

[13]

Los hallazgos españoles en el Pacífico
Amancio Landín Carrasco

Atribuya el lector la redacción de estas líneas al amable y cordial encargo de quienes rigen nuestra revista, deseosos de difundir una síntesis de la obra en tres tomos *Descubrimientos españoles en el mar del Sur*, que vio la luz, gracias al mecenazgo de Banesto, en diciembre de 1991.

Cuando en 1981 había escrito el autor de estas líneas algunas monografías en torno a los hallazgos en el Pacífico, si bien alguna no hubiese conocido aún la letra impresa (*Vida y viajes de Pedro Sarmiento de Gamboa*, 1945; *Mourelle de la Rúa, explorador del Pacífico*, 1971 y 1979, e *Islario español del Pacífico*, 1984), se le hizo patente la necesidad de afrontar un trabajo de mayor envergadura.

El hecho de que muchos navegantes extranjeros, al singular por aguas conocidas por los españoles, se creyesen descubridores de islas ya registradas y las bautizasen con nuevos topónimos, unido en alguna ocasión a la malicia ajena y a la desidia propia, sembró una confusión histórica no excesivamente fácil de aclarar. No es extraño, pues, que, a lo largo de los años y de las expediciones bajo distintas banderas, haya islas que pasaron a cartas y mapas con

una docena de topónimos distintos.

No puede negarse que hubo algún esfuerzo por puntualizar las derrotas de cada expedición y, en consecuencia, las de las nuevas tierras avistadas en cada campaña (Burney, Sharp, Prieto, Spate). Pero, en la generalidad de los casos, los estudiosos se limitaban a afrontar el descubrimiento de determinada zona marítima o los llevados a cabo por un navegante concreto. Y no podemos olvidar el esfuerzo de historiadores españoles que, sobre todo en la segunda mitad del siglo XIX, consagraron mucho tiempo a tareas de este género, siempre relativas al Pacífico (Beltrán y Rózpide, Coello, Ferreiro, etc.), sin señalar la formidable labor de autores de aquí o de allá, de un tiempo o de otro, que se entregaron abnegadamente a poner un poco de luz en la actuación de distintos nautas (Navarrete, Brand, Corney, Dalrymple, Kelly, Medina, Zaragoza, etc.).

Ahora bien, la faena identificadora de los descubrimientos exigía en [14] muchos casos una reconstrucción de los viajes náuticos, a partir de los diarios, relaciones originales y cartas hechos por los protagonistas de cada campaña. Y ello requería, a nuestro entender, un serio conocimiento del arte de navegar, amén de una inclinación a la historia marítima. Las diferencias de interpretación de los viajes entre los profesionales de la Historia nacen, muchas veces, de un defectuoso enfoque por falta de criterios náuticos. El conocimiento del aparejo y la maniobra, de la declinación magnética, de los distintos regímenes de vientos y corrientes, de la velocidad del buque, de los verdaderos rumbos y distancias navegadas, de la cartografía de cada sector y de otros detalles que conciernen a la derrota real de cada nao resultaba indispensable para realizar una identificación fiable.

De ahí que, aparte del director del trabajo, se reuniese un equipo de diez oficiales de la Armada, todos del Cuerpo General y por tanto expertos en náutica, dispuestos a enfrascarse en tan duro empeño. El resultado, después de siete años y medio de labor, es el que ahora presentamos. Es de justicia dejar aquí constancia de los nombres de esos marinos, por orden alfabético, con el empleo que actualmente ostentan: capitán de corbeta Roberto Barreiro-Meiro Fernández, capitán de fragata Alfredo Cominges Bárcena, capitán de navío Juan Génova Sotil, capitán de navío Fernando Guillén Salvetti (m.), capitán de navío Gonzalo Molíns Sáenz-Díez, capitán de corbeta José M. Rodríguez Urzáiz (m.), capitán de navío Mario Romero de Pazos, capitán de navío Luis Sánchez Masiá, almirante Carlos Vila Miranda y capitán de navío Juan A. Viscasillas Rodríguez Toubes.

La seriedad con que se llevó a cabo este estudio, el minucioso contraste de pareceres entre los ponentes de cada capítulo y el resto de los autores, así como el arsenal documental y bibliográfico utilizado, creemos que han dado como fruto un análisis científico y verificable sobre la identificación de los hallazgos españoles en aquel teatro oceánico. Ciertamente todavía hay puntos dudosos, que hasta hoy no es posible dilucidar rotundamente; pero en tales casos, los autores se han limitado a confesar sus dudas y a elaborar una o varias hipótesis, calificadas como tales, sin perjuicio de ofrecernos su inclinación por una de ellas y las razones de tal preferencia.

Y tratemos ahora de compendiar, lo más apretadamente posible, el contenido de sus capítulos, que en general siguen un orden cronológico.

Tras una breve presentación firmada por S. M. el Rey, que honra a la obra y a sus autores, en la que don Juan Carlos no oculta su satisfacción al encabezar las primeras páginas de un trabajo de esta naturaleza, la introducción trata de dibujar una panorámica sobre la importancia de los descubrimientos españoles, la vida en las naos descubridoras y los porqués de la formidable irrupción marítima de los nautas hispánicos.

Con referencia al último aspecto, los pueblos ibéricos coinciden históricamente en la iniciación de su empresa ultramarina, y es lícito pensar que [15] esa vehemencia expansiva tenga razones precisables. Claudio Sánchez Albornoz ha querido probar que los siglos de la Reconquista fueron la clave de nuestra historia. Sólo España consiguió expulsar de su suelo al

Islam, arraigado en multitud de tierras desde el Atlántico hasta la India; y esa victoria final, en opinión de aquel autor, nos libró de hallarnos hoy en el nivel social y político de los pueblos islámicos. «Si los musulmanes no hubiesen conquistado España en el siglo VIII, los españoles no habrían conquistado América en el XVI.» Para el citado historiador, la aventura descubridora es consecuencia de la forja de un talante a lo largo de muchos siglos de lucha contra el invasor; la afirmación de nuestras características ancestrales es la que, faltos en 1492 de un adversario a quien combatir, nos empuja a la conquista de otros mundos.

El profesor coimbricense Jaime Cortesão, sin olvidar el papel que los factores de orden espiritual desempeñaron en las empresas náuticas de Portugal, afirma que en la historia de los descubrimientos las razones de naturaleza económica constituyen el motivo primordial y decisivo: «No se puede dudar que lo que determinó el movimiento de expansión marítima de los pueblos europeos fue casi exclusivamente la busca de los productos de Oriente, de preferencia las especias y los metales preciosos.» Sin embargo, otro historiador portugués, Carlos Coimbra, no se inclina a magnificar los estímulos materiales como raíz esencial del expansionismo ibérico: «La necesidad económica nunca puede ser causa de movimiento de tal grandeza... Era indispensable una fuerza superior que uniese a los hombres, conjugase los esfuerzos y mantuviese los objetivos. Por eso creo que el sentimiento religioso influyó poderosamente.»

Arnold J. Toynbee, tan poco sospechoso de parcialidad, en el capítulo que a la génesis de las civilizaciones dedica su obra capital, sostiene que el ímpetu europeo contra los designios árabes «llevó a la vanguardia portuguesa de la civilización occidental más allá de la península ibérica, en un avance por mar alrededor de África hasta Goa, Malaca y Macao; y a la vanguardia castellana, a través del Atlántico, a Méjico y, a través del Pacífico, a Filipinas. Estos adelantados ibéricos prestaron un servicio sin paralelo a la cristiandad occidental. Ampliaron el horizonte, y con esto potencialmente el dominio de la sociedad que representaban, hasta que llegó a abrazar todas las tierras habitables y todos los mares navegables del globo. Debido en primer término a esta energía ibérica, la cristiandad occidental se ha desarrollado, como el grano de semilla de mostaza de la parábola, hasta llegar a ser la Gran Sociedad: un árbol bajo cuyas ramas todas las naciones de la Tierra han venido a cobijarse».

Convengamos al menos en desdeñar como causa determinante la pura ambición de dominio, tan frecuentemente adobada por ciertos escritores con matices de ferocidad y de barbarie. Podrán sacarse del pozo de la Historia frases o pareceres que hermanan, como motores de nuestros descubrimientos, razones que participan de lo divino y de lo humano. ¿No estará la verdad en esa conciliadora postura? Francisco López de Gómara [16] piensa que «la causa principal a que venimos a estas partes es por ensalzar y predicar la fe de Cristo, aunque justamente con ella se nos siguen honra y provecho, que pocas veces caben en un mismo saco». Y Bernal Díaz del Castillo, cronista de Cortés, explica con más desparpajo aquellas razones: «Por servir a Dios, a Su Majestad y dar a luz a los que estaban en tinieblas, y también por haber riquezas, que todos los hombres comúnmente buscamos.»

Motivos políticos, religiosos, económicos, a los que podrían añadirse la sed de aventuras que siempre movió el corazón del hombre, así como una curiosidad, un afán de saber o conocer, que es el germen de toda ciencia; por algo Aristóteles comienza su *Metafísica* con estas palabras: «Todos los hombres se empeñan por naturaleza en conocer.»

Pero quien guste de reflexionar sobre estas causas determinantes, hará bien en discernir las que decidieron el ánimo de monarcas o gobernantes de aquellas otras que empujaron a los expedicionarios, comprometidos con su vida en el empeño. Y si reparamos en el espíritu del hombre llano que se aventuraba por mares desconocidos, hay que estar con Menéndez Pidal cuando aseguraba que nuestro pueblo produce conquistadores, descubridores o guerrilleros porque, a pesar de su individualismo, es capaz de sentir grandes ideales colectivos. A los pueblos ibéricos, con la perspectiva histórica aquí contemplada, les sentaría bien el título de un célebre

discurso pronunciado por Ramón y Cajal: *A patria chica, alma grande*.

Menéndez Pidal, en el prólogo de su magna *Historia de España*, estima que es muy natural en el español el no anteponer el cálculo de pérdidas o ganancias a consideraciones de naturaleza menos tangible: «Un extranjero, Colón, sin dejarse llevar de ningún entusiasmo por su empresa, la posterga entre dificultosas e interminables negociaciones, no admitiendo sino una magnífica serie de gracias y recompensas, antes de arriesgarse, mientras multitud de exploradores españoles se arrojan a los más peligrosos e inauditos trabajos por una muy eventual esperanza o por el simple atractivo de la aventura, con menosprecio de toda ventaja material.»

Aunque motivos, fines, causas, razones o factores no sean conceptos que deban echarse en la misma olla, hay que tener en cuenta, al meditar sobre los «porqués» del pasmoso esfuerzo descubridor, que en el substrato psicológico del hombre peninsular tenían que quedar huellas muy profundas de los pueblos invasores y dominadores, cuya sangre se mezcló con la nuestra. Característica esencial de celtas, iberos, visigodos, árabes y judíos era el nomadismo, el erratismo, el gusto por los grandes desplazamientos, un modo de existencia que probablemente no fue ajeno al fenómeno expansivo iniciado cuando apenas alboreaba el siglo XVI.

Aunque sugestivo y ameno, el epígrafe que la misma introducción dedica al modo de vida a bordo de las naos descubridoras (comidas, enfermedades, castigos, hambres y lucha contra ratas, cucarachas, piojos y otros intrusos) no cabría en este resumen. Vaya el curioso a la fuente original. [17]

Las expediciones salidas de la Península

Antes de lanzarse al mar, los autores creyeron conveniente, casi necesario, iniciar la obra con un capítulo que dilucidase lo que podríamos llamar las «claves náuticas» de nuestro trabajo. Muchos de nuestros lectores, por supuesto, no sólo son ajenos a las actividades marítimas sino que en muchos casos ignoran la terminología naval y algunos aspectos vitales para la navegación. Su lectura puede suscitar dudas e incertidumbres sobre determinadas cuestiones. ¿Cuáles eran las diferencias entre una nao y una carabela o un patache? ¿Cómo evolucionan los sistemas para precisar las coordenadas geográficas? ¿En qué consiste la navegación por estima? ¿A cuánto equivale la legua marina de aquel tiempo? ¿Cuáles eran las funciones del maestro o del paje? ¿Qué se entiende por declinación magnética?

En consecuencia, el capítulo que abre el estudio discurre, en términos divulgadores, sobre los tipos de barcos, el tonelaje, la eslora, la manga y algo más sobre dimensiones y materiales, las funciones de cada hombre a bordo, la navegación costera y de estima, el universo geocéntrico y heliocéntrico, las tablas náuticas, la latitud y la longitud, las cartas de marear, la medida de las distancias, los instrumentos para hallar la altura de los astros, la aguja magnética, la declinación, la medida del tiempo, la sonda, oceanografía y meteorología, la credibilidad de los datos náuticos y los errores en la situación astronómica.

Antes de reseñar las expediciones analizadas, recordemos que la generalidad de los capítulos que a ellas se consagran contienen, a grandes rasgos, epígrafes sobre los antecedentes de cada viaje y sus motivos, los documentos preparatorios (capitulaciones, instrucciones, etc.), los buques y tripulaciones participantes, un apunte biográfico del protagonista, las fuentes documentales que se ha consultado en cada caso, las particularidades de la campaña marítima y, finalmente, una valoración de los resultados obtenidos.

Como es sabido, la primera y más importante expedición transpacífica es la de Magallanes, que con cinco naves parte de Sanlúcar de Barrameda el 20 de septiembre de 1519. Después de una dramática estancia en el puerto americano de San Julián, hallará la ansiadísima vía entre los dos grandes océanos y llegará a las Filipinas, donde en un encuentro con los isleños de Mactán perderá la vida el capitán de la gran jornada. Desde las Molucas, y a las órdenes de Elcano, la nao *Victoria* podrá coronar la primera circunnavegación del planeta.

Si historiar, como dijo Américo Castro, no consiste tan sólo en exponer una sucesión de hechos, sino más bien en el «intento de incorporar lo digno de recuerdo al proceso total de una vida colectiva», por fuerza nosotros hubimos de hacer una recapitulación estimativa de cada viaje. Y si en esa valoración hemos de centrar la esencia de esta síntesis, veamos cuáles fueron los frutos y las enseñanzas de la expedición magallánica: el mero [18] hallazgo del estrecho de Magallanes hubiera bastado para inmortalizar el nombre del nauta portugués. Pero, además, se había contribuido decisivamente al conocimiento del globo porque, amén de cruzar el océano mayor del mundo, se descubren las islas *Desventuradas* (para nosotros, las actuales Fakahina y Flint), las *Ladrones* o Marianas y el archipiélago de *San Lázaro* o Filipinas. La epopeya de Elcano, en su comprometida navegación hacia España, también dio como resultado el descubrimiento de la inabordable isla de Amsterdam, en el Índico. La dura etapa del marino guetarense acreditó también la calidad de la construcción naval de la época, si bien su nao *Victoria*, víctima del embate de las olas y de la temible broma, requirió en la última parte del viaje un continuo y agotador bombeo para achicar el agua que intentaba anegarla.

El balance político, cultural y económico de esta empresa resulta excesivo para ser aquí considerado; baste recordar que a partir de entonces entra la civilización europea en el ámbito del Pacífico, los españoles se asientan a lo largo de siglos en las Carolinas, Marianas y Filipinas, la isla de Luzón pasará en poco tiempo a ser el centro comercial y cultural de aquella encrucijada de pueblos y razas, y, por último, el arte de navegar experimenta tras aquella ardua prueba un adelantamiento innegable.

Al viaje magallánico sigue otro intento digno de reseña. Cuando sólo quedaban a flote dos de las cinco naves iniciales, una de ellas, la *Trinidad*, sufre una gran avería que le impide hacer el regreso con la *Victoria*. La *Trinidad* y su capitán, Gonzalo Gómez de Espinosa, quedan en la moluqueña isla de Tidore y, reparados los daños, intentan el tornaviaje por el océano Pacífico. El 6 de abril de 1522 zarpa Espinosa de aquella isla y, después de hacer camino arrumbado al nordeste y de avistar las islas más septentrionales de las Marianas, navega al norte en busca de vientos propicios para alcanzar Nueva España. Cuando sobrepasa los 40° de latitud N., sin ver tierra alguna, padecen los expedicionarios un temporal tan desatado que se ven forzados a abandonar su empeño y regresar también por el camino de las Marianas o *Ladrones*. Obligado por el pésimo estado de la nao y por la fuerza de los elementos, Espinosa tuvo que aportar en Ternate, isla próxima a Tidore, pero plaza fuerte de los portugueses afincados en las Molucas. De los cincuenta hombres que habían partido seis meses antes, sólo dieciocho volvían con vida; más de la mitad habían dejado sus huesos en la mar, aparte de tres tripulantes desertados en las Marianas.

En el haber de la campaña de la *Trinidad*, bajo el mando del burgalés Gómez de Espinosa, ha de anotarse el hallazgo de varias islas al norte y nordeste de Halmahera (entonces *Gilolo*) [hoy Jailolo] como son Doi, Rau y Morotai; el descubrimiento, en las Carolinas occidentales o Palaos, de la isla de Sonsorol y, más al nordeste, el probable avistamiento de nuevas islas en la zona de las actuales Ngulu, Yap, Ulithi, Fais y Sorol; el descubrimiento de la Isla de Aguihan, o quizá de la Asunción, en el trayecto de ida, y de la isla de Maug, en el de vuelta, todas ellas en las Marianas; finalmente, fue la primera nave occidental que en el Pacífico subió hasta los 42° septentrionales. [19] Espinosa llevó a cabo el primer intento de cruzar el mar del Sur de poniente a levante, problema no resuelto hasta cuarenta años después.

Las noticias traídas por Elcano sobre las Molucas (también llamadas islas del *Maluco*, de la *Especiería*, o del *Clavo*), determinan la organización de un nuevo viaje, último que en el siglo XVI partirá hacia el Pacífico desde la metrópoli. Llevará su mando el caballero ciudadrealeño García Jofre de Loáísa, y entre sus subordinados van a figurar dos hombres que pasaron a la historia de las aventuras náuticas: Juan Sebastián Elcano, que perderá la vida a lo largo de la expedición, y el jovencísimo Andrés de Urdaneta. El 24 de julio de 1525 se hace a la mar una

flota de siete naves y 450 hombres, atentos a las órdenes de Loaísa.

No es éste el lugar adecuado para contar las vicisitudes de aquella durísima y amarga expedición, de la que sólo una de sus naos, la capitana *Santa María de la Victoria*, llegaría a su destino. En el aspecto geográfico, sólo se anotó un hallazgo, el de la isla de Taongi, en el archipiélago de las Marshall. Ahora bien, con relación al arte de marcar, los pilotos de las siete naves demostraron unos conocimientos náuticos y una práctica marinera que hoy nos parecen punto menos que increíbles. Dejando a un lado a la *Sancti Spiritus*, perdida en el estrecho de Magallanes, y a la *San Lesmes* y *Anunciada*, cuyo final nadie supo jamás, todos los demás barcos llegaron al destino que se habían propuesto. Anotemos también el posible descubrimiento del extremo meridional de América del Sur, hecho por el capitán Francisco de Hoces a bordo de la *San Lesmes*, luego perdida, y la primera navegación desde la boca occidental del Magallanes a la contracosta de Nueva España, llevada a cabo por Santiago de Guevara al mando del patache *Santiago*, involuntariamente separado de la expedición al entrar en el océano Pacífico.

Los tres primeros viajes desde Nueva España

Las expediciones que salían desde España hacia las islas malayas tenían, antes de llegar a su destino, un formidable desgaste. La travesía del Atlántico, con su obligado aprovisionamiento en Canarias, la invernada en fondeaderos hoy brasileños o argentinos, la dura navegación hasta las inmediaciones del paso magallánico, las arduas jornadas por el inhóspito estrecho y hasta la larga marcha por el mar del Sur hasta encontrar vientos favorables del hemisferio norte para hacer el camino a poniente, eran quebrantos fácilmente evitables si nuestras naos descubridoras zarpaban de Nueva España. Ello explica que se organizase la empresa de Saavedra, de que en seguida hablaremos, y que tuviese su punto de salida en un puerto mejicano.

Hernán Cortés, aún perpetuado por sus hazañas terrestres, estaba persuadido de la importancia de contar con unidades navales. El futuro marqués del Valle de Oaxaca, aparte de haber ordenado la construcción de [20] una flotilla de trece bergantines para la conquista de la capital del imperio azteca, promovió la exploración de zonas próximas en el mar descubierta por Balboa, y hasta él mismo participó en una de esas campañas. No puede, pues, extrañarnos que, secundando las instrucciones del emperador Carlos, despachase más tarde una flota hacia las «islas de poniente», que imaginaba muy próximas, bajo la responsabilidad de su primo Álvaro de Saavedra Cerón.

Este capitán, al mando de dos naos y un bergantín, se hace a la mar desde el puerto novohispano de Zihuatanejo el 31 de octubre de 1527. Bajan inicialmente en latitud, hasta que sobre los 12° largos septentrionales arrumban decididamente al oeste, hasta tocar en la filipina Mindanao, para seguir luego a las Molucas. Aquí, con alegría y emoción incontenibles, se abrazan los españoles de Saavedra y los supervivientes de la expedición de Loaísa, que después de muertos varios jefes, estaban ahora al mando de Hernando de la Torre.

La *Florida*, capitana de Saavedra, definitivamente sola tras su involuntaria separación de las naos compañeras, ha de pensar en el regreso a través del Pacífico, que se inicia desde Tidore el 12 de junio de 1528 y que, concluido sin fruto, se vuelve a intentar el 2 de mayo del año siguiente. A lo largo de este último viaje frustrado, perderá la vida Álvaro de Saavedra. Las vicisitudes de una y otra campaña son largas, oscuras e imposibles de analizar con extensión en esta glosa telegramática. Bástenos el siguiente apunte sobre los resultados de la empresa encomendada al primo de Hernán Cortés.

Las observaciones de los cronistas de este viaje, ya fuesen geográficas, etnográficas, meteorológicas o de otra naturaleza, resultaron de gran utilidad para exploraciones posteriores. Destaquemos, por otra parte, el carácter mejicano de la expedición; los barcos de Saavedra, aún siendo españoles jamás mojaron sus quillas en aguas europeas; contruidos y aparejados en Nueva España, cargados de productos mejicanos, llevaron a cabo la primera empresa exclusivamente transpacífica de la Historia. La nao *Florida* protagonizó el segundo y tercer

fracaso en la pretensión de regresar desde las Indias Orientales a las Occidentales, porque nuestros nautas ignoraban la influencia del régimen monzónico en las corrientes atmosféricas del mar del Sur, con la característica componente estacional.

Estos fueron los hallazgos geográficos de la expedición de Saavedra: en el trayecto de ida, un grupo insular que podría corresponder a las Namonuito, en las Carolinas centrales, así como las islas llamadas *de los Reyes*, por nosotros identificadas como el actual grupo de Faraulep, también en las Carolinas, al sur de la cadena de las Marianas. Durante los dos intentos de tornaviaje, hallaron nuestros expedicionarios la isla de *Paine, Payme o del Oro*, perteneciente a alguno de los grupos situados entre Halmahera y Nueva Guinea (Waigeo, Ayu, Sayang, Sayafi, Gebe, Yu, etc.), la de *Urais la Grande*, sin duda Supiori y Biak, en el grupo Schouten, y, por último, en la zona central de las Carolinas, probablemente las [21] hoy llamadas Satawal, Pulusuk, Puluwat y el conjunto madreporico de Hall.

Las noticias divulgadas sobre la expedición de Hernando de Grijalva no eran abundantes ni coincidentes. Sus antecedentes hay que buscarlos en las campañas del propio Grijalva hacia la Baja California y hasta alguna isla del archipiélago de las Galápagos, sumadas al viaje que por mandato de Cortés hizo a la costa peruana para socorrer a Francisco Pizarro, comprometido en las cercanías de Lima y cercado por las huestes del inca Manco Cápac II.

Esta empresa de Grijalva no carece de los ingredientes propios de una novela de aventuras: navegación y sed que causan estragos entre los hombres, motín contra el inflexible capitán, pérdida del único buque, lucha contra los isleños y hasta un largo cautiverio de los contados supervivientes. El capitán, que moriría o sería asesinado en el empeño, no nos dejó testimonio de su aventura, pero la verdad, larga de extractar aquí, vino a saberse por boca de un par de infelices tripulantes que a trancas y barrancas pudieron llegar hasta las Molucas.

En realidad, y pese a que la nao Santiago capitaneada por Grijalva atravesó todo el Pacífico desde Paita hasta el occidente neoguineano, no pudo registrar ningún descubrimiento. Nuestro hombre erró por las zonas más desiertas del océano, mientras sus hombres morían de hambre, de sed y de escorbuto, y él mismo perecería a manos de su contramaestre, Miguel Noble. Pese a las reservas inherentes a la penuria de datos, puede admitirse que el azar alejó a nuestros expedicionarios del archipiélago de las Galápagos. Más tarde, y en situación muy apurada, la fortuna les negó el título de descubridores de las Hawaii, cuya latitud rebasaron ampliamente. Por último, las circunstancias les llevaron a navegar por el angosto espacio que dejan entre sí los archipiélagos de las Marshall y las Gilbert [hoy Kiribati], sin dar con ninguna de sus islas, hallazgo que hubiera supuesto la salvación de muchos españoles.

La *Santiago* rompió quizá todas las marcas de permanencia en la mar sin escalas ni avistamientos, entre ocho y diez meses, y navegó una distancia equivalente a media circunvalación de la Tierra por el ecuador, unas 11.000 millas, más de 3.000 leguas de entonces y más de 20.000 kilómetros. Las islas avistadas por la gente de aquella nao eran todas más o menos conocidas, quizá con la excepción de la que llamaron *Quaroax*, que podría identificarse con las Mapia (grupo insular cercano a la costa norte de Nueva Guinea), y el más incierto hallazgo de la cercana Yapen o Sorenwara, frente a la bahía neoguineana de Geelvink [hoy Cenderawasih]. Con todo, y aunque acaso se conociese vagamente la existencia de Nueva Guinea, fueron ellos los primeros europeos que desembarcaron en aquella gran isla, que en tiempos se creyó parte de un continente austral extendido hasta la Tierra del Fuego.

Ruy López de Villalobos, al parecer nacido en Málaga, licenciado en Derecho y cuñado o pariente del virrey Antonio de Mendoza, será el [22] capitán general de la nueva expedición a las islas occidentales. Llevaba consigo seis naves y entre 370 y 400 hombres, que se hicieron a la vela en el mejicano Puerto de la Navidad el 1 de noviembre de 1542. La derrota, si bien encaminada al sudoeste durante los primeros días, correrá luego, durante casi todo el viaje, en torno a los 11° sobre la línea equinoccial, hasta dar con la isla filipina de Mindanao, después de

avistar o descubrir algunas tierras que luego enumeraremos.

En los fines de esta campaña entraba la averiguación de la suerte corrida por los expedicionarios de las anteriores empresas españolas, así como la búsqueda de nuevas islas. El virrey, en sus instrucciones, ordenaba a Villalobos que, cuando se asentase en algún lugar conveniente, enviase noticia de la jornada con alguna de las naves y, al propio tiempo, encomiaba la importancia de la averiguación del tornaviaje, fundamental para la indispensable comunicación entre Nueva España y aquel vastísimo mundo insular, apenas conocido: «Como sabeis, el viaje de la vuelta no está descubierto ni sabido, de cuya causa habeis de pensar que ha de ser largo.» También previene Mendoza al capitán general que, en el supuesto de que la flota pueda regresar al continente americano, no fuerce ni estorbe a quienes prefieran quedarse en las nuevas tierras, debiendo nombrarles un capitán «a su contento» y proveerles de armas y de las demás cosas necesarias.

También Villalobos redactó unas instrucciones para sus capitanes, y no deja de ser curioso el celo del malagueño por el respeto de su tropa hacia las cosas de Dios. Un ejemplo concluyente:

«Terneis mucho cuidado que nadie blasfeme del nombre de Dios Nuestro Señor, ni de su gloriosa Madre ni el de los santos, y el que lo hiciera, sea castigado desta manera: Que el que dijere *pese a tal*, por la primera vez esté 30 días en prisiones, e por la segunda se le quite la mitad de la ración del pan y del agua por 15 días, y esté preso a cumplimiento de los 30; y si lo tuviere por uso, que se destierre de la Compañía a parte que no nos pueda hacer daño ni mal; o, si fuere persona que lo sufriere, le echen a la galera por 6 meses; y si dixere *descreo o reniego*, por la primera vez esté 30 días en prisiones, y quítenle la mitad de la ración de comida e agua, e por la segunda se destierre al hijodalgo por 4 meses en parte do no haga daño; y si fuere otra persona, lo echen a la galera por 8 meses; y si estando en la prisión o cumpliendo la pena lo tornare a decir, el hijodalgo lo destierren a isla despoblada, e a la otra persona le corten la lengua o le echen a la galera por dos años.»

La estancia de nuestros expedicionarios en Mindanao y sus inmediateces fue penosísima, combatidos por el hambre y por los indígenas (uno de los cronistas, Santisteban, explicará al virrey: «Querer yo escrebir a V. S. en particular las hambres, necesidades, trabajos y muertes que padecimos en Sarragán, sería escrebir libro»), razón que finalmente explicará que Villalobos busque el refugio de las Molucas, aun a riesgo de la reacción portuguesa, por cuanto allí se ejercía, desde la isla de Ternate, la [23] soberanía del país hermano, ratificada por la cesión de aquel archipiélago hecha en 1529 por el emperador Carlos, mediante el tratado de Zaragoza.

Las calamidades, e incluso disensiones internas, sucedidas en la especiería, rematadas por la muerte del propio Villalobos en la isla de Amboina [hoy Ambon] (donde tuvo el consuelo de ser atendido en sus últimos momentos por San Francisco Javier, que misionaba por aquellas latitudes), darían oportunidad a dos intentos de repasar el Pacífico con la nao *San Juan*, a cargo de Bernardo de la Torre y de Íñigo Ortiz de Retes, de los que en seguida nos ocuparemos.

Registremos, brevemente, algunas de las consecuencias del viaje de Villalobos. A lo largo de su campaña transpacífica, se descubrieron la isla Clarión, en el archipiélago de Revillagigedo; la isla Wotje, en la zona oriental de las Marshall; el grupo insular de Kwajalein, en las Marshall centrales, llamado por nuestros hombres *Los Jardines*; la isla de Fais, en el sector occidental del archipiélago de las Carolinas, y la isla de Yap, la principal de un grupillo de las Carolinas occidentales.

Decepcionado por la hostilidad de los filipinos meridionales, desalentado por la falta de socorro desde Nueva España e impotente para desvelar el tornaviaje, a finales de 1545 escribe Villalobos al virrey Mendoza recomendándole que «no gastase más tiempo ni hacienda, si no fuese para inviar por nosotros, porque no le convenía ninguna cosa destas partes». El resultado de esta sugerencia fue que la próxima empresa hacia las islas de poniente no se acometería, con Miguel López de Legazpi, hasta pasados veinte años.

La campaña de Bernardo de la Torre, nueva tentativa por encontrar la derrota de regreso al continente americano, es consecuencia y directa derivación de la empresa de Villalobos. El viaje se inició desde la isla de Sarangani (al sur de Mindanao) el 4 de agosto de 1543, a bordo de la pequeña nao *San Juan*, de 60 toneladas. Las varias versiones que tenemos de este intento no concuerdan del todo, e incluso se contradicen abiertamente; aún así, los relatos pueden agruparse en dos hipótesis que, si disienten en algún punto, coinciden en el alcance esencial de la misión desempeñada por Bernardo de la Torre.

Las tierras descubiertas por los hombres de la *San Juan* fueron las siguientes: un arrecife anotado desde 1945 en las cartas actuales, que los españoles llamaron *Abreojos*; quizá el arrecife Arakane; quizá la isla de Parecele Vela, también llamada de Okino Tori; quizá las islas de Sarigán, Anatahan o Saipán, en el archipiélago de las Marianas; el grupo insular de Volcano o Kazan Rettō, más el grupo insular de Bonin, también llamado por los japoneses Ogasawara Guntō; quizá en avistamiento de las islas de Farallón de Pájaros, Medinilla y Tinián, igualmente en las Marianas, y, finalmente, fue La Torre, a nuestro entender, el primer navegante europeo que inauguró la travesía del estrecho de San Bernardino, entre las islas filipinas de Samar y Luzón.

El protagonista del nuevo intento de la armadilla de Villalobos por [24] volver a Nueva España, a través del Pacífico, será Íñigo Ortiz de Retes. Visto el fracaso de Bernardo de la Torre con tal designio, y por cuanto la situación de los supervivientes españoles en las Molucas era insostenible, Villalobos ordena que el citado capitán, también a bordo de la zarandeada *San Juan*, afronte de nuevo el regreso, si bien por latitudes más sureñas. Uno de los cronistas de aquella aventura, fray Jerónimo de Santisteban, retrata brevemente a Retes: «Alférez mayor y maestre de campo, un honrado hidalgo de corazón y obras, hombre animoso y trabajador.»

La nao largó el trapo en la isla de Tidore el 16 de mayo de 1545. Proas al norte, no tardaron los expedicionarios en avistar las islas Talao, en donde se demoraron más de una semana a causa de las calmas y tiempos contrarios. De allí arrumbaron al sudeste, hasta avistar las grandes alturas de la «isla grande», es decir, de Nueva Guinea, ya vista por la gente de Saavedra. Sin entrar en los detalles de la derrota, navegan más o menos a largo de esta tierra, que les impide ganar latitudes más meridionales y hallarán distintas islas que en seguida referiremos. El 20 de junio, en el punto donde el río Mamberamo muere en el Pacífico, Retes desembarcó y tomó posesión para la corona española de la isla de Nueva Guinea. En fin, cuando los navegantes habían costado más de la mitad de la ribera norteña de esta gran isla, y ante la adversidad de los vientos que se oponen a su avance hacia levante, en el último tercio de agosto de 1545 se ven forzados a emprender el regreso a las Molucas.

Aunque los supervivientes de la nao de Grijalva fueron los primeros que desembarcaron en Nueva Guinea, a la que creyeron el remate septentrional de un gran continente, los hombres de Ortiz de Retes merecen al menos compartir con aquéllos el título de descubridores de la enorme isla, a la que no sólo dieron nombre, sino que recorrieron más de la mitad de su litoral, bajo la línea ecuatorial. Ciertamente no logró Retes alcanzar por aquella vía la costa americana; pero a él y su gente corresponden los siguientes descubrimientos: islas de Numfoor y de Mios Num [hoy Num], en el archipiélago occidental de Schouten, sobre la bahía de Geelvink; isla de Kurudu [hoy Kaipuri], entre Yapen y Nueva Guinea; río Mamberamo, en la misma «isla grande»; islas de Liki y Armo, en el grupillo de Kumamha, islas de Insumoar, Masi-Masi y Yamna, en el grupo de Wakde; el grupo insular de Podena, Yarsun y Anus; las islas de Tendanye, Valif, Kairuru y Unei, a levante de las anteriores; Punta Lapar, en tierra firme neoguineana; islas de Vokeo, Koil, Blupblup, Kadovar y Bam, integrantes del grupo Schouten oriental; islas de Wululi y Aua, al oeste del grupo Ninigo; punta Murugue, islilla de Besar y rada de Ataípe, en la costa de Nueva Guinea, y las islas de Awín y Sumasuma, en el citado grupo Ninigo. [25]

El enigma de las Hawaii

El primer avistamiento del archipiélago hawaiano ha venido atribuyéndose de manera concluyente al formidable navegante británico James Cook, en el curso del tercero y último de sus grandes viajes. Pero hay una verdad que no puede desdeñarse: desde mediados del siglo XVI, en gran número de mapas o de cartas náuticas, entre las costas de California y el conjunto de las Marianas, en latitud aproximada de 20°, se representa un grupo de islas, más o menos desplazadas al este o al oeste, que sólo puede corresponder a las Hawaii, único archipiélago situado hacia esa altura sobre la línea ecuatorial. Los topónimos que rotulan tales islas en las viejas cartas, si bien con alguna variante, son tan rotundamente españoles como *los Monjes*, la *Vecina* o la *Desgraciada*.

¿A qué obedeció tan reiterada representación? ¿Cuándo empezaron los cartógrafos a trazar esas islas? ¿Por qué les adjudicaron nombres españoles? ¿A quién debemos atribuir su primer avistamiento? ¿Quién pudo comunicar la existencia del archipiélago a los nautas europeos? A todas estas preguntas trata de dar respuesta el trabajo que ahora resumimos, y cuyos resultados podrían articularse así:

No existen pruebas fehacientes para radicalizar cualquier posición en favor o en contra de un temprano avistamiento español de las Hawaii; pero la abundancia de indicios en favor de un predescubrimiento hispánico recomiendan una seria recapitulación histórica. Prescindiendo de argumentos de no fácil verificación (hábitos culturales, tradición de antiguos visitantes, etc.), la representación del grupo de los *Monjes* en la cartografía clásica se remonta, según averiguación inédita de los autores, a 1551 y se repite muchas docenas de veces en cartas posteriores, tanto españolas como elaboradas por cartógrafos extranjeros. Cuando James Cook era un niño de seis años, el español González Cabrera situaba a los *Monjes* en la misma latitud que ocupan las Hawaii.

Podría pensarse que las naos ibéricas nunca estuvieron en las Hawaii, si bien a su paso por otras islas recibieron información sobre la existencia de tal archipiélago, con lo que procedieron a dibujarlo en sus cartas; pero este argumento sólo sería válido si se precisase la posición de las islas en que habitaban los informantes. Aparte de las graves dificultades de intercomunicación, ha de recordarse la coincidencia entre la latitud real de Hawaii y la que nos proporcionan las cartas referidas, así como el notable aislamiento del archipiélago en cuestión, separado de cualquier tierra próxima por muchos centenares de millas. En todo caso habría que desechar la isla de Wake y el grupo de las Marquesas, cuyos descubrimientos (llevados a cabo por Mendaña en 1568 y 1595, respectivamente) fueron posteriores al trazado de las primeras cartas en que aparecen los *Monjes*.

Más de una vez se ha expuesto la hipótesis de una posible llegada al archipiélago de náufragos europeos, o mejor españoles, por cuanto los primitivos topónimos son castellanos, lo que explicaría la presencia de [26] piezas de hierro entre los indígenas, registrada por los subordinados de Cook. No es imposible tal supuesto si pensamos en buques desaparecidos en el mar del Sur, como la carabela *San Lesmes*, de la expedición de Loaísa (1526); la nao *Santiago*, de Álvaro de Saavedra (1527); el bergantín *Espíritu Santo*, compañero de la anterior; la nao *San Marcos*, capitaneada por Diego Hurtado de Mendoza (1532), la *Santo Tomás* y la *Santa Águeda*, de Francisco de Ulloa (1539 ó 1540); la nao *Santa Isabel*, de la flota de Mendaña (1595), o la fragata *Santa Catalina*, de la misma expedición y desaparecida en el mismo año. Pero para que se conociese la existencia de aquellas islas era necesario que alguien trajese la noticia, es decir, que los náufragos volviesen a su mundo; y nadie sabe que tal cosa haya ocurrido.

Una de las tesis más sostenidas es la del hallazgo de las Hawaii por Juan Gaitán en el año de 1542. En primer lugar, la campaña iniciada ese año en el puerto mejicano de la Navidad no la mandaba Gaitán, sino Ruy López de Villalobos; y, pese a cuanto se diga, Gaitán no era piloto, sino un marinero buen conocedor de su oficio. Por otra parte, la derrota de Villalobos pasó muy al sur de la posición de las islas hawaianas más meridionales. Otros autores, aún defendiendo el

protagonismo de Gaitán, se inclinan por 1555 como el año de su descubrimiento. La opinión, que quizá deba su origen a un desatinado informe español del siglo XIX, puede rechazarse sin el menor dolor de conciencia. En primer término, porque la carta de Sancho Gutiérrez en que por primera vez aparecen las repetidas islas con nombres españoles es de 1551, y, en segundo lugar, porque el tal Gaitán, con otros compañeros de infortunio, había regresado de las Molucas por la vía africana y estaba de vuelta en Lisboa en 1548.

Si pese a la escasez de pruebas contundentes, hubiese que elaborar una hipótesis capaz de armonizar los datos cartográficos con la realidad histórica conocida, podría pensarse en el referido viaje de Bernardo de la Torre, en 1543, con la fallida pretensión de regresar desde las Molucas a Nueva España. Las contradicciones entre las fuentes directas, la imprecisión de sus datos y sus grandes lagunas cronológicas hacen imposible una reconstrucción precisa de esa derrota. Y aunque los cuatro distintos relatos, parcos y hasta confusos, no apuntan el hallazgo de los *Monjes*, tampoco están cerrados (con sus dos derivaciones, esto es, los intentos de La Torre en 1543 y de Ortiz de Retes en 1545) y la de López de Legazpi de 1564, no hubo ninguna empresa española a través del Pacífico. Y si la existencia de los *Monjes* aparece en cartas o mapas de la década de 1550-60, ¿a qué otra campaña podría atribuirse el conocimiento de esas islas sino a la de Bernardo de la Torre?

Cook silenció un posible predescubrimiento y no hay duda de que llevaba consigo una completísima información sobre el mar del Sur. Es evidente, por otra parte, que si desde Tahití quiso -como afirmó- dirigirse a la Alta California, en vez de arrumbar al nordeste puso proa al norte a lo largo de más de 2.000 millas, hasta dar con las islas de los *Monjes*, que las viejas cartas pintaban en aquella zona. [27]

Se desvela el tornaviaje

España seguía interesada en la exploración desde América hacia las islas asiáticas. La campaña siguiente, encomendada al guipuzcoano Miguel López de Legazpi, lleva -entre otras miras- el reconocimiento de nuevas tierras, la amistad con los naturales, la indagación de sus modos de vida, la compra de especias y otras cosas de valor, las posibilidades de establecer poblaciones españolas, el rescate de naufragos de anteriores viajes y, por supuesto, la averiguación del retorno al continente americano.

Con dos naos, dos pataches y una fragatilla a su cargo, el día 17 de noviembre de 1564 salió Legazpi del puerto mejicano de la Navidad y, siguiendo más o menos la estela de sus predecesores, concluyó en la isla filipina de Samar su etapa transpacífica. Desde allí, con curiosas vicisitudes que no son de este lugar, llegaría a la isla de Cebú después de pasar por las proximidades de Homonhon, Manicani, Dinagat, Leyte, Limasawa, Cabalian, el norte de Mindanao, Bohol, Pamalicán, Siquijor y Negros. En Cebú fundó el jefe de la expedición la villa de San Miguel, primera capital española en el archipiélago, desde donde proseguirá la conquista hacia el resto de las islas, tema que se aparta de nuestro propósito.

Entre los frutos tangibles de esta nueva empresa debemos recordar cinco descubrimientos en el Pacífico: la isla de Mejit, el atolón de Ailuk y la pequeña y solitaria islilla de Jemo, en la cadena Ratak, de las Marshall; el atolón de Wotho, en la cadena Ralik, del mismo archipiélago, y el atolón o isla madreporica de Ujelang, el más occidental de las Marshall.

Si Magallanes operó como elemento fecundador de la presencia española en Filipinas, Legazpi, que consumó sabiamente la conquista y el asentamiento en el archipiélago, tuvo a su cargo la gestación de aquella empresa, de tal forma que su intervención fue un factor decisivo para el afianzamiento de la cultura cristiana y europea en el sudeste asiático. La vinculación de España y Filipinas iba a durar más de tres siglos, y hemos de pensar que, cuando llegaron a Filipinas las naos de Legazpi, el archipiélago era un paradigma de desconexión y diversidad política. No sólo se gobernaban las islas, y aun ciertas zonas de ellas, por régulos distintos e

independientes, sino que existía un antagonismo activo entre muchos de estos soberanos. Por el contrario, el país que España dejó a fines del siglo XIX era un conjunto de islas vertebradas por una conciencia nacional, de la que fueron expresión los distintos movimientos insurreccionales. Los años transcurridos desde entonces, aunque hayan revelado algunas tendencias separatistas, no parecen haber afectado sustancialmente a la cohesión del alma y de la tierra filipinas.

Uno de los pataches que llevaba Legazpi bajo su mando, el *San Lucas*, capitaneado por don Alonso de Arellano, diez días después de la partida desde el puerto de la Navidad, se separó definitivamente del resto de la flota. Hizo Arellano, secundado por su piloto, el mulato Lope Martín, un [28] viaje redondo y de consecuencias notables, por lo que merece referencia especial.

Sin que debamos detenernos ahora en la posible y hasta maliciosa intencionalidad de la separación, juzgada por los coetáneos de manera muy distinta, lo cierto es que la derrota del *San Lucas* hacia Filipinas fue náuticamente impecable. Tocó en los grupos de las Marshall, Carolinas y Palaos [hoy Belau], avistó varias islas desconocidas y, después de barajar por el sur la isla de Mindanao, subir hasta Samar y abastecerse para el nuevo gran salto oceánico que le esperaba, atravesó de regreso al mar del Sur y llegó a Nueva España antes de que lo hiciera fray Andrés de Urdaneta.

Este es el saldo de la campaña más o menos ortodoxa de Arellano: descubrimientos de las islas de Likiep y de Lib, en el archipiélago de las Marshall; de las islas de Minto, Truk [hoy Chuuk], Pulap, Sorol y Ngulu, en el vasto archipiélago de las Carolinas; el probable hallazgo europeo de la japonesa Sumisu Jima, y la primera travesía conocida del océano Pacífico desde Filipinas a Méjico. En resumen, una durísima navegación, en un patache de sólo 40 toneladas, si bien en el hallazgo del tornaviaje pudo haber tenido buena suerte parte de la información que Arellano y su piloto habían recibido del sabio Urdaneta.

Repitamos que uno de los móviles esenciales del viaje de Legazpi era descubrir «la vuelta, pues la ida se sabe que se hace en breve tiempo». A tal fin, despachó el general guipuzcoano desde la isla de Cebú a la nao *San Pedro*, de la que nombró capitán a su nieto Felipe de Salcedo, de apenas dieciocho años, pero que habría de aceptar las instrucciones náuticas del anciano agustino Andrés de Urdaneta, natural de la guipuzcoana Villafranca.

Salió la *San Pedro* de aquella isla filipina el 1 de junio de 1565, para colarse luego entre tierras del archipiélago y buscar, a través del estrecho de San Bernardino, la salida franca al Pacífico. La campaña es dura, pero la decisión de los hombres no se resquebraja; suben hasta los 39° y medio de latitud N. y, después de tres meses largos de mar, y tras una recalada en la Alta California, el 8 de octubre fondean frente al puerto de Acapulco.

Son muchos los historiadores que, pese a su precedencia en el tiempo relegan a un segundo término la navegación de Alonso de Arellano entre Filipinas y Nueva España, para dar la primacía a la consumada por Urdaneta. El hecho obedece a que la relación de la primera travesía citada es absolutamente parca en datos náuticos que pudieran allanar los viajes de vuelta posteriores. No ocurre lo mismo con los diarios de los pilotos de la campaña de Urdaneta, llenos de constantes y minuciosas observaciones. El fraile agustino tenía un plan realista y perfectamente concebido, mientras que Arellano y sus hombres «hicieron esa navegación a punta de milagros».

Aunque la jornada del fraile guipuzcoano no llevase aparejado ningún [29] hallazgo de nuevas tierras (la isla de Parece Vela acaso fue avistada por Bernardo de la Torre en 1543), abrió definitivamente el camino de regreso o «vuelta de poniente». Sólo a partir de la travesía de Urdaneta, a quien se atribuye el descubrimiento de la circulación de los vientos en el anticiclón del Pacífico, se conoce con absoluta seguridad la vía que iba a posibilitar la permanencia española en Filipinas.

Ya como colofón de la gran empresa comenzada en 1564 por Legazpi, se dedica un capítulo a la dramática aventura del galeón *San Jerónimo*. Después de los viajes de Arellano y Urdaneta,

la casi novelesca campaña de este galeón cierra un ciclo descubridor e inaugura la derrota oceánica que, durante cientos de años uniría a Filipinas con Nueva España. El interés de este viaje no reside en los hallazgos geográficos que propició, sino en su valor demostrativo de los riesgos y sinsabores que entrañaba aquella travesía intercontinental.

El *San Jerónimo* llevaba a bordo unas 130 almas y ostentaba su mando el capitán malagueño Pero Sánchez Pericón; pero el mayor interés humano de este episodio se proyecta sobre el piloto Lope Martín, un mulato que unos hacen portugués de la villa algarbía de Lagos y otros español de Ayamonte, ya conocido por su participación en la campaña de don Alonso de Arellano.

Partió el galeón desde Acapulco el 1 de mayo de 1566 y llegó a tierra filipina el 1 de octubre del mismo año, después de descubrir la isla de Erikub, en las Marshall, y el grupillo de atolones de Ujae, en la cadena Ralik del mismo archipiélago. Lea con detenimiento el relato quien quiera saborear una de las expediciones más dramáticas, truculentas y desdichadas de aquel océano. Como muestra de lo ocurrido, baste recordar que en el transcurso del viaje fueron violentamente eliminados tres de sus personajes más relevantes: el capitán Sánchez Pericón, el piloto Martín y el sargento mayor Juan Ortiz Mosquera.

Expediciones de Mendaña, Quirós y Torres

Entramos en una nueva fase de la expansión española en el Pacífico. Si las posibilidades de nuevos hallazgos se habían reducido mucho en el hemisferio norte, ahora se tienta la fortuna bajo la línea equinoccial. Los puertos de Nueva España seguirán sosteniendo la comunicación y el comercio con las provincias filipinas, mientras que la base de nuevas exploraciones oceánicas se traslada al virreinato peruano. El régimen de vientos intuido por Urdaneta era eficaz para la navegación septentrional, pero los intentos de regreso por latitudes subecuatoriales, desde los de Saavedra y Ortiz de Retes hasta los de Thompson y Mourelle, demostrarán que la vuelta, a tenor de los vientos reinantes, sólo podía hacerse por latitudes mucho más australes.

El primero de estos viajes, organizado por Lope García de Castro, [30] gobernador y presidente de la Audiencia del Perú, llevaría como capitán general a Álvaro de Mendaña, un joven de veinticinco años, sobrino del gobernador, amparado por la experiencia del navegante y cosmógrafo Pedro Sarmiento de Gamboa, uno y otro gallegos. Las dos naos que integraban la flotilla se hicieron a la vela en el puerto de Callao el 19 de noviembre de 1567, con unas 160 personas a bordo. Los expedicionarios no volverían a ver tierra americana hasta mediados de diciembre de 1578, en que recalaron sobre la península de California, para seguir luego hasta el mismo puerto perulero de salida.

El resultado más espectacular e importante de esta larga campaña fue el hallazgo del gran archipiélago melanesio de Salomón; pero detallemos las islas entonces descubiertas, fuera o dentro del citado grupo: atolón de Nui, en el archipiélago de Ellice [hoy Tuvalu]; bajos de Roncador, al norte de las Salomón; islas de Santa Isabel [hoy Isabel], San Jorge, Ramos, Malaita, Kombuana, Vatilau, Florida, Mbokonimbeti u Olevuga, Mangalonga, Soglionara, Ndalakalau, Savo, Guadalcanal, Choiseul, Ulawa, Tres Marías [hoy Olu Malau, o Three Sisters], Uki Ni Masi [hoy Ugi], San Cristóbal, Rennell, Santa Catalina y Santa Ana, todas en el archipiélago de Salomón; atolones de Maloelap y Aur, en las Marshall orientales, e isla de Wake, en 19°20"N., muy distante de otros grupos insulares.

Si atendemos a la realidad política y económica inmediatas, la expedición fue un fracaso; la leyenda en torno a la riqueza de las islas del rey Salomón se vino entonces por tierra. Sin embargo, no ocurrió lo mismo en cuanto a los adelantamientos geográfico y náutico. Mendaña lleva a cabo el primer viaje redondo al Pacífico meridional, y en alguna de sus relaciones se refleja la intuición de que al sudoeste del archipiélago salomonense hay grandes tierras, o acaso un gran continente. Además, las informaciones redactadas por los cronistas de aquella empresa tienen un considerable valor para antropólogos, etnólogos y naturalistas. Curiosamente, y aunque

lo intentaron una y otra vez, los navegantes europeos tardaron dos siglos en dar nuevamente con las Salomón (Bougainville en 1768 y Surville en 1769).

El ansia de llevar a cabo un firme asentamiento en las Salomón no dejaba de hormiguar en la mente de Álvaro de Mendaña, pero hasta casi treinta años después no pudo realizar este sueño, que iba a costarle la vida. El propósito de hacer población explica que embarcasen ahora varias familias dispuestas a iniciar una nueva vida sobre una nueva tierra. Contaba Mendaña con dos naos, una galeota y una fragata, en la que también tomó plaza su propia esposa, Isabel de Barreto, asistida por la compañía de tres hermanos. En total, partieron del puerto del Callao unas 368 personas, entre las que iba como piloto mayor el portugués Pedro Fernandes de Queirós (el Quirós de los españoles), que al correr de los años adquirirá notable celebridad. Zarpó la flotilla el 9 de abril de 1595 y, después de descubrir dos grandes archipiélagos en el Pacífico sureño y de sufrir muchísimos lutos entre su gente, dos años y medio más tarde llegaría doña [31] Isabel con la nao capitana al puerto mejicano de Acapulco (agosto de 1597).

Ni Mendaña ni su piloto pudieron encontrar nunca las Salomón, pero después de haber descubierto los grupos de las Marquesas y de Santa Cruz, el capitán general y adelantado pasó a mejor vida con otros muchos de sus hombres, entre ellos 182 que se fueron al fondo del océano en el naufragio de la nao almirante, *Santa Isabel*. Las adversidades forzaron a la Barreto, que sucedió a su marido como gobernadora, a buscar el refugio de Filipinas, donde consoló pronto su viudez casándose con Fernando de Castro, apuesto pariente de su anterior marido, con quien luego embarcaría camino del Nuevo Mundo.

La expedición última de Mendaña y sus sucesores tiene en la historia de los descubrimientos una significación especial, porque cierra el ciclo de los grandes viajes llevados a cabo en el mar del Sur durante el reinado de Felipe II, muerto en 1598. Lo que viene después, incluidas las estupendas campañas de Quirós y Váez de Torres, son destellos de un panorama decadente, cuando España, agotada por un esfuerzo apenas concebible, pierde su protagonismo en el mayor de los océanos. He aquí los hallazgos de la empresa que acabamos de recordar: islas de Fatu Hiva, Mohotani, Hiva Oa y Tahuata, en el archipiélago de las Marquesas; islas de Pukapuka, Motu Koe y Motu Kavata, con el cayo de Toka, en el grupo de las Danger; la isla de Nurakita, la más meridional del archipiélago de Ellice o Tuvalu; las islas de Nendo, Tinakula, Tomuto Neo, Tomuto Noi y el grupo de Swallow, todas en el archipiélago de Santa Cruz, y las islas de Ponape [hoy Pohnpei], Pakin, Pagenema y otras menores, en el grupo de Senyavin, zona oriental del archipiélago de las Carolinas.

No es posible condensar en pocas líneas la vida del portugués de Évora Quirós, un personaje singular y contradictorio, realista y soñador, abnegado y ambicioso, de una tenacidad que le llevaría a escribir más de medio centenar de memoriales al rey Felipe III proponiéndole nuevas campañas oceánicas. Este fue el hombre que capitaneó la expedición compuesta de dos naos y un patache, con unos 130 hombres de mar y guerra, hecha a la mar desde el Callao el 21 de diciembre de 1605. Los fines de esta empresa no eran otros que la población y «pacificación» de las islas próximas al archipiélago salomonense, así como el descubrimiento del «gran pedazo de tierra firme, o cantidad de islas que se continúan desde el estrecho de Magallanes hasta la Nueva Guinea y la Java Mayor», es decir, el gran continente austral incógnito, tal y como lo concebían los geógrafos de la segunda mitad del siglo XVI.

Las naves no darán nunca con el buscado archipiélago de Santa Cruz, descubierto por Mendaña en el viaje de 1595, bien conocido de Quirós, puesto que él había actuado entonces como piloto mayor. Harán, sin embargo, los españoles otros descubrimientos que en seguida puntualizaremos, el principal de los cuales será el importante grupo de las Nuevas Hébridas o Vanuatu, llamado por el capitán general *Australia del Espíritu* [32] *Santo*, topónimo en el que parecía evocar la casa de Austria reinante en España y un supuesto continente austral en el que creía encontrarse.

En la principal de estas últimas islas, Espíritu Santo, sucedieron cosas curiosas, pintorescas y desdichadas, como la fundación de la ciudad de *Nueva Hierusalem*, la creación de una ridícula Orden del Espíritu Santo y la súbita y poco esclarecida desaparición de Quirós en su nao capitana, que pondrá proa al norte hasta dar, muy por encima de los 30° boreales, con vientos que le llevarán hacia la Alta California y, finalmente, a la bahía de Acapulco (noviembre de 1606). Del memorable viaje que desde Nuevas Hébridas emprendió el capitán de la almiranta, Luis Váez de Torres, hablaremos pronto. Reseñemos ahora los resultados de la campaña de Quirós.

Aparte de la precisión en los datos náuticos anotados por los pilotos y en una perceptible mejora de la higiene a bordo de los buques, la expedición halló nuevas islas y archipiélagos muy distantes entre sí, como Ducie, Henderson, Marutea, el grupo de Acteón, Vairaatea, Tauere, Rekareka y Raroia, toda ellas en el archipiélago de Tuamotu o sus proximidades; Caroline, atolón del grupo Southern; Rakahanga, en el disperso grupo de Manihiki o Roggeveen; Taumaco, Treasurers y Tikopia, en el grupo Duff o sus cercanías; Mera Lava, Merig, Maewo, Santa María, Vanua Lava, Saddle, Mota, Espíritu Santo, Ladhi y Ureparapara, en el archipiélago de Nuevas Hébridas o en el Butaritari, en el extremo noroccidental del archipiélago de Gilbert.

Luis Váez de Torres se había quedado solo en Espíritu Santo, al mando de la almiranta y de la zabra o patache, embarcación de unas 20 ó 30 toneladas, muy apta para la exploración en aguas someras. Entre otras personas, le acompañaba el capitán entretenido Diego de Prado y Tovar, autor de una interesantísima crónica del viaje, que terminaría sus días en el convento madrileño de San Basilio.

Desde allí, estos españoles van a tentar rumbos de poniente con el fin de hallar las filipinas y descubrir, al paso, todas las tierras nuevas que aparezcan en aquellas latitudes. El relato de la jornada es apasionante y no exento de curiosísimas observaciones geológicas y etnológicas. Torres anotará en su haber logros tan importantes como el hallazgo del estrecho que hoy lleva su nombre, el primer avistamiento documentado del continente australiano, la determinación de la insularidad de Nueva Guinea con el descubrimiento de su costa meridional y, por fin, el fondeo en las Molucas y las Filipinas.

Desde Nuevas Hébridas, al son de su marcha hasta las aguas noroccidentales de Nueva Guinea, cabe a Torres la paternidad de los hallazgos de las siguientes islas o accidentes geográficos: Tagula, Sideia, Doini, Bonarua, Brumer, bahía de Orangerie, Bona Bona, Delami, Imuta, Bonarua, Mainu, Luluoro, Lopom, Manubada, Langava, Parama, Dungeness, Turtle Backed, Gabba, Long, Twin, estrecho de Endeavour, Príncipe de Gales, montañas de Australia, cabo Vals, Dramai, Aiduma, Baronusu, Lakahaia, [33] Adi, bahía de Serakor, Panjang, Ekka, Batu Putih, Pissang, Shildpad y Yef Fam. Con razón el historiador Ernest T. Hamy calificó esta campaña como «la más atrevida y mejor manejada que han llevado a cabo los españoles en las ignoradas aguas del gran océano Pacífico».

Otros descubrimientos

Desde mediados del siglo XVIII hubo razones para que se acrecentase el recelo español ante la presencia extranjera en las cercanías de sus dominios de ultramar. Los ataques británicos contra La Habana y Manila (1762), las estancias del comodoro Byron en las Malvinas, Puerto del Hambre, Más Afuera y Tinián (1764-66), la explotación inglesa de una zona de Honduras (1763), los descubrimientos de Wallis en el ámbito de Tahití (1767) y de Philip Carteret en las Tuamotu y Salomón, la visita del francés Bougainville a los dos archipiélagos citados en último lugar y al de Nuevas Hébridas y la posterior irrupción de James Cook y de Jean-François de Surville en grupos insulares descubiertos por españoles explican, en nuestra opinión, la suspicacia de nuestros gobernantes, ya alertados de los acercamientos rusos y británicos en las riberas de la Alta California.

Tal realidad, sumada a las noticias recibidas por vía diplomática, aconsejaron, cuando regía

en virreinato peruano don Manuel de Amat y Junyent, que se organizaran exploraciones hacia el sur de Chile, la isla de Pascua o el archipiélago de la Sociedad, no sólo con el propósito de saber si existía en esas zonas algún establecimiento extranjero, sino con el designio de asentar en ellas un destacamento español.

El 26 de septiembre de 1772 salía del Callao el Capitán de fragata Domingo de Bonechea hacia poniente, al mando de la pequeña fragata *El Águila*, que rindió viaje redondo en Valparaíso el 21 de febrero de 1772. Pero era necesario completar las observaciones y gestiones realizadas durante esta campaña, por lo cual, con la misma fragata y el paquebote *Júpiter*, patroneado por José de Andía y Varela, partió de nuevo Bonechea del Callao el 20 de septiembre de 1774; esta campaña concluiría en el mismo puerto el 8 de junio de 1775, pero ya sin su jefe máximo, fallecido en la isla de Tahití y sustituido desde entonces por el teniente de navío Tomás de Gayangos, nacido en la villa riojana de Casalarreina.

Las crónicas de una y otra expedición constituyen una gratísima lectura, referida a unas islas paradisíacas en las que la explotación turística no había desnaturalizado aún gran parte de su encanto original. Allí construyeron los españoles un edificio propio para iniciar la evangelización entre los isleños, pero el intento no llegó a buen término y fue necesario mandar otro buque para recoger a los misioneros y a sus auxiliares. Muchas de las tierras visitadas a lo largo de estas campañas habían sido halladas previamente por Quirós, Wallis, Bougainville o Cook, pero no podemos negar a nuestros expedicionarios el título de descubridores de las siguientes islas: [34] Haraiki, Tatakoto, Tekokoto, Hikueru, conjunto Faaite-Tahanea, Motutunga, Amanu y Makatea, todas en el archipiélago de las Tuamotu; y la isla de Raivavae, en el grupo de las Tubuai o Australes, al sudoeste del ya mencionado archipiélago.

Sería inútil aquí una semblanza biográfica de Francisco Antonio Mourelle de la Rúa, nacido en la villa coruñesa de Corme. Empezó sus servicios a la Real Armada desde el modestísimo puesto de pilotín y, sin pasar por centros académicos superiores, terminó su carrera con el empleo de jefe de escuadra, ascensos sucesivos que en el siglo XVIII sólo excepcionalmente alcanzaron cuatro marinos. Mourelle destacó como piloto en las exploraciones que, a lo largo de los años 1775 y 1779, se llevaron a cabo desde el apostadero mejicano de San Blas hacia Alaska y la cadena insular de las Aleutianas, con el hallazgo de islas o accidentes costeros, alguno de los cuales lleva todavía su nombre. Pero su campaña más renombrada es la que pasamos a recordar.

Cuando Mourelle se hallaba comisionado en Manila, y ante el temor de un inminente ataque británico a la capital filipina, recibió del capitán general del archipiélago la orden de tomar el mando de la fragata *Princesa* y aprestarse para llevar unos pliegos reservados a Nueva España. Pero por razón de los vientos dominantes en aquella época del año y quizá también para sustraerse a un posible apresamiento por parte de buques enemigos, hubo de afrontar la travesía del Pacífico por el hemisferio austral, intento que se frustró una vez más, pero que daría lugar a nuevos descubrimientos en el mar del Sur.

Partió Mourelle de puerto de Sisirán, a levante de la isla de Luzón, el 30 de noviembre de 1780 y llegaría a Nueva España, tras una accidentadísima travesía, el 27 de septiembre de 1781. Si los diarios del viaje son un puro recreo para el gustoso de acontecimientos singulares, y aún de los dulces hábitos de los polinesios, hemos de limitarnos ahora a la escueta reseña de los hallazgos con que se enriqueció entonces la cartografía del Pacífico: islas de Fornualei, de Late y el grupo insular de Vavao, todas en el archipiélago de Tonga, con sus numerosas islas menores, y las islas de Niutao, Nanumea y Lakenu, en el archipiélago de Ellice (también llamado Tuvalu) o en sus inmediaciones. Donald C. Cutter, historiador norteamericano, dice del marino corneño que «sus relaciones y mapas concernientes a esta expedición le colocan a la misma altura que los capitanes Cook, Bougainville, Malaspina y La Pérouse en las exploraciones del Pacífico».

Son más, muchos más, los hombres que al servicio de España hicieron otros descubrimientos en aquel fabuloso cuenco oceánico. Dejemos, cuando menos, mención de algunos de sus

nombres y sus hallazgos, no siempre bien documentados.

El soriano fray Tomás de Berlanga, obispo de Panamá, descubrió accidentalmente las islas de los Galápagos (1535). El piloto Juan Fernández, quizá cartagenero, halló el grupo que lleva su nombre, como también las islas de San Félix y San Ambrosio, y aún se afirma que dio con las de [35] Nueva Zelanda. Felipe Thompson, al mando de la fragata *Buen Fin*, avista por vez primera las islas de Arriaga, Anda, Armadores, Helen, Ngatik y el bajo de Oraluk (1773). La isla de Salas y Gómez, mal llamada de Sala y Gómez, fue descubierta por el piloto José Salas y Valdés (1793) y situada con toda precisión por el también piloto José Manuel Gómez (1805). El capitán de navío Miguel Zapiaín fue el primero en avistar la isla que llamó *Patrocinio*, sin duda la actual Midway (1799). El capitán mercante Juan Bautista Monteverde, al mando de la fragata *San Rafael*, hizo el último de los descubrimientos españoles en el Pacífico, el grupillo insular de Nukuoro, en la zona meridional del archipiélago de las Carolinas (1806).

La obra aquí glosada dedica sus páginas finales a unos índices tan necesarios para el investigador como útiles para el simple lector. El primero de ellos registra por orden cronológico el contenido y procedencia de varios centenares de documentos manejados por los autores: en el bibliográfico se reseñan unas seiscientas cincuenta obras impresas, consultadas para la elaboración del trabajo, y, después de la obligada tabla de ilustraciones (cerca de 900), en el índice analítico final se ofrecen unas 4.600 voces, con 17.000 referencias a las páginas correspondientes.

Los autores de esta obra afrontaron su larga tarea con el afán de puntualizar las derrotas náuticas y los verdaderos hallazgos de los navegantes españoles en el Pacífico; en suma, trataron de contribuir a la conmemoración del V Centenario del Descubrimiento de América trayendo a la luz todo el valor de la nuestra empresa oceánica, que iba más allá del Nuevo Mundo. En algún modo, fueron instrumento para la exaltación de la justicia y de la verdad históricas. [37]

¹ Publicado en *The Journal of Pacific History*, vol. 24:2, 1989.