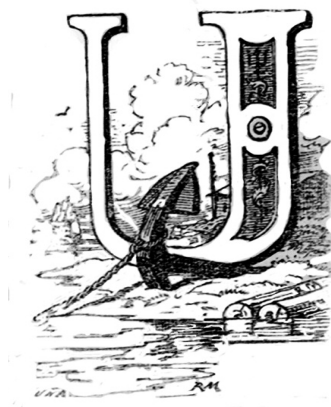


LA GRAN HISTORIA DEL GALEÓN *SAN JUAN BAUTISTA*: EL BARCO QUE HIZO POSIBLE UN ENCUENTRO ENTRE DOS MUNDOS

Fernando CID LUCAS
Asociación Española de Orientalistas de la UAM
(España)

*Al profesor Hidemichi Tanaka, agradeciéndole
la amabilidad recibida en Roma.*

Introducción



NO de los pasajes más memorables y portentosos en la historia de las relaciones humanas obradas por la navegación entre España y Japón es el que tiene como protagonista al galeón *San Juan Bautista*, fletado en 1613. Sin duda, fue un prodigio de la industria naviera del País del Sol Naciente, aunque en su fabricación colaboraron, en mayor o en menor grado, hombres de hasta cuatro nacionalidades distintas: españoles, portugueses, japoneses e ingleses. En este breve artículo trataremos de rendir un justo homenaje a la nave que hizo posible el encuentro entre la legación japonesa, al mando del veterano samurái Hasekura Tsunenaga, y la España del rey Felipe III.

Coordenadas históricas y culturales

Comenzaremos nuestro texto señalando que no podemos entender la construcción y el envío de dicho navío a Occidente sin comprender el momento

histórico del Japón de la época, en el que españoles y portugueses (y unos pocos holandeses e ingleses) rondaban el país asiático con la pretensión de asentarse en las ciudades costeras o próximas al mar para, desde allí, continuar con su presencia cada vez más sostenida y preponderante. En nombre de la religión cristiana, del bautizo salvador que debían llevar hasta esos lares, las órdenes religiosas (más que ninguna la de los jesuitas) fueron entablando un contacto cada vez más hondo con los habitantes de esos lares. Un bonito contacto en el que, entre otras cosas, los japoneses conocieron por primera vez las candelas de cera de abeja, los bizcochos, el pan, los juegos de cartas, los jubones o la pintura al óleo (y también cosas menos provechosas o lúdicas, como fueron las armas de fuego, que serían trascendentales en batallas como la de Shekigahara (1), en la que se reconduciría el curso de la historia japonesa); por su parte, los ibéricos se acercaron a la forja de las resistentes catanas, a la ceremonia del té, a las preciosas lacas de tipo *urushi* o a la fabricación y decoración de biombos, que con tanto entusiasmo se recibieron en España y también en México.

Diremos que, como bien ha estudiado el profesor de la Universidad de Sofía de Tokio, Jaime Fernández S. J. (2), japoneses y españoles estaban unidos (sin ellos saberlo) por un nexo invisible, no dado por la geografía o la historia, sino por el corazón, y este era el del honor. Los dos eran pueblos para los que el honor lo era todo, o mejor dicho, para los que un hombre que carecía de él no era nada. No hay duda de que por este y otros motivos (algunos menos poéticos y más relacionados con lo crematístico) ibéricos y japoneses se sintieron atraídos entre sí desde el mismo momento en el que se conocieron. De sobra es conocida la carta rubricada por San Francisco Javier, apóstol de las Indias, nada más entablar contacto con los japoneses, en la que hablaba sobre su bondad, refinamiento y saberes. Creo que los japoneses, aunque algo más recelosos que los europeos, también debieron de respetar y admirar en algo a españoles y lusos, al menos como valientes hombres que se aventuraban a viajar tan lejos de sus países de origen. Pero la defensa a ultranza de su religión, esa idea obsesiva de implantar el cristianismo en el País del Sol Naciente a toda costa, hubo de obrar, a la larga, más mal que bien en la diplo-

(1) Tuvo lugar el 21 de octubre de 1600 y enfrentó al clan Tokugawa con las fuerzas leales a Toyotomi. En referencia al uso de las armas de fuego, que habían sido introducidas allí por los europeos años antes, Ota Gyūichi, testigo directo de la contienda, dejó escrito: «Aliados y adversarios se presionaron unos a otros. El fuego de los arcabuces y los gritos retumbaban en los cielos y estremecían la tierra. El humo negro subía, haciendo al día como la noche» (BRYANT: 1995, p. 65).

(2) Véase, por ejemplo: FERNÁNDEZ S. J., Jaime: «Enajenación frente a honor-virtud: Los amantes suicidas de Amijima», en *Qué es Japón: Introducción a la cultura japonesa* (2.ª edición corregida y aumentada), Fernando Cid Lucas ed., Cáceres, Universidad de Extremadura, 2011, pp. 415-434.

macia entre ambos países, por lo que los posibles intercambios de mercancías, el comercio (material y cultural), las relaciones, etc., se fueron al traste, aunque los japoneses alabaran y estuvieran interesados en aprender de sus visitantes en asuntos relacionados con la marinería, la explotación de minas o el diseño y fundición de piezas de artillería. Sin duda, cosas más prácticas que la adopción de una nueva fe.

Aunque no surtió los efectos deseados, la legación encabezada por el samurái Hasekura Rokuemon Tsunenaga (3), que no encontró lo que buscaba en la corte del rey Felipe III, fue una embajada numerosa en la que iban importantes comerciantes japoneses de varias provincias acompañando al embajador nipón; con ella se quería ahondar en el camino del comercio y de las relaciones náuticas, pero, como sabemos, no fructificó. En Japón se vivía una etapa de franca persecución contra los cristianos (ya fuesen de origen europeo o bautizados luego en el país asiático), contra los que se promulgaron varios edictos. Por su parte, los españoles consideraron que la legación nipona era de «perfil bajo», de la que poco provecho se podría obtener, al encabezarla el representante de un señor feudal y no un miembro mismo de la nobleza japonesa, un príncipe o el propio señor de la región. Muchos anhelos, en definitiva, que no se cumplieron, pero que hicieron posible una bella historia marinera que aún se recuerda, tanto en tierras niponas como en españolas: la luenga travesía del *San Juan Bautista*.



El samurái Hasekura Tsunenaga, cabeza de la embajada a Europa, orando ante un crucifijo.

(3) Fue bautizado en Madrid con el nombre cristiano de Felipe Francisco de Fachicura (adaptación del Hasekura original).

El origen de una gran nave

El *San Juan Bautista*, cuyo nombre primigenio fue *Date Maru* (4) (denominado así por Date Masamune (1567-1636), samurái y *daimyō* (5) de Sendai, en la región de Tohoku), fue el primer barco nipón que realizó con éxito la travesía Japón-México dos veces. Antes que él había habido algún intento fallido de construcción, e incluso de travesía, como el del barco de 120 toneladas desarrollado por Williams Adams en 1610, que solamente pudo realizar el trayecto de ida. Igualmente, tenemos breves noticias de una nave mandada hacer por el sogún Tokugawa Hidetada (1579-1632) —azote de cristianos en su país, dicho sea de paso—, que encalló y se malogró al poco de zarpar. Pero el *San Juan Bautista* superó todo logro marino anterior. Interesante es saber que el galeón, el modelo elegido, servía lo mismo para el comercio que para la guerra, era resistente, firme, contundente por lo sólido de su armazón y estable en las tormentas. En su proyecto fueron trascendentales las aportaciones en cuestiones de ingeniería que años antes el marino inglés William Adams (1564-1620), el *Anjin Miura* o «Piloto de Miura», había llevado hasta el país asiático y que habían sido asimiladas por los japoneses; pero no menos importantes fueron los conocimientos al respecto del capitán Sebastián Vizcaíno (1548-1624) y de sus hombres de confianza.

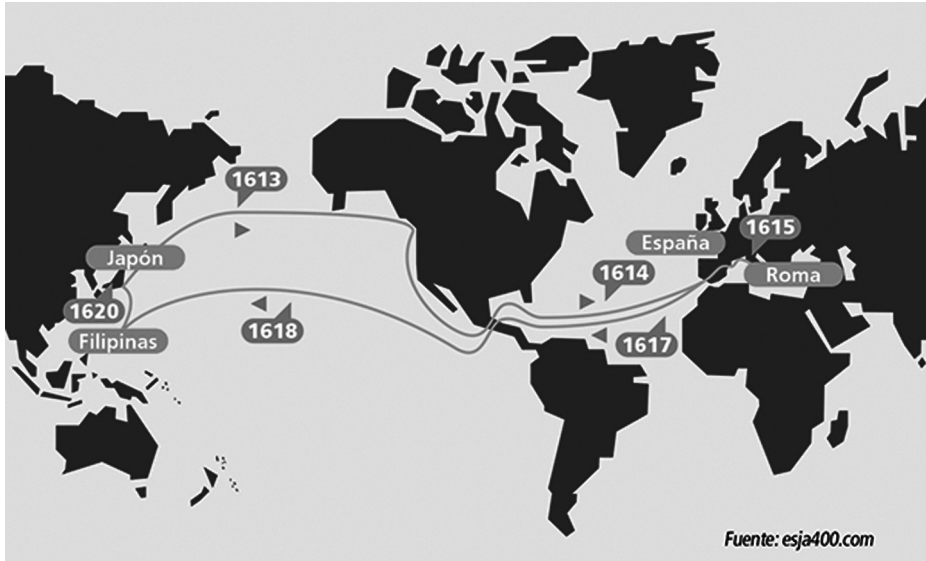
Centrándonos en este último nombre, señalemos que las teorías más difundidas afirman que Vizcaíno fue extremeño, como quien escribe estas páginas; fue un hombre sagaz e intrépido, y sobre esto tenemos varios testimonios al respecto (6). Vizcaíno fue soldado, diplomático, mercader y marino en tres de los cuatro continentes que se conocían bien en ese periodo. Para ello pasó mucho tiempo en el mar y sin duda conocía a la perfección cómo funcionaban los barcos, las corrientes, los vientos, por lo que su ayuda fue crucial a la hora de llevar a cabo el proyecto del *San Juan Bautista*.

El ávido deseo de enviar la legación de Hasekura a Europa fomentó la rápida construcción de una embarcación que resistiera el largo viaje de ida y la vuelta. En cuanto a los nombres españoles, al citado Vizcaíno y su camarilla debemos sumar al franciscano sevillano Luis Sotelo (1574-1624), quien al parecer también estuvo pendiente de la construcción del galeón y dio su parecer. Sin embargo, Japón aportó un jefe de carpintería, un tal Yōjūro, del que

(4) El término *maru*, relacionado con la idea del círculo, se encuentra en todos los navíos japoneses, ya que representa la idea del inicio y del retorno, deseo que se quiere para cualquier barco que se hace a la mar.

(5) O señor feudal; significa, literalmente, «gran nombre». Representaron en Japón el auténtico poder fáctico desde el siglo XII hasta la Restauración Meiji.

(6) Véanse los trabajos de MATHES W., Michael: *Vizcaino and Spanish Expansion in the Pacific Ocean, 1580-1630*, San Francisco, California Historical Society, 1968; y SCOTT, Irene: *Life and Work of Sebastian Vizcaino*, Berkeley, University of California, 1946.



Itinerario de la ruta de Hasekura Tsunenaga.

únicamente sabemos que trabajaba en la corte y que supervisó minuciosamente cada fase del proceso.

Como decíamos antes, el *San Juan Bautista* era un barco robusto y pensado para resistir. La breve historia de la Marina nipona había producido ya dos navíos hechos a la manera occidental (o *nanban-sen*), de 80 y 120 toneladas respectivamente, diseñados gracias a William Adams, aunque el mayor de ellos, el *San Buena Ventura*, se entregó a náufragos españoles en 1610 para que pudieran retornar a México, posiblemente pensando que mejor era perder un barco que mantener a aquellos extranjeros en su país.

Volviendo al *San Juan Bautista*, llama la atención la cantidad de efectivos destinados a su fabricación: hasta 800 constructores, 700 herreros y 3.000 carpinteros, a los que tendremos que sumar el grupo de ingenieros e intendentes que supervisaban su trabajo con detenimiento, día y noche. En cuanto a las medidas del galeón, superaron con mucho a lo construido anteriormente en el Japón: un peso de quinientas toneladas distribuidas en 55,35 metros de eslora, 11,25 de manga, 3,8 de calado, tres grandes mástiles y una dotación de 16 cañones de diversos calibres para la defensa del bajel. Sin duda, un hito en la historia de la navegación japonesa con un único destino: fortalecer las relaciones entre el país asiático y el poco conocido Occidente; aunque, como ya hemos apuntado antes, pocos o ninguno de estos deseos se pudieron materializar.

Tripulación y travesía

Si impactante resulta comprobar el cómputo de personas que participaron en la construcción del *San Juan Bautista*, también sorprende la desmesurada tripulación que embarcó en la bahía de Tsuki el 28 de octubre de 1613 rumbo a Acapulco. Unas 180 personas en total formaban la dotación del navío: diez samuráis pertenecientes al círculo íntimo del sogún de Japón —de los que se despidió el influyente almirante y ministro de Marina Mukai Shōgen (o Tadakatsu Mukai) (7)—, otros tantos samuráis de menor rango de la región de Sendai, unos ciento veinte marineros, comerciantes y trabajadores japoneses, junto a unos cuarenta ibéricos con distintas ocupaciones. El fraile Luis Sotelo, como cicerone de los japoneses en tierras españolas, formaba parte de la plana mayor que conducía el buque, junto al capitán y a varios timoneles (suponemos que lusos o castellanos), que se irían turnando en la guía del galeón durante el viaje.

Para sorpresa del lector, diremos que en solamente 45 días la nave estaba concluida y lista para hacerse a la mar. Un tiempo récord teniendo en cuenta el mérito adicional de haberse realizado sin tener modelos directos de los que copiar.

En cuanto a su travesía, recordemos que su puerto de origen fue el de Tsuki-no-ura, en la prefectura de Miyagi, de donde partió hacia Acapulco, ciudad a la que llegó después de tres meses de travesía marítima siguiendo el itinerario del denominado Galeón de Manila, el cual proyectaba un arco poco pronunciado entre tierras niponas y mexicanas.

No tenemos muchos datos al respecto sobre esta etapa, salvo la dureza que suponía navegar por el océano Pacífico de la época. Sí sabemos que estuvo fondeado alrededor de un año en el puerto mexicano, desde donde luego retornaría a tierras niponas en 1615 con algunos mineros y religiosos franciscanos a bordo, mientras que Hasekura y sus hombres continuaban la travesía hacia Europa a bordo de otra nave.

A pesar de no haber sido la nave en la que los japoneses llegaron a tierras españolas, sin duda, como bien ha señalado el profesor Tanaka, gracias al *San Juan Bautista* se pudo conseguir con éxito la hazaña de cruzar tan gran espacio marítimo. El galeón fue una herramienta imprescindible para que los legados japoneses pudieran visitar México, y luego España, Francia e Italia. El segundo viaje del *San Juan Bautista* se llevó a cabo en 1616, y debía recoger y llevar al Japón a Hasekura y su séquito. Al mando se puso al marino nipón Yokozawa Shōgen, quien debió de perder alrededor de un centenar de miembros de su tripulación debido a las enfermedades y otros contratiempos. En

(7) También estuvo pendiente de la construcción del galeón y fue una notable personalidad en la corte del sogún.



Reproducción del galeón *San Juan Bautista*.

mayo de 1617 arribaba el galeón por segunda vez a Acapulco, donde esperaban el diplomático japonés y el franciscano Sotelo con el gesto amargo de la derrota en sus rostros. Sabemos que el año siguiente la nave fue vendida definitivamente a los españoles de Filipinas, que mantuvo su nombre y que sirvió para defender aquellas posesiones españolas de los holandeses, quienes buscaban ocupar el puesto en Extremo Oriente que hasta entonces habían ostentaban los ibéricos. Hasekura regresó en 1620 a un Japón distinto que se preparaba para un largo periodo de aislamiento. La nación que con tanto empeño había tallado un galeón para llevar a sus diplomáticos a miles de millas de distancia se replegaba sobre sí misma y cerraba todos sus puertos a los extranjeros, salvo el de Dejima. La historia del *San Juan Bautista* se perdía definitivamente, lo mismo que la salud de Hasekura, que en 1622 fallecía, quien sabe si con la pena en sus adentros por no haber logrado lo que su señor le había pedido hacía algo más de un lustro y que pudo haber obrado un marco mejor para las relaciones entre ambos países.

El *San Juan Bautista* en la historia reciente de Japón: su reconstrucción

No nos cabe la menor duda de que el galeón *San Juan Bautista* estaba llamado a ser la nave que uniera el Oriente y el Occidente. La crónica de su construcción es una historia hermosa de esfuerzos comunes, que incluso enfrentó a algunos gobernantes de Filipinas con el capitán Vizcaíno, puesto

que pensaban que no debía ayudar a sus vecinos japoneses, ante el temor de que construyeran una gran flota que les invadiera (8). Muchos años después, con el país en calma, ya no con la idea de una gran empresa diplomática, sino con la de recordar aquel hecho, se reconstruyó en 1993, muy cerca de donde se botó el galeón original y con los datos que se conservaron, una réplica del *San Juan Bautista* (aunque otros, como su decoración, fueron imposibles de obtener); una réplica que, por cierto, resistió el terrible tsunami de 2011, como queriendo decir que se necesita mucho para hundir lo que representa o lo que quiso ser en su día el puente entre dos mundos, y que fue, en definitiva, el continente portentoso de una empresa asombrosa. Desde aquí nuestro sincero homenaje.

BIBLIOGRAFÍA

- ANESAKI, Shōji: *The rise and fall of the Christian Missions*, Tokio, 1930.
- BRYANT, Anthony: *Sekigahara 1600: The final struggle for power*, Osprey, 1995.
- CABEZAS GARCÍA, Antonio: *El siglo ibérico de Japón. La presencia hispano-portuguesa en Japón (1543-1643)*, Valladolid, Universidad de Valladolid, 1995.
- CID LUCAS, Fernando: «Sobre los [primeros] mártires del Japón, atribuida a Lope de Vega: de los hechos históricos al texto dramático», *Studi Ispanici*, XXXIII, 2008, pp. 71-88.
- «El Japón re/descubierto por Occidente: notas sobre un des/encuentro. Entrevista a Louis M. Cullen», *Studi Ispanici*, XXXIII, 2008, pp. 309-315.
- (coord.): *Japón y la Península Ibérica: cinco siglos de encuentros*, Gijón, Satori, 2011.
- Llegada y consecuencias artísticas y literarias de la Embajada Keichō en España: de japoneses y el Japón en la España del siglo XVII*, en prensa, libro coordinado por Teresa Ciapparoni La Rocca, Roma, previsto para 2016.
- CULLEN, Louis M.: «Sakoku, Tokugawa Policy and the Interpretation of Japanese History», *The Asiatic Society of Japan*, núm. 18, 2005, pp.17-31.
- GIL, Juan: *Hidalgos y samuráis. España y Japón en los siglos XVI y XVII*, Madrid, Alianza, 1991.
- OLLÉ, Manel: *La empresa de China: de la Armada Invencible al Galeón de Manila*, Barcelona, Acantilado, 2002.
- SOLA CASTAÑO, Emilio: *Historia de un desencuentro. España y Japón, 1580-1614*, Alcalá de Henares, Fugaz Ediciones, 1999.
- SUÁREZ JAPÓN, Juan Manuel (coord.): *Japonés y Japoneses en las orillas del Guadalquivir*, Sevilla, Cajasol, 2007.
- TANAKA, Hidemichi: *1615 un giapponese in viaggio verso roma. Il resoconto di Hasekura Rokuemon*, Roma, Aracne, 2013.
- TITSINGH, Isaac: *Mémoires et Anecdotes sur la Dynastie régnante des Djogouns, or Sovereigns of Japan*, Londres, Ackerman, 1820.
- TRONÚ MONTANE, Carla: «Las relaciones de los mercaderes como fuentes históricas: Nagasaki visto por un viajero castellano en el siglo XVII», *Itinerarios, viajes y contactos Japón-Europa* (Pilar Garcés y Lourdes Terrón, eds.), Berlín, Peter Lang, 2013, pp. 929-944.

(8) De hecho, este proyecto existió, pergeñado por Mukai Shōken, que recurriría a Adams para la construcción de los navíos que participarían en la invasión.