* junta todas las piezas de pruebas y posibles pruebas relacionadas con el descubrimiento ibérico de Nueva Zelanda y Australia, anterior a Janszoon y Abel Tasman; toma una aproximación independiente y objetiva, e intenta resolver el puzzle presentando los hallazgos según lo que yo considero una manera que hace pensar. Espero que hayan disfrutado de su lectura tanto como yo he disfrutado investigando y escribiendo.

Una nota sobre las teorías desarrolladas en *Nueva Zelanda, un puzzle histórico*. Cualquiera puede elaborar una teoría sobre cualquier cosa. La teoría entonces pasa a ser de dominio público para ser evaluada y debatida. Si la mayoría cree que la teoría es verdad, entonces se enfrenta al examen del paso del tiempo hasta que material nuevo sale a la luz, validándola o invalidándola. *Nueva Zelanda, un puzzle histórico* añade fuerza a estas tres teorías que actualmente existen respecto a un descubrimiento ibérico de Nueva Zelanda, anterior a Abel Tasman. En el caso de los portugueses, he concluido, en base a los mapas de Dieppe del siglo XVI y otras piezas del puzzle relevantes, que muy posiblemente y con pruebas claras y convincentes, descubrieron Nueva Zelanda y Australia. Creo que lo hicieron y no tengo miedo de afirmarlo. En el caso del español Juan Fernández y la tripulación de la San Lesmes, he llegado a la conclusión de que podrían haber descubierto Nueva Zelanda o haber naufragado allí. *Nueva Zelanda, un puzzle histórico* también intenta presentar detalles del naufragio más antiguo de Nueva Zelanda, que probablemente ocurrió alrededor de 1730.

Visité bonitos lugares mientras seguía estas pistas: Dargaville, playa Ripiro, la península de Pouto, Aranga (x2), La Coruña, Santiago de Compostela, Madrid, Oxford y Londres, por nombrar solo unos pocos. Estos lugares

siempre ocuparán un lugar especial en mi corazón. Y la fantástica gente que he conocido en ellos. He incluido un agradecimiento a todos aquellos que he conocido durante la elaboración de *Nueva Zelanda, un puzzle histórico* en las páginas finales del libro. El conocer a toda esta gente ha hecho que la aventura merezca la pena: hicisteis de estos lugares lo que ahora son. Doy una visión de todo esto más adelante: algunos dicen que el viaje es tan importante como el destino; estoy de acuerdo. Aquí está mi resumen de la experiencia de *Nueva Zelanda, un puzzle histórico*:

Conocer a Noel Hilliam, el explorador de naufragios, y pasear por “su patio” de playa Ripiro con él; comer la maravillosa marmita y sándwiches de ensalada de Julie Hilliam; conocer al director David Sims en la costa de Baylys y decidir dónde íbamos a hacer un documental; conocer a Al Willcocks, el adorable canalla con quien he pasado muchos momentos espeluznantes dando virajes por las vastas e impredecibles dunas en su fiable Toyota Hilux rojo; pasar tiempo con el historiador local de Pouto Logan Forrest en Tauhara Pa y Sheehan’s Creek, un lugar atemporal; compartir cervezas con Al Willcocks y David Sims en esas maravillosas instalaciones de la comunidad, el Pouto Marine Hall, después de largos días en la playa; muchas discusiones telefónicas nocturnas con David Sims, entre Catar y Wellington, después Auckland y Wellington e, incluso más tarde, Abu Dabi y Wellington, debatiendo cómo encajaban las piezas del puzzle; conocer al doctor Jonathan Palmer en el Matakohē Kauri Museum y trabajar con él para fechar el naufragio de la bahía Midge; estrenar *Mystery at Midge Bay* en el cine Matakana y en The Kumara Box, en Dargaville, con familia, amigos y miembros del Grupo de Patrimonio Submarino de Nueva Zelanda; ser bienvenido en Waikaretu Marae por el *kaumatua* Paki Pomare-Kena y Tahu Kena; mostrar el documental en Waikaretu y la resultante *korero*, una experiencia que valoré mucho y nunca olvidaré; recibir la bendición del *kaumatua* Paki Pomare-Kena de nuestro rastreo; buscar en las siempre cambiantes dunas de Pouto un casco español y un tesoro enterrado; viajar a España con los amigos Angus Fraser y María Scanlan y ver los singulares *pohutukawa* de La Coruña por primera vez; conocer al maravilloso anfitrión gallego Juan piñeiro; conocer al teniente alcalde de La Coruña Florencio Cardador; visitar el Museo Naval de Madrid; la entrevista de radio en RTVE; conocer al

embajador español en Nueva Zelanda, Sanz, en un desayuno en Auckland; el regalo de la *taonga* de jade del maestro tallador Kerry Strongman para que lo pusiera en el *pohutukawa* de La Coruña –tú y tu trabajo sois una inspiración, Kerry–; viajar a La Coruña por segunda vez para colocar el jade alrededor del *pohutukawa*, una experiencia que nunca olvidaré; fechar el *pohutukawa* de La Coruña con el doctor Ignacio García González; llevar a Lucy y a nuestras hijas a la costa de Baylys por primera vez, viendo la emoción en sus caras y diciéndome que iban a buscar el tesoro enterrado; y conocer a toda esa gente a la que doy gracias en las últimas páginas de este libro, y que me han ayudado a intentar solucionar este puzle.

Compartimos muchos momentos agradables y tuvimos muchas conversaciones interesantes intentando averiguar dónde encajaban en el puzle las señales y los objetos que los conquistadores habían dejado.

Si me hubieran dicho que cuando pregunté a mi padre qué hacía un maorí perlirojo jugando al rugby en el equipo maorí de Nueva Zelanda yo iba a ser parte del descubrimiento del naufragio más antiguo de Nueva Zelanda, coproducir y presentar un documental en la televisión sobre el tema, visitar lugares nuevos en Nueva Zelanda y en el extranjero y conocer a más de 50 personas a las que puedo llamar mis amigos, no lo hubiera creído. Pero eso es lo bonito de hacer preguntas y buscar respuestas. Y todo el mundo tiene la capacidad de hacerlo.

Una penúltima palabra para aquellos que nos han iluminado el camino a seguir, aquellos campeones de la teoría del descubrimiento ibérico: Alexander Dalrymple (1786), Richard Henry Major (1859), Thomas Hocken y Robert McNab (1894), George Collingridge (1895), José Toribio Medina (1918), Robert Langdon (1975 y 1988), Kenneth McIntyre (1977, 1982), Helen Wallis (1981) y Roger Hervé (1983). Aunque hayáis fallecido, vuestras palabras y su *wairua* todavía permanecen. Y ¿sabéis qué? Creo que teníais razón y que con el tiempo, a medida que se investigue más y alguien más coja la antorcha y avive el fuego, podremos decir más que “muy posiblemente y con pruebas claras y convincentes los portugueses descubrieron Nueva Zelanda y Australia y los españoles podrían haber descubierto Nueva Zelanda”. Creo que con el tiempo podremos decir que definitivamente lo hicieron. Pero eso, por supuesto, depende de usted, el lector. A propósito, ¿cuál es su opinión?

¿Cree que al menos deberíamos revisar nuestra historia reciente y enseñar a nuestros hijos que existe una teoría diferente sobre el descubrimiento de

Nueva Zelanda y Australia, ya que muy posiblemente y con pruebas claras y convincentes los portugueses las descubrieron, y los españoles podrían haber descubierto Nueva Zelanda? ¿O debemos ser políticamente correctos y quedarnos con Willem Janszoon, Abel Tasman y James Cook e ignorar *Nueva Zelanda, un puzle histórico*? Quizás esta sea una buena pregunta de examen en un colegio o universidad.

Independientemente del resultado, para mí ha sido una investigación edificante y enriquecedora, una experiencia muy especial en mi vida.

La última palabra la tienen los conquistadores aventureros, aquellas valientes almas que redefinieron lo que la humanidad sabía del mundo. El aventurero español Vasco Núñez de Balboa también merece una mención especial, dado que un día como hoy hace 501 años cruzó el istmo de Panamá y se convirtió en el primer europeo en avistar el océano Pacífico desde su orilla oriental. ¡Qué vista debió de ser! La vista, los sonidos, los olores. Y pensar que conquistadores como Balboa, con pruebas claras y convincentes, llegaron a las costas de Australia y Nueva Zelanda y naufragaron, y sus fantasmas deambulan por la península de Pouto desde entonces, esperando durante casi 500 años a que se cuente su historia. He hecho todo lo que he podido para unir vuestras huellas.

**W J Cowie LLB MSc (Oxon)**

**25 de septiembre 2014**

**(Hace 501 años, a día de hoy, que el conquistador español Vasco Núñez de Balboa cruzó el istmo de Panamá, convirtiéndose en el primer europeo en avistar el océano Pacífico desde su orilla oriental).**



RESPU



ESTAS

# RESPUESTAS

## LA EDAD DE ORO DE LAS EXPEDICIONES ESPAÑOLAS Y PORTUGUESAS

### i. ¿Fueron los navegantes ibéricos capaces de alcanzar Nueva Zelanda o Australia durante el siglo XVI?

Sí. Utilizando barcos que incluían carracas, carabelas y navíos contruidos en la península ibérica y localmente en las Molucas, al sureste de Asia. En el siglo XVI, marineros portugueses y españoles circunnavegaron el mundo por primera vez, siendo los pioneros en la exploración marítima de larga distancia. Los portugueses tenían su base en las Molucas desde 1512 y los españoles, en las Filipinas desde 1570. Si pudieron navegar alrededor del mundo y establecer su base en las Islas de las Especias, eran capaces de llegar a Nueva Zelanda y Australia

### ii. ¿En el hemisferio de quién se localizaban Nueva Zelanda y Australia antes y después del Tratado de Zaragoza de 1529?

Antes del tratado, ninguno de los dos países había realizado una reclamación firme sobre Nueva Zelanda y Australia. Esto es porque la línea de demarcación original del Tratado de Tordesillas, trazada por el papa Alejandro VI, quedaba confinada al Atlántico y, básicamente, las dos naciones ibéricas llegaron a las Molucas limitándose a su lado de la línea. Los portugueses llegaron a las Islas de las Especias navegando hacia el este de la línea del Tratado de Tordesillas; los españoles, navegando hacia el oeste. Ambos sentían que tenían derechos sobre estas islas ricas en especias y sus lucrativas oportunidades comerciales. Tras el Tratado de Zaragoza, la costa oriental de Australia y Nueva Zelanda quedaron en la esfera española.

### iii. ¿Por qué es Brasil el único país de Sudamérica donde se habla portugués?

La línea del Tratado de Tordesillas de 1494, que demarcaba las partes del mundo que españoles y portugueses podían explorar y cuya gente podían convertir al cristianismo, fue trazada de arriba hacia abajo por medio del océano Atlántico, diseccionando Sudamérica por el Brasil actual, que quedaba en la esfera portuguesa.



## PIEZA 1 DEL PUZLE:

### ¿LOS PRIMEROS MAPAS DEL SIGLO XVI DE NUEVA ZELANDA Y AUSTRALIA?

**1. ¿Qué opinan de esta pieza del puzle, “Los primeros mapas del siglo XVI de Nueva Zelanda y Australia”? ¿Es hora de que estos mapas se acepten de manera convencional como evidencia de un descubrimiento portugués de Nueva Zelanda y Australia?**

¿Qué creen que es importante para responder a esta pregunta? ¿Creen que los litorales de la Illa do Magna y Gran Java encajan con los de Nueva Zelanda y Australia? Si lo creen, no son los únicos. Durante los últimos 228 años escritores como Dalrymple (1786), la Marina Real Británica (1803), Major (1859), Hocken y McNab (1894), Collingridge (1895), McIntyre (1977, 1982), Hervé (1983) y Trickett (2007) han sostenido teorías parecidas. El problema es que no hay suficientes neozelandeses y australianos que estén al tanto o hayan visto estos mapas para formarse una opinión en un sentido o en otro. Si suficiente gente creyese, incluidos ustedes, que estos mapas deberían ser aceptados como prueba de un descubrimiento portugués de Nueva Zelanda y Australia, la teoría superaría el examen del paso del tiempo y, con el tiempo, se convertiría en normal.

Pero esto depende de su opinión. Lo que tiene valor, en mi opinión, es que si existe un mapa del siglo XVI y el litoral de parte de ese mapa sustancialmente coincide con el litoral de Nueva Zelanda y Australia, y esas costas están en el mapa en una posición similar a las de las actuales Nueva Zelanda y Australia, y el mapa contiene más de 120 nombres portugueses de lugares en esas costas, entonces se puede proponer con pruebas claras y convincentes que esa tierra fue descubierta por los

portugueses. Si yo puedo ver esas características en estos mapas, y la anterior presidenta de la Asociación Internacional de Coleccionistas de Mapas, de la Asociación para la Investigación Náutica y de la Asociación Cartográfica Británica (la fallecida doctora Helen Wallis) dice lo mismo sobre estos mapas en concreto, entonces estoy seguro al decir que, en base a ellos, los afines al periodista australiano Peter Trickett (2007) han afirmado correctamente que los mapas de Dieppe son la prueba de un descubrimiento portugués de Nueva Zelanda y Australia. En mi opinión, es hora de que esos mapas se acepten por la mayoría como prueba de un descubrimiento portugués de Nueva Zelanda y Australia. Lo que tiene valor en la opinión de la doctora Wallis es que *“la respuesta al enigma se podría considerar como no demostrada, pero con pruebas claras y convincentes en favor de un descubrimiento portugués de Australia”*.

## PIEZA 2 DEL PUZLE:

### EL MAPA DE LA MARINA REAL BRITÁNICA QUE MENCIONA EL DESCUBRIMIENTO PORTUGUÉS DE NUEVA ZELANDA

#### 2a. ¿Qué significa este mapa? ¿Quiere decir que los portugueses habían estado en Nueva Zelanda y la habían descubierto “alrededor del año 1550”?

Este mapa no quiere decir que los portugueses descubrieran Nueva Zelanda “alrededor del año 1550”. Lo que probablemente quiere decir es que desde 1803, cuando las cartas de navegación fueron publicadas por primera vez, hasta cuando fueron retiradas en 1856, la Marina Real Británica seguramente creyó que los portugueses descubrieron Nueva Zelanda y Australia. Ambos, el geógrafo del rey y el Comité de Cartas de la Marina Real Británica, después de ver el nuevo mapa en su colección (el mapa Dauphin, donado por Banks en 1790), reevaluaron lo que se conocía del mundo y en 1803 concluyeron que los portugueses habían sido los más probables descubridores de Nueva Zelanda, alrededor del año 1550; y de ahí la existencia de este mapa. ¿Ha cambiado tanto la simple lógica humana desde 1803, cuando el geógrafo del rey y la Marina Real Británica inspeccionaron los mapas de Dieppe y concluyeron que probablemente los portugueses habían descubierto Nueva Zelanda? No en mi libro. Creo que ellos también. Pero, de nuevo, si esta teoría supera el examen del paso del tiempo y se convierte en la corriente principal, depende de ustedes.

#### 2b. ¿Tenía el capitán Cook anteriores cartas de navegación portuguesas de Nueva Zelanda y Australia, como la Dauphin (1547), cuando redescubrió Nueva Zelanda?

He respondido a esta pregunta con detalle en “¿Cómo encaja el puzle de los conquistadores?”, en la sección anterior. En resumen, no podemos afirmar con seguridad que Cook tuviese unas primeras cartas de navegación portuguesas, como la Dauphin, en su primer viaje a Nueva Zelanda y Australia. Lo que se puede decir es que la carta Dauphin

estaba en posesión de sir Joseph Banks en 1790, 19 años antes del viaje, y algunas de las afirmaciones y acciones de Cook en ese viaje podrían llevar a creer que él, al menos, tuvo la carta Dauphin en su posesión alrededor de 1547. En mi opinión, el abogado australiano Kenneth McIntyre, cuando escribe sobre el tema en 1977, resume el debate concisamente: “*Hay algo ahí, seguro...*”.

### PIEZA 3 DEL PUZLE:

EL MAPA DEL MUSEO NAVAL DE MADRID QUE MENCIONA EL  
DESCUBRIMIENTO ESPAÑOL DE NUEVA ZELANDA

#### 3. ¿Por qué se atribuye a los españoles un viaje de descubrimiento de Nueva Zelanda en 1574 cuando los neozelandeses no lo hacen?

Los españoles, tras haber revisado el material y las fuentes respecto al viaje de Juan Fernández, creían que había suficientes pruebas y posibles evidencias para atribuir el viaje a Fernández, de ahí el mapa en la pared del Museo Naval de Madrid. El mapa también intenta celebrar los primeros viajes de los pioneros españoles. Nueva Zelanda no atribuye el viaje de descubrimiento a Juan Fernández, en mi opinión, por un par de razones. La primera es que la mayoría de los neozelandeses nunca ha oído hablar de Juan Fernández porque los detalles de este viaje no están bien divulgados: la historia de Nueva Zelanda está centrada en los británicos; y, en mi opinión, mientras propongamos lo que podría ser, no hay suficientes pruebas para decir que Juan Fernández definitivamente descubrió Nueva Zelanda.

### PIEZA 4 DEL PUZLE:

EL CASCO DE HIERRO PROBABLEMENTE ENCONTRADO EN EL  
PUERTO DE WELLINGTON, NUEVA ZELANDA

#### 4a. ¿La existencia del casco de hierro quiere decir que los españoles descubrieron Nueva Zelanda?

No, no ello solo. Los hechos son: un casco de hierro de origen europeo se presentó en el Museo de Nueva Zelanda alrededor de 1904-1905, se cree que fue encontrado en el puerto de Wellington y data de los años 1560-1580. La referencia al mismo como “casco español” es confusa, puesto que no es esto lo que han concluido las cuatro instituciones que hemos evaluado. Lo más importante que se debe tener en cuenta al evaluar dónde podría encajar el casco en el marco de *Nueva Zelanda, un puzle histórico* es la incertidumbre que rodea el lugar donde fue encontrado y la falta de detalles en el catálogo del museo respecto a su origen. La falta de cualquier otro utensilio descubierto junto con el casco también deja un lienzo en blanco en el que la gente solo puede teorizar sobre cómo acabó el casco en el museo. Lo que se puede hacer para evaluar los posibles orígenes del casco es determinar que escenarios podrían ser más probables. Como escribe el doctor Watt en su estudio de 1983: “*Es un modelo internacional; un modelo estándar que se puede encontrar en cualquier sitio desde Inglaterra, por toda Europa, hasta Italia, donde se fabrican gran parte de estos cascos*”. Podría ser, por tanto, de origen holandés, inglés, francés, italiano, español o portugués. Al decir esto, si se evalúa la época de la que data el casco, finales del siglo XVI, los españoles y portugueses eran las potencias marítimas en aquella época y ambas tenían bases en el sureste de Asia.

Dado que, de este grupo de nacionalidades, ellos eran los europeos más cercanos a Nueva Zelanda, se puede proponer que este origen del casco es más probable que otros. Hay otras posibilidades para explicar la existencia del casco en Nueva Zelanda; por supuesto, el actual paradigma que es claramente aceptado por la comunidad académica de los escenarios presentados por el doctor Watt en su artículo de 1983. Mi

opinión es que las explicaciones del doctor Watt, siendo posibilidades, ya no deberían aceptarse como paradigma.

#### 4b. ¿Qué opinan de las teorías actuales con respecto al casco?

Mi opinión es que dos de los tres escenarios que propone el doctor Watt como explicaciones del origen del casco son teorías que no pasarán el examen del paso del tiempo. De hecho, Watt escribe en 2014:

*“La conclusión negativa de mi artículo no se sostiene por más tiempo. Sin embargo, desde el punto de vista de la información que estaba disponible en aquel momento en el archivo del Museo Nacional, mi artículo todavía es la referencia más importante del ‘casco español’. Por lo tanto, se podría decir que lo que no se sostiene es mi interpretación de los hechos en aquella época. No tengo ningún recelo en cambiar mi parecer si se prueba que estoy confundido o si aparecen pruebas adicionales”.*

Las opiniones del doctor Watt en aquella época son comprensibles en el contexto de que estaba frustrado por ser uno de los pocos en Nueva Zelanda que investigaba seriamente una teoría anterior a Tasman, y creía que la investigación del tema *“se estaba deteriorando por culpa de aquellos que hablaban de extraños descubrimientos de Nueva Zelanda por parte de árabes, fenicios, celtas, etc., y algunos de nosotros intentábamos tomar el asunto en serio. Así que mi artículo estaba destinado a ser lo más preciso posible para intentar aportar algo de luz al asunto: ¿Qué sabíamos realmente del casco? ¿Era la evidencia de una visita a nuestras costas anterior a Tasman? Encontré, por supuesto, que no sabíamos nada del casco —aparte de lo que yo escribí—... Ahora, después de todo lo anterior, he cambiado mi parecer”.*

Teniendo en cuenta la revisión de 2014 del doctor Watt, la evaluación del autor de las teorías sobre el casco de 1983 es la que sigue:

1. *El casco podría haber sido usado como lastre en el barco.*  
Esta teoría en opinión del autor ya no es creíble. El lastre se usaba para dar estabilidad al barco y, como tal, es necesario que sea

pesado y generalmente de tamaño uniforme. En mi opinión, un barco de la era posterior a Cook usando un casco de hierro del siglo XVI, con más o menos 200-250 años, como lastre es casi tan disparatado como intentar explicar por qué es probable que el casco se encontrara en el puerto de Wellington (digo probable por la incertidumbre de las circunstancias en las que supuestamente fue descubierto).

Bloques de hierro o guijarros, no cascos de 200-250 años, eran los métodos comunes de lastre usados a finales del siglo XVIII, cuando el aumento del tráfico marítimo empezó a llegar a Nueva Zelanda. Tomemos el HMS Sirius, naufragado en 1790 en la Isla de Norfolk, y el tristemente célebre HMS Bounty, también naufragado en 1790 en la Isla Pitcairn, como ejemplos. Ambos usaban bloques de hierro como lastre. Para que esta teoría sea remotamente viable, una persona de finales del siglo XVIII o XIX (presumiblemente un colono británico o quizás un ballenero británico, francés, americano, español o portugués) habría necesitado haber estado en posesión de un casco de 200-250 años de antigüedad y tomar la decisión consciente de colocarlo físicamente en el casco de un barco para añadir unos míseros 1916,4 gramos y proporcionarle estabilidad, cuando los bloques de hierro o guijarros eran los métodos estándar que se usaban y probablemente ya existían. ¿Por qué alguien tomaría la decisión de hacer esto? En mi opinión, no lo hicieron. La teoría de que el casco podría haber sido usado como lastre, especialmente dado sus escasos 1916,4 gramos de peso, es insatisfactoria y no puede tomarse en serio. El argumento no es creíble y, en opinión del autor, no superará el examen del paso del tiempo. Debería eliminarse de la página web del Museo de Nueva Zelanda como una explicación del casco: nunca ha sido una historia creíble, y ahora tampoco.

2. *Al igual que a los jefes maoríes Hongi Hika y Titore se les obsequió con unas armaduras, y a Tē Rauparaha le dieron una espada, el casco podría haber sido entregado a los maoríes como obsequio, o mercancía, y se perdió tiempo después.*

En mi opinión es improbable que el casco de hierro de Wellington fuese entregado a un jefe maorí que lo perdió. Dicho artículo probablemente habría sido valorado por el jefe al que fue entregado porque se hubiera añadido a su *mana* (honor y prestigio). La excepción es Hongi Hika, de quien se dice que vendió muchos de dichos obsequios, que le dio el rey Jorge IV, para adquirir mosquetones. En el caso de Hika, había un claro motivo para vender la armadura. Si un jefe fue obsequiado con una armadura y esta teoría es verdadera, ¿cómo la perdió? ¿La llevó a pescar en su *waka* y se le cayó por la borda? No, por supuesto que no. ¿La robó otro maorí y la tiró al puerto? No, el casco se habría considerado como *tapu* (sagrado) y cualquiera que lo tocara sin permiso se habría arriesgado a recibir una represalia de los *atua* (dioses). La posesión del casco también habría dado *mana* al propietario, y no habría sido fácil separarse de él, lo que hace la teoría de que “fue entregado como obsequio a un jefe maorí que lo perdió” problemática. No encaja en el marco de valores de los maoríes.

Otro problema con esta teoría surge con la evaluación de qué tipo de persona europea habría querido obsequiar con dicha pieza a los nativos maoríes. La respuesta a esta pregunta es que muy probablemente un británico, dado que fueron los colonizadores de Nueva Zelanda; los balleneros franceses, americanos, españoles o portugueses probablemente estaban en el mar y trabajando más al sur.

Wellington no fue colonizado hasta comienzos de 1840: un grupo avanzado de la Compañía de Nueva Zelanda llegó allí en 1839 y 150 colonos en 1840. Hasta donde conoce el autor, no hay nada en la tradición oral maorí o en las crónicas británicas que sugieran que un casco de hierro de 200-250 años fuese entregado como obsequio a los maoríes de Wellington. Y en esa región, como se demuestra en la pieza 12 del puzle, “La tradición oral en Nueva Zelanda en su conjunto”, se hubieran recordado importantes sucesos como el obsequio de un casco o una armadura, y no es así. Al igual que la teoría de que “el casco se usó como

lastre”, el autor no puede tomar en serio la teoría del “obsequio a los maoríes” para explicar el casco.

3. *Podría haber sido un recuerdo traído desde Inglaterra por un inmigrante.*

De las tres teorías propuestas por el doctor Watt, la de que el casco era un recuerdo traído desde Inglaterra por un inmigrante es la más creíble, sin embargo, también es problemática. La teoría ha sido recientemente respaldada por el hallazgo de un artículo en el *Dominion Post* (3 de agosto 1932) que afirma que el neozelandés de primera generación, Alfred Taine, escribió que un colono de la época de 1840 adquirió el casco antes de abandonar Gravesend, en Londres: “*A su llegada aquí, se dio cuenta de que el casco no era necesario, y, como ya estaba suficientemente abrumado con sus bienes y pertenencias y a ninguno de sus compañeros inmigrantes les preocupaba el sombrero de hierro, se deshizo de él de la manera más fácil: tirándolo por la borda*”.

Watt escribe al respecto de la historia de Taine: “*Es una historia bastante verosímil. No se puede decir que sea la explicación del origen del casco, pero es una historia que, yo creo, podemos tratar seriamente... Necesitamos una evidencia corroborativa para que la historia de Taine pase de ser una sólida posibilidad en el ámbito de la probabilidad*”.

Aunque el artículo de Alfred Taine respalda la “teoría del inmigrante inglés”, en mi opinión, la historia no es lógica. Es muy improbable que un casco de hierro del año 1580 fuera traído a Nueva Zelanda más de 250 años después. Los estilos de los cascos se desarrollaron notablemente en esos 250 años para responder a las diferentes armas que se usaban en la guerra.

Si el colono al que se refiere Taine obtuvo el casco en Gravesend, y estaba lo suficientemente temeroso de los maoríes para adquirirlo, la adquisición fue probablemente cara y cargó con su “protección” durante todo el camino desde Inglaterra, parece ilógico que lo tirase por la borda antes de tomar tierra y averiguar si el potencial adversario, los maoríes, eran o no de temer. Alternativamente, ¿el colono de la historia de Taine pudo observar el casco

por la borda del barco cuando llegaron al puerto de Wellington e ingeniárselas para deshacerse de él? ¡Cretino! Deberían haber tenido más cuidado con una protección de 250 años de antigüedad. O, una vez en tierra, ¿estaban tan asustados que decidieron llevarlo a pescar en el bote de remos que adquirieron y lo perdieron por la borda mientras cogían uno “grande”? Denme un descanso. Con el espacio limitado de los primeros barcos que traían colonos a Nueva Zelanda, dudo mucho que un casco de 250 años hubiera pasado el “corte” cuando un inmigrante embalaba sus pertenencias clave para llevarlas a la nueva tierra.

De las tres teorías iniciales de Watt de 1983, solo la del “*recuerdo traído desde Inglaterra por un inmigrante*” tiene una explicación posible. Sin embargo, el autor se muestra escéptico, más con la versión de Alfred Taine, que parece ilógica: deshacerse de la protección antes de ver al posible adversario. En mi opinión, la teoría que parece más probable es la de que el casco venía de un barco del mismo siglo XVI, y, para esta explicación, tenemos dos candidatos: el capitán portugués Christóvão de Mendonça (1522-1524) y el capitán español Juan Fernández (1576-1578). De los dos, en una escala de posibilidad, el capitán español Juan Fernández (1576-1578) es más probable, dado que las fechas de sus viajes coinciden con la época del casco (1560-1580); el rango de fechas superior del cráneo de Ruamahanga (1619) apunta a 41 años tras ese viaje (la mujer tenía probablemente entre 40 y 45 años cuando murió); y la tradición oral maorí recuerda las relaciones entre navegantes y nativos maoríes. Esto es, existen tres muestras de posibles evidencias que respaldan la antigüedad del casco para ser comparadas con el artículo de Taine del *Dominion Post*. En mi opinión, el Museo de Nueva Zelanda debería proponer la teoría de Fernández (1576-78) como la más probable explicación del casco, seguida de la de Mendonça (1522-1524) y, después, la teoría del inmigrante inglés. Esa teoría es la que Alfred Taine escribió en una carta afirmando que había oído que un colono de 1840 había adquirido un casco de 250 años de antigüedad en Gravesend, que llevó consigo a Nueva Zelanda como

protección contra los “salvajes” maoríes, y que lanzó por la borda en el puerto de Wellington antes de su llegada.

He discutido ampliamente dónde puede encajar el casco dentro del marco de *Nueva Zelanda, un puzle histórico* en “¿Cómo encaja el puzle de los conquistadores?”, la sección anterior. Por favor, continúen leyendo y fórmense una opinión.

## PIEZA 5 DEL PUZLE:

EL CASCO DE HIERRO ENCONTRADO EN EL PUERTO DE MANUKAU, NUEVA ZELANDA

### 5a. ¿De qué tipo de casco se trata y en qué época está datado?

Este casco es probablemente un sombrero de piquero holandés (o sombrero de guerra) de aproximadamente 1630-1640. Según Thom Richardson, custodio de armaduras y de las colecciones orientales de la Torre de Londres, el sombrero está golpeado con un pequeño marcador arsenal ilegible con el remate IR, que era la marca de la armería de la Torre de Londres durante el reinado de Jacobo II, cuando un gran número de estos sombreros fueron fabricados en la armería para los holandeses.

### 5b. ¿En qué más se puede trabajar para fechar este casco concluyentemente?

Mientras que la opinión del señor Thom Richardson respecto al origen del casco es probablemente correcta, enviar el casco a la Torre de Londres para realizar un examen físico y una prueba metalúrgica confirmaría que es, en efecto, un sombrero de hierro de piquero holandés de alrededor de 1630-1640. Confíe tanto en la opinión del señor Richardson que no lo consideré necesario.

## PIEZA 6 DEL PUZLE:

¿UNA MUJER EUROPEA EN NUEVA ZELANDA ENTRE LOS AÑOS 1619 Y 1689?

### 6. ¿Cuál es el significado de esta pieza del puzle?

Los hechos son: el cráneo de una mujer europea, que vivió entre los años 1619 y 1689 y que probablemente tenía entre 40-45 años cuando murió, fue encontrado en la orilla del río Ruamahanga, en Wairapa, Nueva Zelanda, en 2004. Esto ha sido confirmado a través de pruebas de radiocarbono y del ADN mitocondrial. El significado del hallazgo depende del contexto en que se encontró el cráneo: la ausencia de otros huesos o utensilios en las proximidades dejan un lienzo en blanco en el que la gente puede únicamente especular con cómo llegó allí el cráneo de la mujer. Creo una de las razones para no encontrar otros huesos o utensilios en las proximidades del cráneo es que probablemente fueron destruidos en el terremoto de Wairapa de 1855, que se estima que alcanzó un nivel 8,1-8,3 en la escala de Richter y fue el terremoto más potente registrado en Nueva Zelanda desde que comenzase la colonización europea sistemática en 1840. Tuvo como resultado numerosos corrimientos de tierras y desplazamientos verticales, en algunos lugares de hasta seis metros. Mientras que el terremoto ayuda a proponer por qué no se encontraron otros huesos en las proximidades del cráneo, otras piezas de *Nueva Zelanda, un puzle histórico* ayudan a proporcionar una explicación. El rango de fecha superior del cráneo de Ruamahanga (1619) lo data dentro de los 41 años del viaje del capitán español Juan Fernández (1576-78), y se cree que la mujer tenía entre 40-45 años cuando murió. El casco probablemente encontrado en el puerto de Wellington data de la misma época (1560-1580) que ese viaje y la tradición oral maorí recuerda las relaciones entre navegantes y nativos maoríes. Eso son tres piezas de pruebas potenciales con las que podemos teorizar que el cráneo probablemente pertenezca a la hija fruto de la relación entre Fernández, o alguien de su tripulación, y una mujer maorí.

La clave del cráneo es que fue encontrado y fechado durante un periodo en el que se creía que no había europeos en Nueva Zelanda. El hecho de que el cráneo sea de origen europeo y de mujer también es significativo, pues indica que probablemente se trate de la hija fruto de una relación entre un europeo y una maorí, dado que no era común que hubiera mujeres europeas en los viajes de descubrimiento del siglo XVI. He propuesto además dónde encajaría el cráneo en el marco de *Nueva Zelanda, un puzle histórico* en “¿Cómo encaja el puzle de los conquistadores?”, en la sección anterior.

## PIEZA 7 DEL PUZLE:

### LA CAMPANA TAMIL, WHANGAREI, NUEVA ZELANDA

#### 7a. ¿Cuál es la posible conexión entre el lugar de donde procede la campana y el lugar donde fue encontrada?

La campana ha sido fechada y tiene entre 400-500 años, es de origen indio-tamil y tiene una inscripción que dice: “*Campana del barco de Mohaideen Bakhs*”. Los portugueses tenían base en Goa, la India, desde 1510 (hace 504 años), y en las Islas de las Especias, Indonesia, desde 1512 (hace 502 años). Visvanathan, que fechó la campana afirmando que tenía entre 400-500 años, propuso que podría proceder de la India o de Indonesia, donde los portugueses eran la potencia marítima dominante en aquella época. La campana fue encontrada por el misionero William Colenso cerca de Whangarei (Northland, Nueva Zelanda) alrededor de 1836 (cita de 1839 de Taranaki Herald). Los nativos maoríes estaban utilizando la campana como cazuela para cocinar y dijeron que la habían encontrado después de que un gran árbol fuese derribado tras una tormenta, muchas generaciones antes. Dado que la campana se encontró en un radio de 60 kilómetros del lugar donde se supone que hay un naufragio en Rangiriri, en el río Northern Wairoa, cerca de Dargaville, la opinión del autor es que podría proceder de ese naufragio, que se ha sugerido que es portugués. La pieza 9 del puzle, “Los naufragios en las costas de Nueva Zelanda”, ofrece más pistas.

#### 7b. ¿Qué opinan sobre la teoría de Hilder del “barco abandonado” y la teoría “española” de Langdon?

Hilder ha propuesto que la campana se cayó de un barco tamil abandonado de aquella época (1450-1550), que estuvo a la deriva a 5000 millas de Nueva Zelanda por las corrientes marinas, antes de naufragar en la costa oeste de Nueva Zelanda. Dicha teoría, en mi opinión, no es creíble. Se han usado estudios de tarjetas de plástico a la deriva para rastrear la trayectoria de las corrientes, incluida la corriente West



Auckland, que va de norte a oeste por la punta norte de Nueva Zelanda (cabo Reinga) y baja por la costa oeste hasta el puerto de Kaipara (Brodie, 1960). Una investigación posterior de Ridway (1980) recalcó que la corriente era solo estacional —evidente en invierno (desde junio a agosto), pero no en verano (de diciembre a febrero)—. Recientemente, un completo estudio de Sutton y Bowen (2011) ha mostrado que la zona es una región de corrientes débiles dominadas por la variabilidad, y ha concluido que probablemente se ha exagerado sobre la corriente West Auckland en la literatura anterior. Estos estudios sobre las corrientes no respaldan la teoría de que la campana proceda de un barco abandonado que llegó a la deriva a esta costa; apoyan la idea de corrientes variables localizadas, y no de una fuerte corriente capaz de llevar un barco abandonado a la costa. Todos los naufragios conocidos en la zona habían estado navegando activamente de paso o intentando entrar en el puerto. Ninguno de los naufragios de la zona eran cascos de barco flotantes llevados por las corrientes a esa parte de la costa de Nueva Zelanda. Además, hay demasiada tradición oral relacionada con un amarre por parte de unos primeros navegantes blancos en la zona como para ser ignorada (la pieza 11 del puzle, “La tradición oral de Northland, Nueva Zelanda”, ofrece más detalles).

Langdon (1975) ha propuesto que la campana fue adquirida por Juan Sebastián Elcano en 1522 cuando paró en las Islas de las Especias en la primera circunnavegación alrededor del mundo. Langdon propone que la campana viajó en el barco de Elcano, el *Victoria*, a España, donde más tarde se colocó a bordo del barco de Elcano *Sancti Spiritus*, perteneciente a la expedición de Loáísa de 1525, el primer intento de circunnavegación alrededor del mundo después de los éxitos de Magallanes y Elcano en 1522. Cuando el *Sancti Spiritus* naufragó en el estrecho de Magallanes, Langdon sugiere que la campana fue trasladada a la carabela *San Lesmes*, que desapareció en Sudamérica en 1526. Sugiere que la campana fue traída a Nueva Zelanda por la *San Lesmes*, cuyo viaje, cree, acabó en el puerto de Kawhia. En mi opinión, hay mucha variación en torno a esta teoría para ser tomada en serio. También se presenta “centrada en la *San Lesmes*”, por lo que parece que Langdon atribuye cualquier utensilio del puzle de los conquistadores a este viaje español. En mi opinión, la campana está más probablemente

relacionada con el posible naufragio en Rangiriri, en el río Northern Wairoa, cerca de Dargaville, el posible naufragio más cercano al lugar donde Colenso descubrió la campana. El autor ha propuesto en “¿Cómo encaja el puzle de los conquistadores?”, la sección anterior, que el naufragio es más probablemente portugués que español.

## PIEZA 8 DEL PUZLE:

### EL KOROTANGI, KAWHIA, NUEVA ZELANDA

#### 8a. ¿Cuál creen que es la conexión entre Richard Nazer, Meurant, Albert Walker, McDonnell y el Korotangi?

Hay dos asuntos en juego aquí: uno es la incertidumbre en torno al “descubrimiento” del Korotangi. McDonnell ha dicho que le contaron la historia de que el Korotangi era un engaño y no se había encontrado en Kawhia, sino que había sido comprado por Albert Walker a alguien de un mercante. Esta afirmación de engaño debe ser contrarrestada con la idea de que el Korotangi era de gran importancia para los maoríes waikato, que afirman que era un talismán traído a Nueva Zelanda en la *tainui waka*. El segundo asunto es que el Korotangi probablemente fue hecho con herramientas metálicas, lo que no se corresponde con que fuese traído a Nueva Zelanda por la *tainui waka*.

Responderé al asunto uno primero, las circunstancias que rodean el descubrimiento del Korotangi: la conexión entre Richard Nazer, Meurant, Albert Walker, el teniente coronel McDonnell y el Korotangi. La respuesta, en mi opinión, es que McDonnell y Wilson, en sus informes en torno al descubrimiento del Korotangi, dicen la verdad. Walker compró el Korotangi en un mercante y le contó a McDonnell lo que había hecho. Hasta la fecha no se ha meditado mucho sobre a quién podría haber comprado Walker el Korotangi; en mi opinión, se lo compró a Meurant, el hombre del relato de Meto Hopa. Los hechos entorno a la venta son creíbles: Richard Nazer, el comerciante, del que se dice que encontró el Korotangi cuando estaba viviendo en Kawhia, después se trasladó a Raglan, donde podría haberlo vendido fácilmente a un marinero o mercante (Meurant), quien a su vez se lo vendió a Walker en ese mismo barco. Esto también explica la importancia del Korotangi para los maoríes waikato: no era un engaño, pero era un objeto que había estado desaparecido durante generaciones y que, en opinión del autor, encontró Nazer.

#### 8b. ¿Dónde creen que encaja el Korotangi en Nueva Zelanda, un puzle histórico?

El asunto es que el Korotangi fue probablemente realizado con herramientas metálicas, lo que inicialmente no se corresponde con la idea de que fuese traído a Nueva Zelanda por la *tainui waka*. Es de clara importancia para los maoríes waikato, pero quizás no fue traído a Nueva Zelanda por la *waka*. Si fueron los polinesios los que lo trajeron a Nueva Zelanda, hubieran debido de tener contacto con alguien que tuviera acceso a herramientas metálicas. En mi opinión, el Korotangi seguramente no fue traído a Nueva Zelanda por la *tainui waka* porque la *waka* se cree que llegó a Nueva Zelanda alrededor de 1350. Esta fecha es demasiado temprana para que los maoríes hubieran tenido contacto con europeos que tenían herramientas metálicas (los portugueses o los españoles no llegaron a las Islas de las Especies hasta 1512). Puesto que el Korotangi fue tallado con herramientas metálicas y los polinesios y los maoríes no sabían cómo usarlas, el Korotangi debió de llegar a Nueva Zelanda después del arribo de la *tainui waka*. La traducción de partes de la *waiata* pertenecientes al Korotangi por dos especialistas en el lenguaje maorí, los señores C. Davis y R. Maunsell, respalda esto: las palabras “*no es un ave maorí*” y “*viene de un lugar extranjero*” formaban parte de la *waiata*. Entre los candidatos a traer el Korotangi a Nueva Zelanda, los portugueses o los españoles tienen más posibilidades. Langdon ha propuesto que el Korotangi fue traído a Nueva Zelanda alrededor de 1527 por la tripulación superviviente de la carabela española San Lesmes, la cual él afirma que era la *tainui waka* y que acabó su viaje en Kawhia. Esta es una posibilidad, pero seguramente romántica; en mi opinión, Langdon ve Nueva Zelanda desde un punto de vista centrado en la San Lesmes. Es improbable que el argumento que Langdon propuso se desarrollase (que el Korotangi llegara en un barco que navegaba desde el este). Un supuesto más probable es que el Korotangi estuviese a bordo de uno de los barcos de Mendonça que navegaban desde Portugal a la India, a Malacca y, hacia el oeste, hasta Australia y Nueva Zelanda. Un marinero de uno de esos barcos podría haber cogido el Korotangi en Goa, en la India, o Malacca, en Malasia, y haberlo traído en el barco a Nueva Zelanda.

Tiene más sentido que el Korotangi procediese de los portugueses, a través de una escala en la India, y no de los españoles que venían de la dirección opuesta. La opinión del autor es que, después de que llegase, los waikato maoríes se hicieron con él y se convirtió en importante para ellos.

## PIEZA 9 DEL PUZLE:

### LOS NAUFRAGIOS EN LAS COSTAS DE NUEVA ZELANDA

**9a. ¿Qué opinan sobre la existencia de los tres naufragios de Maunganui Bluff, Rangiriri y la bahía Midge? ¿Cuál es el más verosímil y cuál el menos?**

Durante muchos años, la tradición oral respecto a los primeros viajes ibéricos a las costas de Nueva Zelanda ha venido de uno de sus puntos calientes; ese lugar es la accidentada costa noroeste de la Isla Norte, cerca de Dargaville. La región se extiende desde Maunganui Bluff, en la costa de Baylys, 100 kilómetros hacia el sur, hasta Pouto Point, en la entrada del puerto de Kaipara, y 80 kilómetros arriba del río Northern Wairoa, hasta Hoanga. Hay tres naufragios en este litoral que la tradición oral atribuye a posibles amarres de españoles o portugueses. Estos incluyen el naufragio de la bahía Midge, en Pouto Point, del que se han obtenido muestras de madera; un naufragio cerca de Maunganui Bluff, que los lugareños Noel Hilliam y Alvin Wilcox describen como una carabela, y una carabela o galeón que la tradición oral afirma que naufragó en Rangiriri, cerca de Hoanga.

El autor ha conocido a más de ocho lugareños que dieron explicaciones del naufragio de la bahía Midge: su posición, tamaño y cómo se obtuvieron las muestras de madera de él. Todos son honestos e íntegros en mi opinión. Las muestras de madera del naufragio fueron datadas por radiocarbono y arrojaron una fecha de  $1675 \pm 5$ , con una fecha probable de construcción del barco de  $1705 \pm 9$ . El naufragio habría ocurrido en torno a 1730. Una evaluación magnetométrica de 2013 localizó la posición del naufragio en la bahía Midge y su posible tamaño (15 metros y una anchura desconocida, puesto que el barco está roto). Por lo tanto, hay un naufragio en la bahía Midge que hemos presentado por primera vez: contiene al menos dos tipos de madera comunes en la construcción de barcos en el sudeste de Asia y probablemente sea holandés, dado que eran los holandeses la potencia marítima en el sudeste de Asia en aquella época. De los tres naufragios, el de la bahía Midge es el más creíble teniendo en cuenta el número de

personas que bucearon en el lugar que el autor entrevistó, su ubicación y su tamaño desconocidos y el hecho de que se han obtenido sólidas pruebas de su existencia (las muestras de madera). El naufragio de Maunganui Bluff es en mi opinión también verosímil. Ha sido visto una vez en 1981 por dos lugareños: los señores Noel Hilliam y Alvin Willcocks, cuya descripción del naufragio coincide con la de una carabela, como muestra el dibujo que hicieron en la contraportada de su cuaderno de vuelo. El autor ha conocido a estos dos caballeros y quedó impresionado por su honestidad; en mi opinión, vieron el naufragio ese día y la descripción coincide con la de una carabela. El hecho de que este naufragio haya sido realmente visto, junto con la otras piezas del puzle relevantes en el lugar del naufragio (por favor, vean “¿Cómo encaja el puzle de los conquistadores?”, en la sección anterior), lo coloca por encima del de Rangiriri, que no ha sido visto. El naufragio de Rangiriri ha sido identificado por la tradición oral, que relata que había un galeón español o carabela naufragado en el río Northern Wairoa, cerca de Hoanga. Simplemente era “una de esas historias” que todo el mundo en Dargaville había oído. La ubicación del lugar en Rangiriri había resultado del trabajo de Noel Hilliam y Les Brown, respaldado por la identificación por parte de la anciana señora Pieta y “una antigua evaluación” que señalaba la ubicación de Rangiriri. ¿Hay un naufragio allí? Quizás, fue nuestra conclusión. En resumen, de los tres naufragios, en mi opinión, los de la bahía Midge y Maunganui Bluff son naufragios legítimos (existen), siendo el de la bahía Midge el más verosímil por las muestras de madera obtenidas, en contraposición con el de Maunganui Bluff, que simplemente fue avistado. El naufragio de Rangiriri perdura en la tradición oral y en el trabajo de evaluación magnetométrica de Noel Hilliam y Les Brown.

### **9b. ¿Qué podría hacerse para fechar los naufragios y averiguar el nombre de los barcos?**

Este es su momento de gloria. ¿Qué pueden hacer para ayudar a averiguar más sobre estos naufragios? Todos son un reto. En mi opinión, el naufragio de la bahía Midge es el que tiene más esperanzas de obtener

resultados. Ahora ubicado bajo 10 metros de arena, la posición del naufragio en un área de mareas en la bahía Midge da la oportunidad de que, cuando la marea baja, se vea. Se necesitaría obtener licencias y permisos para estudiarlo, obtener más muestras de madera y quizás un cañón, un ancla o una campana del barco.

El naufragio de Rangiriri, si está donde apunta el examen magnetométrico de Noel Hilliam y Les Brown, proporciona la siguiente mejor esperanza de exploración porque es probable que se encuentre en tierra seca. Mientras tanto este naufragio actualmente pervive en la leyenda; se necesitaría otra evaluación para localizar los “golpes” de hierro y metal que Noel y Les identificaron en 1980. Sería, entonces, cuestión de obtener permiso del propietario de la tierra para excavar hasta el “golpe”, recuperarlo y validar o invalidar que allí hay un naufragio. El naufragio de Maunganui Bluff proporciona el reto mayor porque está ubicado en la enérgica costa de Baylys. Hay muy pocos días de calma en la costa que permitan a un bote arrastrar una estación magnetométrica para identificar el lugar del naufragio. Un helicóptero o un avión serían una alternativa pero resultan caros. Una vez identificado, se necesitarían licencias y permisos para autorizar un intento de recuperación, aunque esto tendría sus retos, dada la probable ubicación del naufragio y dependiendo de la profundidad bajo la arena. Y, si el naufragio es la “carabela perdida”, la San Lesmes, entonces podría no contener ningún cañón porque Langdon sugiere que fueron tirados en Amanu, en Tuamotus. Localizar y recuperar el naufragio es viable con la correcta combinación de gente y recursos.

## PIEZA 10 DEL PUZLE:

EL MAORÍ DE TEZ BLANCA Y CABELLO PELIRROJO, NORTHLAND, NUEVA ZELANDA

**10. ¿Podría ser que un barco naufragara en la costa noroeste de Nueva Zelanda y los supervivientes contrajeran matrimonio con los maoríes, lo que justificaría el parecido de los maoríes con los españoles y portugueses generaciones más tarde?**

Es curioso que los primeros navegantes y colonos de Northland, Nueva Zelanda, comentaran que vieron a nativos con cabello pelirrojo y piel blanca. Estas observaciones eran demasiado tempranas para que los maoríes que fuesen descendientes de una primera relación entre un ballenero portugués o español con una mujer maorí, en los años siguientes a aquellos en los que Cook realizó un mapa de Nueva Zelanda. El tema común de estos primeros relatos de maoríes de Northland es que se compara el color de algunos maoríes con el de los españoles y portugueses. Por ejemplo, J.S. Polack, que regentaba un comercio en la Bahía de las Islas, creía que los maoríes que se encontró pertenecían a dos razas distintas, “*con una vez que iba del matiz oliva de la península ibérica al marrón-negro*”. Esta pigmentación, o bien venía de los supervivientes de un naufragio que se habían entremezclado con los maoríes locales, o bien de una raza de maoríes genéticamente predispuesta al cabello pelirrojo y la piel blanca.

## PIEZA 11 DEL PUZLE:

LA TRADICIÓN ORAL DE NORTHLAND, NUEVA ZELANDA

**11a. ¿Cuál es su opinión sobre un “amarre español” y el casco español de Dargaville?**

Con toda la tradición oral, mi primera medida es intentar asegurar su origen. Respecto al “amarre español”, la fuente se identifica con un “nativo maorí de Tangaihi”, que menciona específicamente a una mujer de cabello pelirrojo que vivía en la granja de Friedrich Schick en 1880. Ella obviamente ya ha fallecido, así que la siguiente persona con la que discutir esta historia sería Trevor Schick, que desgraciadamente también ha fallecido. Sin embargo, siguiendo las guías de este rastro, el autor ha hablado con Louis, la mujer de Trevor, y con su hija Marion, y ha localizado una entrevista de radio que Trevor realizó sobre el amarre. La entrevista de Trevor Schick es interesante porque menciona a más de un maorí que contó la historia a su abuelo, Gustav, mientras que el artículo de la revista *Choice City* menciona a una anciana maorí de cabello pelirrojo. Es probable que más de un maorí conociese la historia, según Trevor. Los maoríes dicen que el amarre ocurrió “*hace muchísimo tiempo. Tiempo atrás, porque los ancianos maoríes decían que fue su bisabuelo o algo así*”. Si los maoríes le contaron la historia a Gustav Schick alrededor de 1900, unos 30 años se consideran una generación y esto ocurrió al menos cuatro generaciones antes de 1900, es probable que la fecha fuese alrededor de 1780, o si eran cinco generaciones, alrededor de 1750; más o menos durante el mismo periodo que el naufragio de la bahía Midge.

El artículo y la entrevista son interesantes porque nombran lugares (el Maunganui Bluff, el río Northern Wairoa y la bahía McLeods), una batalla, un tesoro y la armadura de un soldado, cascos y corazas, espadas, rifles y piel que se decía que estaban enterradas en una cueva local, probablemente en Tangaihi. Además de las explicaciones de Trevor, hay otras independientes (Louis Kneebone) sobre utensilios (cascos) que coinciden con una descripción europea y se han encontrado en la zona. Louis, la esposa de Trevor, también confirmó que el mismo

Trevor había estado en la cueva cuando era niño, lo que encaja con el relato de Louis Kneebone sobre que Trevor llevó el casco a la escuela. También está el reciente informe del agente de policía Jim Corbett, que recuerda la historia del nativo maorí *tohunga* Michael Manukau (o quizás era Jim o Tom Pomare) sobre el hallazgo de “*un casco español con un cráneo dentro*” cuando fue a pescar. Mi opinión sobre la historia del amarre español y los cascos españoles que fueron encontrados y después vueltos a enterrar es que los hechos ocurrieron, y digo esto basándome en la honestidad de la gente que entrevisté (*kaitiaki* Tahu Kena, el *kaumatua* Paki Pomare-Kena, Marion Devere-Ellery, la señora Louis Schick, la señora Louis Kneebone, el señor Noel Hilliam y el señor Logan Forrest). Para corroborar esto completamente, es necesario haber encontrado un casco, analizarlo científicamente y después devolverlo. Y, como dijo el agente de policía Jim Corbett, los cuerpos de algunos de los supuestos “españoles” que tomaron tierra todavía yacen allí en la playa enterrados en la arena, con sus armaduras y cascos puestos, y, cuando la arena se mueva, con el tiempo serán destapados de nuevo. Ha ocurrido antes y ocurrirá otra vez.

**11b. ¿Cuál es su opinión sobre los lugares nombrados en el artículo de la revista *Choice City* y la entrevista a Trevor Schick? ¿Coincide alguno con los lugares de los naufragios?**

El artículo menciona dos lugares separados por más de 100 kilómetros donde el naufragio y el amarre podrían haber ocurrido: Maunganui Bluff y el río Northern Wairoa. Tres de los naufragios de supuesto origen ibérico se localizan en estos lugares: Maunganui Bluff, la bahía Midge, en la desembocadura del Northern Wairoa, y el puerto de Kaipara y Rangiriri, en Hoanga, en el río Northern Wairoa. Trevor Schick menciona la costa de Baylys, donde se localiza el naufragio de Maunganui Bluff. Mi teoría sobre qué naufragio coincide con la tradición oral sobre el amarre español se presenta en “¿Cómo encajan el puzle de los conquistadores?”. ¿Cuál es su teoría?

**11c. ¿Es la explicación del artículo de la revista *Choice City* complementaria a la de Noel Hilliam?**

El artículo afirma respecto a la batalla que “*los maoríes descendieron sobre el grupo y mataron a la mayoría de ellos*”. El informe de Noel Hilliam, basado en el relato oral de la señora Pieta de los Waitaha *iwi* (no he podido contactar con ninguno de sus descendientes), era que “*los 22 miembros de la tripulación y el capitán tomaron tierra e inmediatamente fueron abordados por un jefe maorí que había venido a Kaipara desde la Bahía de las Islas para atacar a los maoríes de Pouto. Mataron a toda la tripulación, excepto al capitán, que llevaba una armadura, y lo dejaron aparte porque pensaban que era un dios. Me contó que su nombre era Pieta Condentous De Lamora. Fue llevado de vuelta a la Bahía de las Islas y se le permitió vivir con una mujer maorí. El nombre de Pieta (y su equivalente moderno Peters) todavía persiste en el norte. Pieta tuvo muchos descendientes que, como la señora Pieta, afirman ser de origen español*”.

Hilliam y el relato de *Choice City* dicen que la mayor parte del grupo fue asesinado y al menos a uno le dejaron vivir. El informe de Trevor Schick dice que todos fueron asesinados. El relato de la señora Pieta va más allá y da especificaciones sobre el nombre del barco, el *Cicilia Maria*, y el nombre del capitán, *Pieta Condentous De Lamora*. El artículo y el trabajo de Noel se complementan en mi opinión, aunque el informe de Hilliam lleva la tradición oral más allá. Si el nombre del navío era *Cicilia Maria* o no y el nombre del capitán *Pieta Condentous De Lamora*, es un asunto conjetural. Aunque, si es verdad, entonces una tradición oral tan importante como esta no se habría perdido por los *whanau* o *hapu* maoríes que tienen la información. Depende de ellos dar un paso adelante y contribuir a solucionar el puzle de los conquistadores.

## PIEZA 12 DEL PUZLE:

### LA TRADICIÓN ORAL EN NUEVA ZELANDA EN SU CONJUNTO

#### 12. Basándonos en los relatos de Te Weherua y Koa y en los que los maoríes le contaron a Cook en su primer viaje, ¿un navegante extranjero visitó la región del estrecho de Cook antes del primer viaje de Cook?

Hay ciertamente tradición oral en la región del estrecho de Cook, en Nueva Zelanda, respecto a un primer viaje extranjero anterior a Cook; la descripción no coincide con el viaje de Tasman. En su expedición de 1777, los detalles del viaje fueron relatados a Cook por los dos maoríes que se unieron a su barco en Queen Charlotte Sound, Te Weherua y Koa, les traducía el intérprete tahitiano Omai. Los maoríes decían del viaje que era “conocido por todo el mundo en Queen Charlotte’s Sound”. ¿Tuvo lugar el viaje? Para argumentar lo contrario, uno puede sostener que los maoríes inventaron la historia para impresionar a Cook, o incluso que Omai interpretó la historia erróneamente. Lo primero puede ser desechado por los informes que refiere Cook de su primer viaje de 1773: en ese viaje unos maoríes distintos de Te Weherua y Koa también le contaron que un barco había estado en la región antes que él. No podía haber sido Tasman porque no permaneció en la región, ahora la bahía Golden, tras la muerte de cuatro miembros de su tripulación en un altercado con los maoríes a los que se refirió como “los asesinos de la bahía”. Cook, un hombre inteligente, consideró estas posibilidades también: como segundo descubridor de esta tierra, hubiera querido saber si alguien diferente de Tasman le había precedido en esas costas. Respecto a la referencia de los maoríes al hijo del capitán de la historia como “vivo”, la opinión de Cook era que: “*Al principio yo creía que él estaba confundido con respecto a la época y el lugar y que podría haber sido M. Surville, de quien se dice que atracó en un puerto de la costa noreste de Eaheinomauwe [Isla Norte] el mismo año que yo estaba en el Endeavour, o que podría referirse a M. Marion [du Fresne], que estuvo en la Bahía de las Islas, en la misma costa, unos años más tarde. Pero Tiarooa y el otro [Koa], que parecían estar familiarizados con la*

*historia a pesar de no haber nacido en la misma época, nos aseguraron que no había ningún error ni en cuanto a la época ni en cuanto al lugar, y que todo el mundo sabía del Queen Charlotte Sound y de Teerawitte*”. Si Cook estaba convencido de que el barco al que los maoríes se referían era un barco extranjero desconocido (es decir, no el de Tasman, no el de Surville, ni el de du Fresnes), entonces, es probable que un barco extranjero desconocido lo precediese.

Respecto a las dificultades de interpretación de la historia de los maoríes, Cook no estaba seguro del punto en el tiempo en el que el barco visitó la zona cuando escribió: “*Lamento mucho no haber sabido de este barco mientras estábamos en Sound; por medio de Omai [el intérprete tahitiano] podríamos haber tenido una mejor y completa versión de la gente que lo vio, ya que el relato de Tiarooa era solo de lo que le habían contado y, por lo tanto, susceptible de errores*”. A Cook también le contaron en su segundo viaje que un barco había naufragado hacía dos lunas o unos 20 o 30 días y que a la tripulación se la comieron los maoríes locales. A Joseph Banks le contaron una historia similar en su primer viaje; le hablaron de “*dos grandes navíos que en aquella época u otra llegaron aquí y fueron totalmente destruidos por los habitantes y la gente perteneciente a ellos fue asesinada*”.

Hay, por lo tanto, dudas sobre la época de este navío desconocido. En mi opinión, como en la de Cook, estamos probablemente tratando con un viaje, distinto al de Tasman, Surville o du Fresnes, en el que el barco naufragó y se comieron a la tripulación o su capitán tuvo un hijo con una mujer maorí, y pudo haber introducido enfermedades venéreas entre los maoríes. Qué peso debe darse a la tradición oral maorí depende de la visión del mundo de cada uno: desde la perspectiva maorí, la tradición oral debería tratarse como un hecho. Desde el punto de vista occidental, la tradición oral es susceptible de errores, y esto puede verse en el destino contrario del navío desconocido. En mi opinión, deberíamos prestar atención al hombre que escuchó esta tradición oral y podremos formarnos una opinión en un sentido o en otro a la del capitán Cook. Y su opinión era que un barco extranjero desconocido estuvo en la región del estrecho de Cook antes que él, y no era el de Tasman, ni el de Surville, ni el de du Fresne.

### PIEZA 13 DEL PUZLE:

LOS SINGULARES *POHUTUKAWA* DEL PUERTO COSTERO DE LA CORUÑA, AL NORTE DE ESPAÑA

**13a. ¿Quién ganó en 2013 los partidos de clasificación entre los British Lions y Australia y cuál fue el resultado y el marcador final?**

La clasificación la ganaron los British Lions 2-1. El resultado en el tercer y decisivo partido fue 41-16: el primer campeonato de los Lions en 16 años.

**13b. ¿Cómo llegó el *pohutukawa* a La Coruña desde Nueva Zelanda?**

Esta es una pregunta abierta y depende de cuantos años tenga el árbol, lo cual no conocemos de forma segura hasta que no se date de forma exhaustiva. Si el árbol tiene entre 200 y 300 años, como indica el análisis de las muestras tomadas, entonces puede ser que el neozelandés doctor Warwick Harris esté en lo cierto en cuanto a su propuesta de un posible vínculo con la presencia británica en La Coruña durante la guerra de la península. Harris opina que el *pohutukawa* fue introducido por primera vez en Europa a través de Inglaterra (donde no es probable que sobreviva fácilmente), lo que significaría que tendría unos 206 años. No es probable que el árbol esté vinculado con la expedición Loaísa que partió de La Coruña en 1525, ningún barco de la expedición regresó a España, y, aunque sería fácil intentar relacionarlo, los hechos no lo respaldan. El antiguo uso del terreno del solar de La Coruña no ofrece ninguna otra pista. Se cree que, antes de que el solar de La Coruña fuese una comisaría de policía, fue un hospital para tuberculosos y, antes de eso, una fábrica de jabón. Podríamos teorizar con más precisión sobre cómo llegó el *pohutukawa* a La Coruña si se concediese permiso para datar el árbol de forma exhaustiva.

### PIEZA 14 DEL PUZLE:

ARANGA EN ESPAÑA Y ARANGA EN NUEVA ZELANDA

**14. ¿Cuáles son las semejanzas entre la Aranga de España y la Aranga de Nueva Zelanda?**

Aranga es una pequeña ciudad al norte de Dargaville (Northland, Nueva Zelanda), situada en el interior respecto al naufragio de Maunganui Bluff. Aranga es también una población de Galicia, en el norte de España, situada a 30 kilómetros del puerto costero de La Coruña, de donde partió el segundo intento de circunnavegación alrededor del mundo, la expedición Loaísa, en 1525. *Aranga* en gallego quiere decir “*el profundo valle por el que discurre el río*”. En maorí, *Aranga* quiere decir “*resurrección, pascua, subir a lo más alto*” (Ryan, 1995). Probablemente ambos valles se forestaron en el siglo XVI, con un río que los atraviesa.



## PIEZA 15 DEL PUZLE:

### UN CAÑÓN Y MONEDAS EN EL NORTE DE AUSTRALIA

#### 15a. ¿Cuál es el origen más probable de los tres cañones de la bahía de Napier Broome, el cañón de la bahía Vansittart y el arma giratoria de la playa de Dundee?

El origen de los cañones de la bahía de Napier Broome ha sido evaluado cuatro veces entre 1917 y 1977: Robins (1917) concluyó que era de origen español o portugués; Uren (1940), Halls (1959) y McIntyre (1977, 1982) concluyeron que eran portugueses.

Solo recientemente, en 2006, este paradigma ibérico ha sido cuestionado con la publicación del estudio de Jeremy Green para el Museo de Australia Occidental. Green escribe:

*“Las consultas hechas tanto en el Museo Militar de Lisboa como en el Museo Naval de Sevilla no logran revelar ninguna evidencia de estilo ibérico en la decoración del arma n.º 1 y el consenso entre los expertos tiende hacia la opinión de que el arma es una copia procedente del sudeste asiático de un arma europea. Significativamente, el arma n.º 2, ampliamente ignorada por los distintos escritores, es un lantanka de indiscutible origen del sudeste asiático”.*

Green realizó un análisis químico y concluyó que en base al contenido de plomo del cañón del arma n.º 1, que es más alto (7%) que el de la media europea (2,5%), este no se fabricó en el sudeste asiático.

Trickett ha criticado la teoría de Green señalando que el cañón que Green afirma que es un lantanka: *“De hecho, no se parece nada a un lantanka... Además de su corona portuguesa, el arma de la isla Carronade tiene un claro parecido con otros cañones del siglo XVI, particularmente cañones que se exhiben en Lisboa”.* Trickett también señala que cuando Green compara uno de los cañones de la bahía de Napier Broome con un cañón de Indonesia, en el sudeste asiático, el arma Quintus Bosz, no tiene *“información sobre dónde, cómo y por quién se hizo [el arma indonesia Quintus Bosz]”.* Es interesante que, para una comparación

clave en la teoría de Green, no haya pruebas de que el arma Quintus Bosz fuese hecha en el sudeste asiático, e incluso se las arregla para concluir en base a esta comparación que el arma n.º 2 de la bahía de Napier Broome es *“indudablemente originaria del sudeste asiático”.* Al autor le gustaría añadir los siguientes puntos clave que son fatales para el análisis de Green: Green no dice con quién contactó en el Museo Militar de Lisboa o en el Museo Naval de Sevilla; tampoco da ninguna indicación sobre el “consenso” de qué expertos apoya la opinión de que una de las armas es una réplica sudasiática de un cañón europeo o de un lantanka del sudeste asiático. Para promover su opinión de que uno de los cañones es una réplica del sudeste asiático de una pieza europea, ignora que los portugueses tenían fundiciones en la región, que en el siglo XVI abordaron a muchos barcos locales y usaron sus cañones y no da una explicación adecuada de dónde en el sudeste asiático cree que se pudiera haber hecho la “réplica” o por qué alguien de origen sudasiático se habría tomado la molestia de grabar el cañón con la rosa y la corona portuguesas. Además, si se valora el estudio del análisis químico que Green ha utilizado para llegar a su conclusión de que el cañón n.º 1 de la bahía de Napier Broome *“es de origen no europeo”*, el cañón 154 utilizado en ese estudio procede de un museo, lo que apenas es una muestra representativa de *“todos los de Europa”*; y los cañones portugueses ¡ni siquiera estaban en la lista de países que se usaron de muestra!

En resumen, si tomamos los cañones de la isla Carronade, uno con la rosa y la corona portuguesas grabadas y el otro un cañón de comercio del siglo XVI, y los evaluamos en conjunto con los otros dos cañones encontrados en la región de la bahía de Napier Broome (el cañón de Wood que fue vendido al capitán de un mercante, y el de Cyril Daveys, que lo vendió a una fundición de Perth que lo fundieron como chatarra); con el recuerdo de H.V. Howe de la tradición oral que menciona *“hombres con pieles de tortugas y cocodrilos”*, una clara referencia a hombres que llevaban armaduras (no macassans); con la localización de ese hecho en el tiempo, según la tradición oral en torno a 1560; con la pintura de la cueva descubierta por George Grey de un wandjina (un ser supernatural), que podría haber sido un superviviente del naufragio; y con las Islas Tiwi que aparecen en los mapas de Dieppe,

entonces hay suficiente puzle, en opinión del autor, para concluir que esos cañones, muy posiblemente y con pruebas claras y convincentes, son de origen portugués.

El punto clave para el autor es que uno de los cañones tiene la rosa y la corona de Portugal grabadas. La única ambigüedad es que Green ha comentado recientemente que contactó con españoles y portugueses para tratar este asunto, y que aparentemente no le dieron suficientes pruebas de que fuese un cañón portugués. En mi opinión, para confirmar que estos cañones son portugueses o españoles, o de otra procedencia, deberían ser examinados por expertos de España y Portugal. Hasta que esto ocurra, el origen de los dos cañones está abierto, pero con pruebas claras y convincentes en favor de que sean portugueses. El origen de los otros dos cañones de la bahía de Napier Broome se puede extrapolar, pendiente de los resultados de este examen.

Respecto al descubrimiento del niño de Darwin, Christopher Doukas, del arma giratoria en la arena durante la marea baja en la playa de Dundee, se ha probado que el plomo que contenía el arma se corresponde de cerca con la firma del isótopo de plomo de la mina Coto Laisquez, en Andalucía, España, y no con la del sudeste asiático como antes ha sugerido Paul Clark, conservador en Museum and Art Gallery de Northern Territory. Es probable que se fundiese en Sevilla (o en otra fundición española) y se usase en un barco o español o portugués, o, de manera alternativa, que procediese de los navíos holandeses de Willem Janszoon (1618) y Jan Cartensz (1623), que exploró esta región de Australia entre 1618 y 1623 (y también podría haberlo adquirido en una fundición española). Al igual que con el cañón de la bahía de Napier Broome, un análisis más profundo de expertos de España y Portugal respaldaría que se trata de un cañón ibérico. En palabras del Past Masters Heritage Group: *“Verdaderamente se trata de la pistola humeante del descubrimiento portugués del norte de Australia”*. Seguramente tenía pensado Pun.

### 15b. ¿De qué nacionalidad eran las personas que dejaron las monedas en las Islas Wessel?

Cómo llegaron las monedas a la remota playa es asunto de discusión. Los portugueses, que saquearon Kilwa en 1505, habrían robado las monedas de allí y después un conquistador las habría perdido en un naufragio desconocido en las Islas Wessel. Un argumento probable, dado que se encontraron monedas holandesas en el mismo lugar, es que las monedas Kilwa, originariamente, quizás fueron robadas por los portugueses y luego cayeron en posesión de un marinero/soldado holandés en el siglo XVIII, cuando estaban empujando a los portugueses fuera de sus bastiones en el sudeste de Asia. Un barco holandés desconocido podría haber naufragado en las Islas Wessel, lo que explicaría las monedas. En ausencia de cualquier otra prueba alrededor de las mismas, el origen es desconocido, aunque la existencia de las monedas holandesas las convierte en las candidatas originales.

## PIEZA 16 DEL PUZLE: LOS ENIGMAS DE LA COSTA ESTE AUSTRALIANA

### 16. ¿Hay un naufragio en la Isla Stradbroke o es un mito?

En opinión del autor, hay un naufragio en la Isla Stradbroke de origen desconocido, que probablemente llevó visitantes europeos a Australia. Al menos se ha registrado a ocho personas que han visto el naufragio entre 1870 y 1934, cuando fue visto por última vez. Todos parecen ser testigos y dan explicaciones creíbles. Según el constructor de buques local Mathew Heeb, que lo vio, tenía “una popa alta y camarotes” y había sido sujetado con “grandes tornillos de cobre”. Se decía que los nativos aborígenes tenían conocimiento del barco y se referían a él como el “gran barco. Durante mucho tiempo en la marisma”. El fallecido Edmund Harper, que viajó por toda la Isla Stradbroke, afirmó que aunque no había visto el naufragio, los aborígenes se lo habían descrito.

A Frank Boyce le enseñaron el barco los aborígenes locales a finales de 1920, como informó Greg Jefferys: “Cuando le pregunté a Frank sobre los detalles, me dijo que había unos 2,5 metros de la popa al aire, incluyendo las barandillas y las balaustradas. Dijo que estaba seguro de que la madera era de roble inglés. Cuando le pregunté cómo distinguiría entre roble inglés y europeo, me respondió que lo que quería decir es que no era la madera australiana a la que llaman roble, como el roble sedoso o el roble de Tasmania y similares. Podría ser roble europeo, pero él asumía que los robles de Europa eran igual que los ingleses...”.

Los aborígenes de la Isla Stradbroke fueron descritos por Isabel Hannah como “diferentes tipos de nativos de la isla, algunos inconfundiblemente de color más claro y rasgos de tipo europeo”, lo que quizás apunta a la mezcla entre los aborígenes locales y los supervivientes europeos de un naufragio.

Jim Walker, que vio el naufragio en 1934, comenta: “El total, obviamente, se había quemado varias veces. Las únicas herramientas apropiadas que teníamos eran una pala y un hacha. Era imposible hacer algún progreso con cualquiera de las dos; los restos estaban incrustados entre una

gran maraña de fibrosas raíces. Despegamos un pequeño trozo de carbón, la madera parecía ser alguna clase de roble”.

Jim Bryce, que vio el naufragio a principios de 1920, propone: “Ahora no lo encontrarás porque una empresa minera supo del naufragio, le prendió fuego y pasaron una niveladora por encima para que el lugar no fuese declarado histórico y tuviesen que parar las extracciones. Echaron gasolina por encima y lo encendieron”.

Se han recuperado utensilios del naufragio. Andrew Graham, piloto y farero, encontró que una de las anclas del naufragio “estaba muy corroída y tenía parte de madera”; la ubicación es desconocida. Jim Walker recuperó un “perno”; Boy Young “un cuchillo pequeño que era la herramienta estándar de comercio para los marineros de todas las nacionalidades desde el siglo XVI al XIX...; sus amigos encontraron varios objetos que incluían unas monedas”; Matthew Heeb declaraba que el barco estaba “asegurado por más de cientos de kilos” de tornillos de cobre; a Frank Boyce le contaron sus amigos aborígenes que habían cogido muchas cosas del naufragio; el conductor de la excavadora descubrió la campana del barco, como fue registrado por Alan Rogers y Greg Jefferys; y Greg Jefferys descubrió una moneda, posiblemente inglesa, con el año 1597 grabado.

Dada la fecha de la moneda descubierta, 1597, y que el naufragio ocurriese después de esa fecha, podría haber sido un naufragio español, portugués u holandés. Todos estaban operando en el sudeste de Asia durante aquel tiempo.

Cuando estos relatos de la tradición oral, los utensilios recuperados y las observaciones etnográficas de los aborígenes locales se ven en conjunto, en opinión del autor, ciertamente hubo un naufragio en la Isla Stradbroke. Podría haber ido a parar allí por un maremoto o podría haber navegado por la desembocadura del río Nerang, que desde entonces se ha encenagado y se ha convertido en 18 Mile Swamp. Dado que no se ha registrado que se haya visto desde 1934, podría haber sido destruido por un incendio de arbustos o, como Jim Bryce ha propuesto, podría haber sido destruido por los trabajos mineros, ¡cualquiera de las dos posibilidades sería una lástima!

## PIEZA 17 DEL PUZLE:

### LOS MISTERIOS DEL SUDESTE AUSTRALIANO

#### 17a. ¿Cuál es su opinión sobre el probable origen del Barco de Caoba y qué ha sido de él?

Hubo un naufragio entre Warrnambool y puerto Fairy del cual estamos seguros. Más de 30 informes entre su descubrimiento, en 1836, y su desaparición final, en 1880, confirman esto más allá de toda duda. Dónde se ubicaba el barco es asunto de debate y, en opinión del autor, el doctor Murray Johns ha proporcionado la teoría más probable, que hubo hasta tres naufragios diferentes en ese tramo de costa: uno en el agua, solo visible cuando la marea estaba baja; otro en la playa y otro arriba, en las dunas. Por lo general, se acepta que el barco de las dunas es el Barco de Caoba original, del que primero informaron los cazadores de focas Gibbs y Wilson y el capitán John Mason. También se acepta de manera general que el barco naufragó debido a un maremoto o a una gran tormenta, o a ambos, que colocaron el barco en el lugar descrito inicialmente: “*empotrado en la parte alta y seca en las colinas*”. El origen del barco es un asunto sobre el que especular, junto a las muestras de madera, supuestamente del barco, que proporcionan alguna pista. Tres de los cuatro tipos de madera, que se dice son del (de los) naufragio(s), han sido identificados como maderas australianas, aunque no es seguro de cuál de los tres naufragios provienen esas maderas. Su procedencia es también confusa. La pieza recuperada más recientemente, ubicada aproximadamente a 3,1 metros bajo las dunas en una zona que se dice es coherente con los primeros avistamientos del barco, se ha identificado como roble blanco (*Quercus*), lo que plantea posibilidades interesantes. Dado que holandeses e ibéricos usaban roble para construir barcos en los siglos XVI y XVII, se puede proponer que el Barco de Caoba sea probablemente de origen europeo. Trickett y McIntyre conjeturan sobre el posible origen portugués del barco, y con que fuese uno de los barcos de Christóvão de Mendonça. Otra teoría es que la madera pudiera ser el cargamento de roble del barco Falls of Halladale, que naufragó en Curdies Inlet, cerca de Peter-

borough en 1908. Creo que la teoría del Falls of Halladale es dudosa, dado que Curdies Inlet está a 50 kilómetros de distancia y la ubicación del Barco de Caoba está más atrás de la costa. Recientemente, el doctor Murray Johns ha propuesto que convictos de Tasmania piratearon la goleta Unity, que desapareció en 1813 mientras navegaba por el estrecho de Bass hasta su lugar de descanso en Warrnambool. Johns propone que los fugitivos después intentaron construir un segundo barco más arriba en las dunas, lo que explicaría los diferentes tipos de madera supuestamente cogidos de ese barco y la descripción de que fue construido de manera más tosca. El rango de fechas 1760-1860 de la madera respalda la teoría de Johns.

El autor no está de acuerdo con esta teoría. Primero, la fecha de la madera, que carece de procedencia, no se sabe si es del Barco de Caoba o de cuál de los naufragios, si hay tres. Además, una vez que escaparon, los presidiarios habrían intentado ir lo más lejos posible de su anterior cárcel y, justamente tras quedar libres, no es probable que pasaran sus primeras semanas realizando una tarea tan dura como la que requiere la construcción de un navío. Finalmente, si estaban planeando construir un navío, como Johns propone, ¿no habrían escogido un lugar resguardado del clima y de los ojos de otros barcos que buscasen a la Unity, y lo hubieran hecho cerca de una buena fuente de agua?

Al evaluar otras teorías, si era un naufragio portugués, español u holandés, ¿cuál es la más probable? De los tres, el español es la opción menos probable porque está demasiado lejos al sur de la ruta del galeón Manila, y el autor no está al tanto de ese viaje español para atribuirle el naufragio. Los holandeses tienen más posibilidades y se puede proponer que uno de los Indiaman orientales desapareció en la costa oeste de Australia: podría haber sido sacado de su rumbo y haber seguido la ruta de Tasman por la parte baja de Australia antes de ser atrapado por una tormenta del suroeste o un maremoto, y haber acabado en Warrnambool. Aunque los holandeses son una posibilidad, en mi opinión, los portugueses son los que cuentan con más probabilidades.

En el mapa Vallard del siglo XVI, este tramo de costa está bien reflejado en el mapa Warrnambool, que seguramente se corresponde con el nombre de Dos Portobonos, traducido como “Dos Puertos Buenos”, y quizás se refiera a Warrnambool y puerto Fairy. El cabo Nelson (*Cap*

*Fria*, traducido como “Cabo Frío”), Isla Canguro (*Illa Grossa*, traducido como “Isla Grande”) y el golfo Spencer también son evidentes hacia el noroeste y puerto Campbell (*Port Malla*, traducido como “Puerto Malo”), al sureste. Con esta parte de la costa bien plasmada en el mapa, hay pocas dudas, en mi opinión, de que el capitán portugués Christóvão de Mendonça navegó por aquí, volviendo a la Gran Bahía Australiana. Trickett comparte la misma opinión cuando escribe: “*Los detalles en el mapa del siglo XVI ofrecen pocas dudas de que los barcos de Mendonça debieron de haber navegado hasta el golfo Spencer, puesto que recogen el hecho de que el golfo se estrecha de manera importante hacia su punta norte... Ahora casi llegamos al final del épico viaje de Mendonça... Los barcos debieron de ir un poco más allá, hacia el noroeste, por dos nombres más que quedan del mapa... El segundo nombre es mucho más importante. En el mapa Vallard es G. Grand. En el mapa original de Mendonça habría sido golfo Grande (Great Gulf). No puede haber duda de lo que esto significa. Un nombre tan portentoso únicamente se puede referir a una sola cosa: la Gran Bahía Australiana*”.

El autor cree que uno de los barcos de Mendonça naufragó cerca de Warrnambool (quizás en una tormenta, quizás en un maremoto), cuando regresaron y pusieron rumbo de vuelta al este. En cuanto a lo ocurrido desde entonces, probablemente ha sido cubierto por las siempre cambiantes dunas en esa costa. Está todavía allí, esperando a que se descubra el resto.

### **17b. ¿Cómo se pueden conciliar las opiniones de La Trobe y Gunn sobre las Llaves de Geelong?**

Una de las razones clave de las diversas opiniones sobre la antigüedad del hallazgo de Geelong son los diferentes informes del gobernador La Trobe y Ronald Gunn. Para conciliar sus opiniones, es necesario analizar lo que dijeron cada uno y los tiempos. Para empezar, La Trobe afirma que encontró las llaves en 1846 o 1847 y que Boucher le dijo que las había descubierto el día antes de su llegada: “*Justo donde su señoría está cogiendo las conchas*”. La Trobe estaba convencido de que las llaves se encontraron en el estrato donde él había estado cogiendo conchas: “*Así que para mí resulta evidente, con objeto de trasladar a la*

*mente un sentimiento de certeza que he albergado desde el principio, que no hay duda de que estas tres llaves (seguramente, en un principio atadas juntas) fueron encontradas en la época y en la posición que he expuesto*”. Dijo que las llaves estaban “*en parte incrustadas y llenas del material calcáreo sobre el que habían estado*”. En opinión de La Trobe, las llaves no tenían más de “*cien o ciento cincuenta años a lo sumo*”.

Por el contrario, Gunn dijo que las llaves se encontraron en 1849, y no en 1845 o 1846, y que Boucher le comentó que “*no sacó las llaves de un estrato de conchas a la profundidad supuesta, sino que las encontró en el fondo del agujero, mezcladas con algunas conchas, y asumió que se habían caído junto con ellas*”.

Gunn está confundido en cuanto a la fecha: la carta de La Trobe a Gunn está fechada el 23 de septiembre de 1847, y el artículo del periódico del 14 de septiembre de 1847 también corrobora que La Trobe estaba en Geelong a mediados de ese mes.

Sin embargo, Gunn estaba convencido de que las llaves nunca habían estado “*incrustadas en el estrato de conchas, como suponían el calero y el señor La Trobe, y en consecuencia todas las teorías se basaron en esa supuesta caída al suelo*”. Gunn también afirmó que “*no estaban incrustadas de cal, y muy poco corroídas por el óxido*”. La teoría de Gunn respecto a su origen era que “*se le habían caído a algún habitante de Geelong, permanecieron en la hierba por algún tiempo —no mucho— y cayeron al fondo del agujero desde la superficie antes de que se hiciera la excavación*”.

Es muy difícil conciliar estos dos informes. Parece que todo lo que dice La Trobe, Gunn lo contradice. Ian McKiggan planteó este fascinante punto en su artículo de 1987 “The Geelong Keys: In Defence of Mr. La Trobe”, sugiriendo que a Gunn le desagradaba La Trobe:

*“El intento de Gunn de desacreditar a los testigos podría resultar ingenioso para algunos, pero para mí inconfundible. Aunque escribió sobre acontecimientos que ocurrieron más de un cuarto de siglo antes, todavía se puede detectar la frescura de su enfado al ser enviado a Geelong a buscar una aguja en un pajar... Por supuesto, los sentimientos reales de Gunn hacia La Trobe serán siempre un secreto, pero hubo indiscutiblemente algunas corrientes subterráneas, posiblemente insospechadas para los gregarios de La Trobe”.*

McKiggan también presenta una carta que fue enviada por La Trobe a Gunn antes del hallazgo de las llaves como posible prueba de una discusión entre ellos. McKiggan va un poco más lejos al proponer que Gunn no entrevistó al calero Boucher y que deliberadamente desacreditó a La Trobe. Uno tiene que preguntarse si Gunn haría tal cosa a propósito: la carta de La Trobe a Gunn mostraba que había un trasfondo entre los dos hombres. Mientras que nunca lo sabremos, en mi opinión, hay suficiente ahí para mostrar que quizás, solo quizás, Gunn quería desacreditar a La Trobe a propósito.

Y, si lo hizo, nos quedan el informe de La Trobe; la datación de Gill y Alsop, quienes afirman que una concha localizada a 400 o 600 metros de Boucher Pit, en lo que consideraban la misma capa estratigráfica del pozo, da una fecha por radiocarbono exacta a la de las llaves; el artículo de McKiggan de apoyo a La Trobe; y el artículo de Johns de apoyo a Gill y Alsop.

Creo que hasta la fecha la ciencia no ha sido suficientemente firme para decir si las Llaves de Geelong son contemporáneas o no. Un completo estudio geológico del lugar donde se encontraron las llaves, no en un área a 600 metros de distancia, determinaría la antigüedad de las llaves.

Sin embargo, soy más de la opinión de Gill, Alsop y Johns sobre la base no solo de la geología, sino sobre la posibilidad de que si las llaves fuesen más antiguas, tendrían una capa mayor de óxido de la que se describió. El estudio de una, sin embargo, podría resolver el misterio de una vez por todas. Como dice en el *padrão* levantado en el Rotary Club de Geelong, en 1979:

*“Algunos creen que las llaves son una reliquia de una expedición portuguesa bajo el mando de Christóvão de Mendonça, que visitó la costa en 1522. Aunque las llaves se han perdido, ha habido muchas conjeturas sobre su origen. ¿Era inglés, portugués o cuál era?”*

*Johns (2014) afirma respecto al padrão: “Por su misma existencia, la placa da crédito a la opinión de McIntyre, que está cuestionada... El caso del descubrimiento portugués de Australia debe argumentarse por sus propios méritos, y ese argumento todavía está en marcha. Sin embargo, la historia de las Llaves de Geelong ya no es relevante para ese argumento”.*

Mi opinión es dejar aparte el *padrão*: es parte de la historia hacer una pregunta y reconocer el probable viaje de Mendonça; la antigüedad de las llaves es otro asunto.

### 17c. ¿Cuál es su opinión sobre el posible origen de las ruinas de la bahía Pettungerbe?

El paradigma actualmente aceptado es el del historiador del Servicio de Parques Nacionales y Vida Salvaje de New South Wales, Michael Pearson, que escribió en 1987 que las ruinas son una construcción de piedra sin acabar erigida por los hermanos Imlay, que habían establecido una ruta de pastoreo y una estación ballenera en la bahía Bittangabee en 1843. Otras teorías propuestas incluyen las de Hargrave y Lindsay, que sugieren que fueron los españoles de finales de 1500, y las de McIntyre y Trickett, que afirman que fueron los portugueses. Para el autor, el punto clave es que la opinión de Pearson es solo su opinión y, a pesar de ser aceptada por el Registro de Patrimonio Australiano, debe tratarse únicamente como tal hasta que se realice un estudio arqueológico completo de las ruinas, que hasta 2014 ¡no se ha realizado aún! Ser la primera persona en realizar dicho estudio arqueológico de las ruinas, quizás para un trabajo de tesis, sería fascinante. Si esa persona es usted, entonces ¡adelante! Y dicho estudio debe ser evaluado en el amplio contexto del círculo exterior de roca suelta, que aparentemente pasa debajo de una esquina de la pared norte, incompleta, del edificio interior; del vertido de esta piedra en la línea de edificación; de la tradición oral aborigen que cuenta la leyenda de una batalla contra “*hombres con cuerpos de piedra*”; de los aborígenes que son conocidos como katungal, y de los katungal que usaban canoas hawaianas con velas hechas de pieles de zarigüeyas antes de un asentamiento europeo; de que el nombre de la bahía Pettungerbe seguramente significa “lugar de Pettungel”; de las observaciones etnográficas hechas por Flinders sobre los diferentes aborígenes de esta costa; de ubicación de la bahía Pettungerbe a solo 40 kilómetros al norte de la Isla Gabo, donde se encontraron las jarras de cerámica de posible origen portugués; y de que Pettungerbe es el primer refugio en esa costa para cualquier barco que navegue desde el sur.

Estos enigmas, sumados a las preguntas sin respuesta que siguen, plantean más que dudas suficientes sobre el origen de las ruinas, hasta el punto de que el origen debe permanecer como una pregunta abierta. Estas preguntas incluyen: ¿Por qué la cantidad de roca suelta y los cantos forman parte de un círculo tan grande? ¿Por qué están los cantos en círculo (seguramente el cantero de los Imlay apiló el material en uno o dos montones, no en círculo)? ¿Por qué iban los Imlay a construir una casa de piedra cuando abunda la madera?, ¿por qué la piedra ya estaba allí para usarse?

## PIEZA 18 DEL PUZLE:

### ¿UN CANGURO EN UN MANUSCRITO PORTUGUÉS?

#### 18. ¿Cuál es el significado del dibujo del canguro?

El pequeño dibujo que parece ser un canguro es interesante y único. La fecha del boceto (1580-1620) se solapa con la del primer viaje registrado a Australia del holandés Willem Janszoon en 1606 y, como tal, dibujos de canguros podrían haber ido en ese viaje y haber llegado a Europa. Otra explicación es que el dibujo podría no ser de un canguro, sino de un *aardvark* (oso hormiguero africano). El *aardvark* está ampliamente extendido por el África subsahariana y parece similar. Quizás un *aardvark* fue llevado por mercaderes portugueses al zoo de Portugal, donde fue examinado y dibujado para un cortejo. Para el autor, el dibujo del canguro es único y el parecido con un canguro es claro. Sin embargo, hasta que salgan a la luz más detalles del cortejo, su propietario y la historia familiar, solo podemos hacer conjeturas. Ciertamente es un hallazgo único y puede ser importante. El tiempo lo dirá.

## PIEZA 19 DEL PUZLE:

### EL CAÑÓN DE AMANU Y LOS TAHITIANOS PELIRROJOS

#### 19. ¿Qué más estudios pueden llevarse a cabo sobre el cañón de Amanu para determinar su origen?

Estos cañones pueden ser la joya olvidada en el puzle de los conquistadores. Probablemente todavía se encuentren fuera del Point Venus Museum of Discoverers donde Robert Langdon los vio en 1969. Un análisis químico de las partes del cañón nos podría decir su origen. Al igual que con la plomada descubierta en la Isla Fraser, que posiblemente procedía de la región de Massif Central, en el sur de Francia, un análisis similar nos diría de dónde proceden los cañones. Están esperando allí a un apasionado discípulo de *Nueva Zelanda, un puzle histórico* para confirmar de dónde vienen. ¿Tenía razón Langdon y son de la San Lesmes? Sería fascinante averiguarlo.

## PIEZA 20 DEL PUZLE:

### LAS EXPEDICIONES IBÉRICAS A LOS MARES DEL SUR

#### 20a. ¿Naufragó la San Lesmes en Nueva Zelanda? ¿Cuáles son las piezas relevantes del puzle?

He respondido a esto ampliamente en “¿Cómo encajan las piezas del puzle de los conquistadores?”, en la sección anterior. ¿Qué opinan? Intenten juntar las piezas del puzle de los conquistadores.

#### 20b. ¿Descubrió el capitán español Juan Fernández Nueva Zelanda? ¿Cuáles son las piezas relevantes del puzle?

He respondido a esto ampliamente en “¿Cómo encajan las piezas del puzle de los conquistadores?”, en la sección anterior. ¿Qué opinan? Intenten juntar las piezas del puzle de los conquistadores.

#### 20c. ¿Descubrió el capitán portugués Christóvão de Mendonça Nueva Zelanda y Australia? ¿Cuáles son las piezas relevantes del puzle?


He respondido a esto ampliamente en “¿Cómo encajan las piezas del puzle de los conquistadores?”, en la sección anterior. ¿Qué opinan? Intenten juntar las piezas del puzle de los conquistadores.

#### 20d. ¿Cuál es el origen del naufragio de la bahía Midge? ¿Cuáles son las piezas relevantes del puzle?

He respondido a esto ampliamente en “¿Cómo encajan las piezas del puzle de los conquistadores?”, en la sección anterior. ¿Qué opinan? Intenten juntar las piezas del puzle de los conquistadores.







**BIBLIOD**

A black and white photograph of a dark bird, possibly a crow or raven, perched on a thin, light-colored branch. The bird is positioned on the left side of the frame, facing right. The background is a soft, out-of-focus field of grass. Overlaid on the image is the word "GRAFÍA" in a large, bold, white, sans-serif font. The letters are slightly transparent, allowing the bird and branch to be seen through them. The word is centered horizontally and spans across the middle of the image.

**GRAFÍA**

# REFERENCIAS

## BIBLIOGRAFÍA

- Archibald, J. *Notes on the Ancient Wreck Discovered near Warrnambool*. Transactions of the royal Geographical Society of Australasia, Warrnambool.1891.
- Ariel, A. *Navigating with Kenneth McIntyre, in The Great Circle*. Volumen 6. N.º 2.1984.
- Barata, J. A. L. *Os Senhores da Navegacao. Documentos sobre os Portugueses em Moçambique e na Africa Central*. Lisboa. 2003.
- Barros, J. *Décadas da asia (1552-1615)*. Lisboa. Coimbra. 1932.1944.
- Beaglehole, J. C. (editor). *The Journals of Captain Cook*. Cambridge. 1995.
- Beattie, J. W. *Ronald Capmbell Gunn*. En: Members of the Parliaments of Tasmania n.º 49. Hobart. Twentieth Century. Fecha desconocida.
- Bennett, R. S. *Treaty to Treaty: A History of Early New Zealand from the Treaty of Tordesillas 1494 to the Treaty of Waitangi 1840*. Volumen 1. Auckland. 2007.
- Bennett, R. S. *Treaty to Treaty: A History of Early New Zealand from the Treaty of Tordesillas 1494 to the Treaty of Waitangi 1840*. Volumen 2. Auckland. 2007.
- Blake, L. J. *Letters of Charles Joseph Latrobe*. Victorian Series n.º 1. Melbourne. 1975.
- Brodie, J. W. *Coastal surface currents around New Zealand*. *New Zealand Journal of Geology and Geophysics*. Volumen 3. Edición 2. 1960.
- Bruijn, J. R., Gaasra, F. S., Schöffner, I. *Dutch-Asiatic Shipping in the 17th and 18th Centuries: Introductory Volume*. La Haya. 1987.
- Colenbrander, H. T. Jan Pietersz. *Coen bescheiden omtrent zijn bedrijf in Indie*. Volumnen 1. Nijhoff's-Gravenhage. 1919.
- Collingridge, G. *Early Australian Discovery*. Sydney. 1890.
- Collingridge, G. *Discovery of Australia*. Sydney. 1895.
- Collingridge, G. *The First Discovery of Australia and New Guinea*. Sydney. 1906.
- Da Silva Rego, P. A. *Documentos Sobre os Portugueses em Moçambique e na África Central, 1497-1840*. Centro do Estudos Históricos Ultramarinos. Lisboa. 1962.
- Den Braven, A., Broekman, S., Huisman, M., Kemme, W., Mostert, M., Van't Veer, R. *De Buytensorgh: Onderzoek, restauratie, presentatie van een 18e eeuw VOC schip*. Universidad de Amsterdam. 2003.
- Diggle, E., Diggle, L., Gordon, K., (eds.). *New Zealand Shipwrecks. Over 200 years of disasters at Sea*. 8ª edición revisada. Auckland. 2007.
- De La Rochette, L. S. *Chart of the Indian Ocean improved from the chart of M D Apres de Manevillette with the addition of a parto f the Pacific Ocean as well as of the original tracks of the principal discoverers or other navigators to India and China and in which it has been attempted to give a chronological indication of the successive discoveries*. Segunda edición grabada por J. Botjren. W. Faden, geógrafo del rey y de SAR, el príncipe Regente. Londres. 1817.
- Estensen, M. *Discovery: The Quest for the Great South Land*. Londres. 1998.
- Gill, E. D. y Alsop, P. F. B. *Radiocarbon Date for Geelong Keys*. Volumen 72. Investigator. Victoria. 1983.
- Gill, E. *On the McKiggan Theory of the Geelong Keys. En: B. Potter, (ed.). the Mahogany ship, relic or legend?: Proceedings of the second Australian Symposium on the Mahogany Ship*. Victoria. 1987.
- Green, J. N. *The Carronade Island Guns and South and East Asian Gun Founding*. Informe n.º 215. Department of Maritime Archaeology. Western Australian Maritime Museum. 2007.
- Heawood, E. *Was Australia Discovered in the Sixteenth Century?* The Geographical Journal, Volumen 14. N.º 4. Londres. 1899.
- Hervé, R. *The Story of the Tamil Bell*. The Journal of the Polynesian Society. Volumen 84. N.º 4. Auckland. 1975.
- Hoving, A. J. *Nicolaes Witsen and Shipbuilding in the Dutch Golden Age*. Texas. 2012.
- Jeffreys, G. *The Stradbroke Island Galleon: The Mystery of the Ship in the Swamp*. Queensland. 2007.
- Jenkin, R. *New Zealand Mysteries*. Auckland. 1970.
- Johns, M. *The Mahogany Ship Story: Re-examining the Evidence*. Victoria. 2005-2009.
- Johns, M. *Charles La Trobe and the Geelong Keys*. Victoria. 2014.

- King, M. *The Penguin History of New Zealand*. Albany. 1993.
- Landstrom, Bjorn. *The ship: a Surrey of the history of the ship from the primitive raft to the nuclear-powered submarine / with reconstructions in words and pictures*. Londres. 1961.
- Langdon, R. *The Lost Caravel*. Sydney. 1975.
- Langdon, R. *The Lost Caravel Re-explored*. Canberra. 1998.
- Ley, C. D. *Portuguese voyages 1498-1663*. Suiza. 1970.
- Loney, J. *The Mahogany Ship*. Geelong. Victoria. c.1977.
- Mackey, C. *Korotangi: An Enigmatic Stone Bird*. Volumen 2. N.º 10. Dominion Museum records in ethnology. Dominion Museum. 1973.
- Major, R. H. *Early voyages to terra Australis*. Londres. 1859.
- Manning, C. *A short history of Australia; fourth revised edition*. Victoria. 1995.
- McClymont, J. *The Theory of an Antipodal Southern Continent During the Sixteenth Century, Report of the Fourth Meeting of the Australasian Association for the Advancement of Science*. Hobart. 1892.
- McCrae, G. *The Ancient Buried Vessel at Warrambool*. Transactions of the Royal Geographical Society of Australasia. 1910.
- McIntyre, K. G. *The Secret Discovery of Australia – Portuguese ventures 200 years before Captain Cook*. South Australia. 1977.
- McIntyre, K. G. *The Secret Discovery of Australia – Portuguese ventures 250 years before Captain Cook*. South Australia. 1982.
- McKiggan, I. *The Geelong Keys – In defence of Mr Latrobe*. En: B. Potter, (ed.). *The Mahogany Ship, relic or legend?: Proceedings of the second Australian Symposium on the Mahogany Ship*. Victoria. 1987.
- McLeaf, J. *Hawaiki to Hokianga 2000 BC*. Hellensville. 1993.
- Medina, J. T. *El piloto Juan Fernández*. Chile. 1918.
- Palmer, J. Turney, C. Hogg, A., Hilliam, N., Watson, M., van Seville, E., Cowie, W., Jones, R., Petchey, F. *The Discovery of New Zealand's oldest shipwreck – possible evidence of further Dutch exploration of the South Pacific*. *Journal of Archaeological Science*. Volumen 42. 2014.
- Parthesius, R. *Dutch Ships in Tropical Waters: The Development of the Dutch East India Company (VOC) Shipping network in Asia 1595-1660*. Amsterdam. 2010.
- Pearson, M. *Bittangabee ruins – Ben Boyd National Park*. En Birmingham, J y Bairstow, D. *Papers in Australian Historical Archaeology*. Australian Society for Historical Archaeology. Sydney. 1987.
- Pearson, M. *Great Southern Land*. Canberra. 2005.
- Pinson, W. J. *Some Mahogany Ship Relics*. Examined. En: Ed. Potter, B. *The Mahogany Ship: Relic or Legend?* Victoria. 1987.
- Rawlinson, T. *Notes on the Discovery of some keys on the shore formation of Corio Bay*. Transactions of the Royal Society of Victoria. Volumen XI. Melbourne. 1874-5.
- Richardson, W. A. R. *Java-la-Grande: A place name chart of its East Coast*. The Great Circle, Volumen 6. N.º 1. 1984.
- Richardson, W. A. R. *The Portuguese Discovery of Australia: fact or fiction?* Canberra. 2006.
- Richardson, W. A. R. *Was Australia charted before 1606?* Canberra. 2006.
- Ridgway, N. M., *Hydrological conditions and circulation off the west coast of the North Island, New Zealand*. *New Zealand Journal of Marine and Freshwater Research*. Volumen 14. 1980.
- Ryan, P. M. *The Reed Dictionary of Modern Maori*, Second Revised Edition. 1997.
- Salmond, A. *Two worlds; First Meetings between Maori and Europeans 1642-1772*. Auckland. 1991.
- Scott, E. A *Short History of Australia*. 5ª edición. Oxford. 1928.
- Seed, P. *Ceremonie of Possession in Europe's conquest of the New World 1492-1640*. Cambridge. 1995.
- Sharp, A. *The Discovery of Australia*. Oxford. 1963.
- Sutton, P. J. H., y Bowen, M. M. *Currents off west coast of Northland, New Zealand*. *New Zealand Journal of Marine and Freshwater Research*. Volumen 45. N.º 4. 2011.
- Tasker, J. *Myth and Mystery: Who were the first Europeans to visit New Zealand?* North shore City. 1997.
- Tasker, J. *Secret Landscape; An attempt to unlock New Zealand's Pre-History*. Hastings. 2000.
- Taylor, M. *Wood in Archaeology*. Aylesbury. 1981.
- Trickett, P. *Beyond Capricorn*. East Street Publications. Adelaide. 2007.
- Turnbull Thomson, J. *Ethnographical considerations on the whence of the Maoi*. Wellington. 1871.
- Van Boven, M. W. *Towards a new age of partnership: An ambitious world heritage project (UNESCO Memory of the World) Registration form*. La Haya. 2002.
- Van Duivenvoorde, W. Chapter 34: Use of Pine Sheathing on Dutch East India Company Ships, en: Günsenin, N. (Ed.), *Between Continents: Proceedings of the twelfth International Symposium on Boat and Ship Archaeology*. Estambul. 2012.
- Van Duivenvoorde, W. *Response: the Discovery of New Zealand's oldest shipwreck*. *Journal of Archaeological Science*. Volumen 46. 2014.

- Wallis, H. *The Maps and text of the Broke of idrography presented by Jean Rotz to Henry VIII: now in the British Library*. Oxford. 1981.
- Wallis, H. *The Dieppe Maps – the first representation of Australia?*. The Globe. N.º 17. 1982.
- Wallis, H. *Did the Portuguese Discover Australia? The Map Evidence*. Technical papers of the 12th conference of the International Cartographic Association. Volumen 1. Perth. 1984.
- Wallis, H. *Did the Portuguese Discover Australia?* History Today. Volumen 38. Edición 3. 1988.
- Ward, W. T., Little, I. P., Roberts, G. M., Gulson, B. L., O’Leary, B. M., y Price, D. M. *Ancient Lead Weight found with Loisels Pumice near Hook Point, Fraser Island, Queensland*. Archaeology in Oceania. Volumen 34. N.º 1. 1999.
- Ward, W. T., Little, I. P. *Sea-rafted pumice on the Australian East Coast: numerical classification and stratigraphy*. Australian Journal of Earth Sciences. Volumen 47. N.º 1. 2000.
- Watt, R. *The myth of New Zealand’s so-called Spanish Helmet*. Nacional Museum of New Zealand Records. Volumen 2. N.º 11. Wellington. 1983.
- Watt, R. *A Pre-Tasman Shipwreck*. En: Diggle, L. *Shipwrecks of New Zealand. Second Edition. Companion to New Zealand Shipwrecks*. 8º Edición. Auckland. 2009.
- Wildeman, D. Response: *The Discovery of New Zealand’s oldest shipwreck*. Journal of Archaeological Science. Volumen 50. 2014.
- Wiseman, R. *The Spanish Discovery of New Zealand in 1576*. Auckland. 1996.
- Wiseman, R. *Pre-Tasman explorers*. Auckland. 1998.
- Wiseman, R. *New Zealand’s hidden past*. Auckland. 2003.
- Yarwood, V. *Written in Blood, How a chance discovery shook our notions of the past*. New Zealand Geographic. N.º 96. Auckland. 2009.
- Zilm Family. *The Zilms at Nain and Beyond*. Adelaide. 1982.

# REFERENCIAS

## OTRAS REFERENCIAS

- Alexander Turnbull Library. <http://mp.natlib.govy.nz>. Consultado 2009-2014.
- Australian Heritage Database. <http://www.environment.gov.au/cgi-bin/ahdb/search.pl>. Consultado 2009-2014.
- Google Earth. <http://www.google.com/earth>. Consultado 2009-2014.
- Huntington Library, San Marino, California. <http://sunsite3.berkeley.edu/hehweb/HM29.html>. Consultado 2009-2014.
- National Library of Australia. <http://nla.gov.au>. Consultado 2009-2014.
- Sydney Morning Herald. <http://www.smh.com.au/entertainment/books/the-roo-that-could-rewrite-history-20140115-30vaw.html>. Consultado 2014.
- The Encyclopedia of New Zealand. <http://www.teara.govt.nz/>. Consultado 2009-2014.
- The Encyclopedia of New Zealand.1996. <http://www.teara.govt.nz/en/1966>. Consultado 2009-2014.
- Towards a New Age of Partnership. VOC Archives. <http://www.tanap.net/content/voc/organization>. Consultado 2009-2014.
- The VOC. <http://entoen.nu/voc>. Consultado 2009-2014.
- Victorian State Government. <http://www.dpcd.vic.gov.au/herotage/maritime/shipwrecks/shipwreck-stories/mahogany-ship>. Consultado 2014.
- Western Australian Museum. <http://museum.wa.gov.au/maritime-archaeology-db/strangers-on-the-shore/napier-broome-bay-cannon>. Consultado 2014.



# AGRADEC Y APORTA





# MIENTOS ACIONES

# AGRADECIMIENTOS Y APORTACIONES

Las siguientes personas y organizaciones han ayudado de alguna manera a dar forma o a realizar *Nueva Zelanda, un puzle histórico*. Muchas gracias a todos vosotros, os estoy enormemente agradecido por vuestra amabilidad, cooperación y ayuda. Es también un placer poder llamaros a muchos amigos.

- Paulo Cunha Alves, embajador de Portugal en Australia y Nueva Zelanda, Canberra, Australia.
- Gordon y Kath Brown, Writing Services Ltd, New Plymouth, Nueva Zelanda.
- Te Aroha Busby-Parkes, Te Uri Oahu Trust, Whangarei, Nueva Zelanda.
- Teniente-alcalde Florencio Cardador, La Coruña, España.
- Mercedes Bordons Cavada, Ayuntamiento de La Coruña, España.
- Jim Corbett, agente de policía, puerto de Kaipara, Nueva Zelanda.
- Mike y Sue Cowie, papá y mamá, Nueva Zelanda.
- Malcolm Darch, historiador marino, Devon, Reino Unido.
- Marion Devere-Ellery, familia Schick, Nueva Zelanda.
- Embajador Jesús Miguel Sanz Escorihuela, embajador de España en Nueva Zelanda.
- Logan Forrest, escritor, historiador y granjero de Pouto, Nueva Zelanda.
- Joyce Forrest, habitante de Pouto, Nueva Zelanda.
- Angus Fraser, fotógrafo de vida salvaje, Brisbane, Australia.
- Nick Freeman, servicios magnetométricos, Auckland, Nueva Zelanda.
- António Gaivão, primer secretario, Embajada de Portugal, Canberra, Australia.
- Carlos García, Embajada de España, Wellington, Nueva Zelanda.
- Pablo Mateu García, asesor técnico educativo, Embajada de España, Nueva Zelanda.
- Dr. Ignacio García González, dendrocronólogo, La Coruña, España.
- Ian Godfrey, habitante de Hoanga, Nueva Zelanda.
- Keith Gordon, historiador marino, Tutukaka, Nueva Zelanda.
- Luis Gorrochategui, historiador español, La Coruña, España.
- Ron Halliday, historiador de Dargaville, Nueva Zelanda.
- Dr. Warwick Harris, botánico, Christchurch, Nueva Zelanda.
- Gordon Heathcote, habitante de Dargaville, Nueva Zelanda.
- Stafford Hill, habitante de Hoanga, Nueva Zelanda.
- Noel Hilliam, historiador marino, Dargaville, Nueva Zelanda.
- Julie Hilliam, habitante de Dargaville, Nueva Zelanda.
- Christine Hofkens, Embajada de Holanda, Nueva Zelanda.
- Lucy Jones, por aguantarme mientras investigaba, Abu Dabi, Emiratos Árabes Unidos.
- Dr. Christina Jorg, profesor de Historia del Arte, Universidad de Leiden, Holanda.
- Tahu Kena, consejero Waikaretu Marae, Pouto, Nueva Zelanda.
- Robert Kiddle, habitante de Hokianga, Nueva Zelanda.
- Kevin Kneebone, habitante de Te Kopuru, Nueva Zelanda.
- Louis Kneebone, habitante de Te Kopuru, Nueva Zelanda.
- Comisaría de policía de La Coruña, Galicia, España.
- Museo Naval de Madrid, España.
- Museo Matakahe Kauri, Nueva Zelanda.
- Dr. Maurice Mattich, habitante de Dargaville, Nueva Zelanda.
- Dr. José María Moreno-Martín, Museo Naval de Madrid, España.
- Grupo de Patrimonio Submarino de Nueva Zelanda.
- Dr. Jonathan Palmer, dendrocronólogo, Christchurch, Nueva Zelanda.
- Petra Palmer, Christchurch, Nueva Zelanda.
- Maurice Pihanga, Waikaretu Marae y habitante de Pouto, Nueva Zelanda.
- Dr. Juan Piñeiro, especialista agrícola, La Coruña, Galicia, España.
- Alcalde Alberto Platas, Aranga, Galicia, España.
- Paki Pomare-Kena, Waikatu Marae y Pouto *kaumatua*, Nueva Zelanda.
- Embajada de Portugal en Australia y Nueva Zelanda, Canberra, Australia.
- David Price, Universidad de Wollongong, Australia.
- Thom Richardson, Armería de la Torre de Londres, Reino Unido.
- Liza Rimena, Waikaretu Marae y habitante de Pouto, Nueva Zelanda.
- Enrique Luis de Salvador Sánchez, Ayuntamiento de La Coruña, España.
- Maria Scanlan, abogada, Auckland, Nueva Zelanda.
- Roger y Dale Schick, habitantes de Tangaihi, Nueva Zelanda.
- Barry (QSM) & Robyn Searle, habitantes del puerto de Kaipara, Nueva Zelanda.

- Vice embajador Julio Díaz Sevillano, Embajada de España, Nueva Zelanda.
- Cheryl Smith, Macarn Design, Browns Bay, Nueva Zelanda.
- Alcalde Carlos Negreira Souto, La Coruña, España.
- Embajada de España, Nueva Zelanda.
- Derry Strongman, maestro tallador, Te Hana, Nueva Zelanda.
- Warren & Anne Suckling, The Kumara Box, Te Kopuru, Nueva Zelanda.
- Vice embajador Vicente J. Mas Taladriz, Vice embajador de España en Nueva Zelanda.
- Martin Taylor, coleccionista de armaduras, Auckland, Nueva Zelanda.
- The Kumara Box, Te Kopuru, Nueva Zelanda.
- Kerry Theroux, habitante de Hoanga, Nueva Zelanda.
- Peter Trickett, escritor australiano.
- Embajador Manuel Viturro De La Torre, embajador de España en Nueva Zelanda.
- Lyell Underwood, habitante de Dargaville, Nueva Zelanda.
- Waikaretu Marae, Pouto, Nueva Zelanda.
- Dr. Robin Watt, antropólogo forense, Wellington, Nueva Zelanda.
- All Willcocks, contratista agrícola, Pouto, Nueva Zelanda.
- Rodney & Anne Wilcox, habitantes de Pouto, Nueva Zelanda.
- Simon Wilcox, habitante de Pouto, Nueva Zelanda.

Finalmente, muchísimas gracias a la Embajada de España en Nueva Zelanda. Estoy muy agradecido por su cooperación y colaboración durante toda la elaboración de El puzle de los conquistadores. Espero seguir colaborando en el futuro, ¡quizás podamos resolver este puzle!









MINISTERIO  
DE ASUNTOS EXTERIORES  
Y DE COOPERACIÓN



aecid



Cooperación  
Española