

ORIGEN DE LA PRESENCIA ESPAÑOLA EN FILIPINAS

Luis MOLLÁ AYUSO¹

RESUMEN

La llegada a Filipinas de la expedición de Magallanes de la que ahora se cumplen cinco siglos supuso los primeros pasos de los españoles en aquella zona que un día fue la más alejada del imperio. Por otra parte esta expedición dio paso a otras muchas que la siguieron y que poblaron numerosas islas y fundaron no pocas ciudades, hasta el punto de que el océano Pacífico llegó a ser conocido como el lago español. El descubrimiento de la ruta del tornaviaje terminó de cerrar el círculo y permitió establecer un floreciente negocio entre Filipinas y la metrópoli, sintetizado en el Galeón de Manila.

PALABRAS CLAVE: Especies. Nao Victoria. Lago español. Tornaviaje. Galeón de Manila

ABSTRACT

The arrival to the Philippines, which took place five centuries ago now, meant the first steps of the Spaniards in that zone that was once the

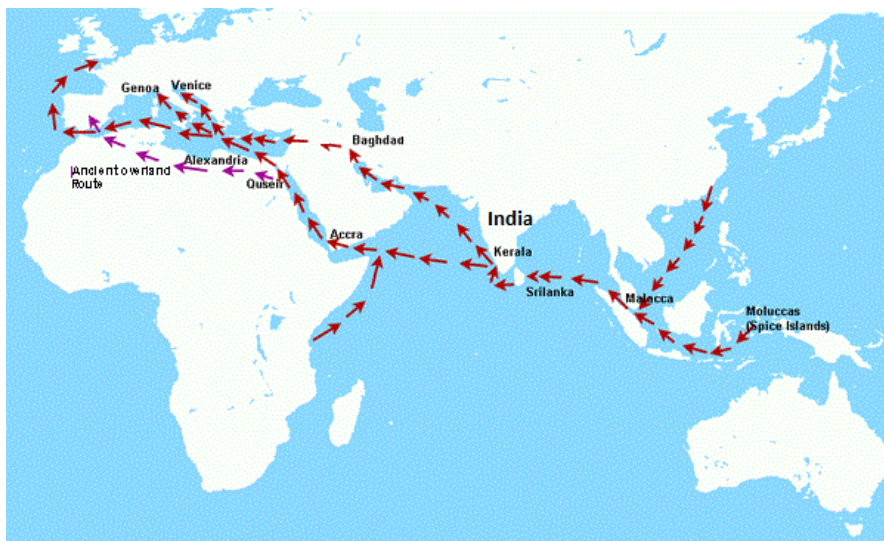
¹ Capitán de Navío del Cuerpo General (reserva).

farthest away of the Empire. On the other hand, this expedition gave way to many other that followed, and that populated many islands and not a few towns, as far as making the Pacific Ocean to be known as the “Spanish Lake”. The discovery of the “tornaviaje” (return voyage) route closed the circle and allowed a thriving trade between the Philippines and the Metropolis, set in the Manila Galleon.

KEY WORDS: Spices, Nao Victoria, Spanish Lake, “Tornaviaje” (return voyage), Manila Galleon

* * * * *

A su regreso a Venecia y sobre todo a raíz de la publicación de su libro “*Il Milione*”, Marco Polo trajo noticias a Europa de una serie de maravillas tan comunes en Asia como desconocidas en nuestro continente, lo que propició la puesta en marcha de un flujo comercial al que se conoció genéricamente como “La ruta de la Seda” y que consistía en una serie de caravanas de camellos cargadas con las más fantásticas mercancías que tenían sus orígenes en Asia y un solo destino final en Constantinopla, la puerta de Europa. Uno de los productos estrella que llegaban a lomos de aquellos animales eran las especias.



La Ruta de la Seda tenía en las Molucas un paso obligado

Las más valiosas, como la pimienta, el clavo, el azafrán la vainilla o la canela eran conocidas en Europa desde los tiempos del esplendor de Grecia primero y de Roma después, aunque alcanzaron su mayor popularidad en el Renacimiento, no sólo como condimento, sino también como ayuda digestiva y para disimular con el paso de los días el deterioro de los alimentos. Algunas especias también se usaban para la destilación de aceites esenciales usados en perfumes, como el aloe, el ruibarbo, el ámbar, el almizcle, el sándalo o el alcanfor. Lo laborioso de su obtención y los altos impuestos a los que estaban sometidas hicieron que en algunas épocas llegaran a alcanzar un precio parejo al oro. Un saquito de pimienta o clavo podía representar el sueldo de toda una vida de un artesano o un orfebre, de forma que los grandes reinos europeos pusieron sus ojos en ellas como moneda de alto valor a la hora de tratar de expandirse comercialmente.

Para obtener los frutos de mejor calidad, las semillas de las especias deben plantarse en el monte bajo, preferiblemente en islas volcánicas, ya que de ese modo el tronco del árbol o los arbustos en que crecerán, se verán ceñidos por la humedad de la niebla, condiciones que se consiguen de manera extraordinaria en un ramillete de islas del Índico, en la actual Indonesia, de entre las que destacan principalmente cinco: Tidore, Ternate, Mutir, Bachan y Machan, que conforman un archipiélago conocido como las Molucas y que por derivación de su nombre original (Maluku), se conocía también como “El Maluco”, “el Moluco” o “la Especiería”. En el primer cuarto del siglo XVI estas islas constituyeron el objetivo principal de portugueses y castellanos con idea de hacerse con el rico fruto de las especias que crecían en sus privilegiadas tierras.

Tres sucesos de especial relevancia jalonaron el transcurso del siglo XV hasta llegar a abrir el tercero de los periodos en que hemos dividido convencionalmente la historia universal: la Edad Moderna. Cronológicamente estos sucesos fueron la caída de Constantinopla, la aparición de la imprenta y el descubrimiento de América. Los tres tuvieron que ver con el origen de la presencia española en el océano Pacífico, y por ende, en Filipinas.

La toma de Constantinopla en 1453 por el sultán Mehmed II supuso el fin del imperio bizantino y el establecimiento del otomano hasta el fin de la I Guerra Mundial. Sometido al férreo control de los nuevos dueños de los accesos a Europa desde Asia, el tráfico comercial desde ese continente quedó prácticamente paralizado y lo poco que entraba en Europa se encareció hasta alcanzar precios imposibles. Los principales países europeos llegaron a la conclusión de que lo que no llegaba por tierra tendrían que ir a buscarlo por el mar, un elemento en el que dos países europeos sobresalían por encima de los demás: Portugal y Castilla.

Talasocracia es una palabra que hoy en día carece de sentido, pero entonces era la palabra clave en todo lo relacionado con el comercio, pues significaba el dominio del mundo por el control de las líneas de navegación, y en aras de ese dominio las disputas entre los dos países no tardaron en presentarse, llegando a alcanzar tales cotas de dureza que sus monarcas decidieron someterse al arbitraje papal, pronunciándose la máxima autoridad religiosa a través del llamado Tratado de Tordesillas, en esencia una línea ficticia sobre el océano situada 370 leguas al oeste del archipiélago de Cabo Verde, de manera que todo lo que quedaba al oriente de la línea de demarcación sería territorio controlado por Portugal, mientras que lo que quedara allende esa línea estaría sometido a Castilla. De este modo, los portugueses continuaron su avance bojeando el continente africano hasta el establecimiento por Vasco de Gama en 1498 de la llamada Ruta del Cabo, que conducía a los lusos hasta la India, a tiro de piedra de la Especiería, mientras que seis años antes, en su búsqueda de las Indias Cristóbal Colón “tropezaba” inesperadamente con una tierra nueva que a la postre resultó un continente desconocido.



El clavo era una de las especias más demandadas

Tras cuatro viajes al otro lado del océano Cristóbal Colón moría en Valladolid sin tener una idea clara de la naturaleza de las tierras descubiertas. Hasta el último suspiro defendió haber llegado a las Indias que sus majestades católicas disputaban a los portugueses, y aunque el procedimiento para el cálculo de la longitud tardaría siglos en hacerse patente, parece extraño para un consumado navegante como él equivocarse en tantos grados la separación real entre el objetivo y las coordenadas del nuevo continente americano que, siendo un descubrimiento trascendental, no era el pactado con sus reyes a la hora del reparto de beneficios, por lo que quizás defendió la tesis de las Indias hasta el final por miedo a perder sus derechos sobre las tierras recién descubiertas.

En 1500, el cartógrafo cántabro Juan de la Cosa, que había navegado con Colón, dibujó para los Reyes Católicos la primera carta de los territorios descubiertos por el Almirante. Esta carta, que constituye hoy la joya de la corona del Museo Naval de Madrid, se limita a esbozar un gran trozo de tierra indefinido y difuso, sobre todo, en el norte y en el sur, sugiriendo más que un continente, una gran isla, tal vez la mítica Antilla que sugirió Colón,

considerándola la antesala de las anheladas Indias. En 1503, en vista de la dimensión administrativa que tomaban los territorios descubiertos por Colón, los reyes decidieron crear una institución que se dedicara en exclusiva a gestionarlos. Ubicada en Sevilla, recibió el nombre de Casa de Contratación y para su dirección sus majestades confiaron en Juan Rodríguez Fonseca, obispo de Burgos, el cual desde las primeras gestiones entró en litigios con el descubridor, que, para entonces, más de diez años después de su descubrimiento, estaba en la cresta de la ola de la popularidad y los reyes Católicos habían puesto una confianza ciega en él. Las primeras gestiones administrativas del nuevo ente público significaron también los primeros roces entre Fonseca y Colón, y el obispo, que llevaba años sirviendo a los reyes y que entre otros servicios había propiciado los matrimonios de la mayoría de los príncipes, supo aprovechar los viajes al nuevo mundo de Cristóbal Colón para socavar su fama de administrador allende los mares hasta hacer que los reyes recelaran de él, y traerlo cargado de cadenas de su último viaje, empujándole a una muerte olvidado de todos y lleno de amargura.



Mapa de Juan de la Cosa, hecho en el Puerto de Santa María en 1500

En 1507, el cartógrafo alemán Martin Waldseemüller terminaba la obra que habría de llevarle a la fama, pero a su “*Universalis Cosmographia*” le faltaba un detalle: continuaba sin saberse si lo que había descubierto Colón era una isla más o menos grande u otra cosa, de modo que decidió contactar con Américo Vespucio, que había navegado con Colón y por aquel entonces ejercía como piloto mayor de la Casa de Contratación. El cartógrafo florentino aseguró al alemán que las tierras descubiertas por el Almirante en

modo alguno podían constituir una isla y aunque tanto el norte como el sur estaban por explorar, había visto ríos (el Orinoco y el Amazonas) con estuarios en su desembocadura de 250 kilómetros de ancho e islas en el propio delta que multiplicaban por 20 la extensión de la de Tenerife. Aunque no podía saberlo, imaginó que los ríos deberían tener una longitud de miles de kilómetros, que en alguno de sus tramos habían medido un ancho cercano a los doscientos kilómetros y que su caudal era tal que en su desembocadura podía beberse agua dulce. Waldseemüller quedó tan impresionado y agradecido que eliminó el nombre de Colombia que tenía reservado al continente en honor a Colón y lo rebautizó como América. La *Universalis Cosmographia* fue, pues, el primer mapamundi que mostró América como lo que es, un continente separado de Asia por una extensa lengua de mar.

En 1513 el explorador extremeño Vasco Núñez de Balboa descubrió un mar al otro lado del nuevo continente. Así pues, había un océano más allá de la barrera que había detenido a Colón en su viaje a las Indias; la cuestión seguía siendo llegar a las Molucas antes que los portugueses y para ello era necesario descubrir el pasaje que uniera ambos mares, el del Norte, que era como se conocía en la época al océano Atlántico, y el del Sur, nombre con el que bautizó, por contraposición, Núñez de Balboa al nuevo mar que vislumbro allende las montañas de Panamá.

A finales de 1514, poco antes de morir, Fernando II de Aragón, viudo ya de Isabel I de Castilla, recibió un informe de uno de sus espías en Lisboa según el cual los portugueses habrían encontrado el paso en el entonces llamado mar de Jordán, conocido hoy como el estuario del río de la Plata. El rey ordenó alistar tres carabelas ligeras para que partieran inmediatamente a investigar la posibilidad de alcanzar el Mar del Sur a través de aquel hipotético paso. Al frente de la expedición situó a Juan Díaz de Solís, que a su muerte en 1512 había relevado a Vespucio como piloto mayor de la Casa de Contratación. A pesar de los intentos portugueses de sabotear la expedición Solís zarpó de Sanlúcar de Barrameda en octubre de 1515, dirigiéndose a toda vela a su objetivo y descubriendo a su llegada al estuario un mar de agua inexplicablemente dulce que rebautizó como mar Dulce. Entonces descubrió la desembocadura de dos grandes ríos (Paraná y Uruguay) que trató de remontar hasta donde pudo. Decidido a no darse por vencido regresó al estuario y viendo unos indios en tierra desembarcó con alguno de sus hombres para preguntar. Para su mala suerte se trataba de guaraníes, indios de costumbres antropófagas que antes de que se dieran cuenta los habían capturado, desmembrado y comido ante los aterrados ojos del resto de la expedición, que regresó a Castilla sin poder dar a la reina Juana noticia fehaciente del paso y con un nuevo nombre para aquella desdichada lengua de agua: mar de Solís.

Para Claudio Sánchez Albornoz España es el resultado de tres desembarcos: el de Tarik en las costas de Tarifa en 711, el de Colón en Guanahani en 1492 y el de Carlos I en la asturiana ensenada de Tazones en 1517.

A la muerte de Fernando de II de Aragón el país quedó sumido en un caos por la ruina económica y la cuestión sucesoria. A Fernando le sucedió su hija Juana, pero como para entonces ya había dado muestras de graves desarreglos psicológicos quedó recluida en Tordesillas, quedando el gobierno de Castilla en manos del regente cardenal Cisneros a la espera de la llegada del príncipe Carlos que residía en Flandes desde su nacimiento. Como quiera que la llegada de Carlos se dilataba, el cardenal le escribió apremiándole a presentarse en Castilla, pues los nobles estaban revueltos y se inclinaban por coronar a Fernando, hermano menor de Carlos, ya que era uno de ellos, fácil de manejar por la nobleza y, sobre todo, hablaba castellano, cosa que Carlos no hacía por haberse educado lejos de España.

Apremiado por la urgencia de la situación, el príncipe Carlos decidió marchar a España sin dilación. La situación económica en Flandes no era mejor que en Castilla, de modo que tuvo que pedir una flota a su cuñado el rey Christian II de Dinamarca, y de este modo fue como Carlos emprendió el viaje que le llevaría a España a bordo del *Engelen* y que significó ese tercer desembarco fundamental en la historia de nuestro país.

Una vez en España Carlos supo de la misteriosa muerte de Cisneros, que había fallecido en Roa, provincia de Burgos, posiblemente envenenado, cuando acudía a recibirle. Con este inesperado revés pisó Castilla por primera vez el joven Carlos, que con sólo 17 años confiaba en el sabio consejo del regente para ayudarse en sus primeros pasos en la revolucionada Castilla. En cualquier caso, como primera providencia Carlos fue a visitar a su madre a Tordesillas, ciudad de la que salió con un documento firmado por la reina Juana reconociéndolo como su legítimo heredero, ordenando a continuación la marcha de su hermano a Flandes en el *Engelen* para alejarlo de Castilla y neutralizar sus posibilidades de alcanzar la corona como deseaban no pocos nobles castellanos. Para hacernos una idea de lo crispada de la situación, cuando Fer-



El joven príncipe Carlos

nando llegó al puerto en el que estaba atracado, el *Engelen* había salido ardiendo, un incendio a todas luces intencionado con el que los nobles castellanos hacían ver a su futuro rey la poca confianza que tenían depositada en él.

Sentado en su trono en Valladolid, Carlos I no tardó en darse cuenta de las dificultades que iba a encontrar en el gobierno de un pueblo sometido a importantes penurias económicas. Para colmo, además del dinero necesario para el gobierno del país, Carlos acariciaba el deseo de ser nombrado emperador a la muerte de su abuelo Maximiliano I de Augsburgo, sin embargo el de emperador no era un título hereditario, sino que dependía de la aceptación de los siete príncipes electores, que demandaban fuertes sumas de dinero a cambio de su voto, y su posible elección se complicaba por el hecho de que se enfrentaba a adversarios tan poderosos como Enrique VIII de Inglaterra, Manuel I de Portugal y, sobre todo, Francisco I de Francia. Ensimismado en tales reflexiones recibió una visita inesperada que podía dar un vuelco a la situación.

Fernando de Magallanes era un navegante y explorador portugués que en el momento de la audiencia real con el rey Carlos estaba próximo a cumplir los 40 años y desde los diez había venido trabajando ininterrumpidamente en la corte de Juan II, en la que entró siendo un niño. Cuando el rey de Portugal sintió que llegaba el momento de su muerte trató de colocar en el trono a un hijo bastardo, pero su primo Manuel I terminó imponiéndose como el legítimo heredero y desde su llegada al palacio de Ribeira estableció una purga profunda de cuantos habían servido a su primo Juan, aunque, dados sus conocimientos, en lugar de ser expulsado de la corte, a Magallanes se le embarcó en la llamada Armada de la India, cuyo objetivo era establecer a Francisco de Almeida como primer virrey de aquellas lejanas tierras. Magallanes permaneció en la zona más de ocho años, y aunque su despliegue en Asia terminó cuando fue acusado de comerciar ilegítimamente, para entonces ya era un experto en correrías por las islas del lugar y había trabado una sólida amistad con Francisco Serrao, quizás su primo, un proscrito para Manuel I que



Fernando de Magallanes. Museo Naval

se había hecho rico comerciando las especias con los caciques nativos. De vuelta a Lisboa, Magallanes se puso a estudiar con el cosmógrafo Ruy Faleiro el posible paso al otro lado de América en busca de las Molucas y cuando su rey Manuel lo despreció, no dudó en seguir el ejemplo de Colón y marchó a Valladolid a ofrecer sus conocimientos al joven monarca que acababa de ocupar el trono de Castilla y Aragón.

A sugerencia de sus consejeros, fundamentalmente el obispo Fonseca, Carlos I escuchó las explicaciones de Magallanes, Su prolongada estancia en las tierras próximas a la Especiería, su amistad fehaciente demostrada mediante nutrida correspondencia con el mítico Francisco Serrao, enemigo enconado de Manuel I, la presencia en la audiencia de Enrique de Malaca, esclavo de Magallanes y traductor de la mayoría de lenguas de la zona de las Molucas y, quizás, algún golpe de efecto del portugués que podría haber mostrado al rey alguno de los mapas más secretos de los navegantes lusos, indujeron al joven Carlos a depositar su confianza en Magallanes, y pocos meses después el rey capitulaba en Valladolid con el navegante portugués el envió a las Molucas de una poderosa flota de cinco naos, con el doble objetivo de delimitar la situación del archipiélago de las especias con respecto al antimeridiano de Tordesillas y establecer, en cualquier caso, los pertinentes acuerdos comerciales con los caciques locales que permitieran instaurar una línea de comercio con las ubérrimas islas del Maluco. Y tampoco fue desdeñable para el rey el hecho de que los castellanos no estuvieran habituados a preparar ese tipo de expediciones tan largas, y la de Magallanes se previó con una duración inicial de dos años.

La expedición zarpó de Sanlúcar el 20 de septiembre de 2019 con 237 hombres repartidos en cinco barcos y ya desde las primeras leguas se vio la fractura existente entre los portugueses, incluido Magallanes, y los nobles castellanos, alguno de los cuales había sido enrolado por el obispo Fonseca tras una purga de portugueses poco antes de zarpar, al considerar que la flota estaba demasiado extranjerizada. Tanto en la mar como en Tenerife y Río de Janeiro, primeras escalas de la expedición, las diferencias entre unos y otros fueron aumentando y la tensión se hizo insoportable al llegar al estuario del río de la Plata, donde teóricamente debía encontrarse el paso sin que lo encontraran por ninguna parte. Justo en este punto, al observar el movimiento de indios en tierra, Magallanes desembarcó un grupo de hombres que se acercaron a los indígenas con inusitada prevención, pues no eran ajenos a la experiencia de Díaz de Solís unos años antes en aquel mismo lugar, descubriendo, para su sorpresa a un joven que respondió a sus palabras en perfecto castellano y un marcado acento andaluz y que había formado parte de la expedición de Solís y al que los indios habían respetado la vida en atención a

su corta edad. Este hombre al que la historia conoce como Pedro del Puerto (por su procedencia del Puerto de Santa María) es considerado hoy como el primer emigrante español en América.

En cualquier caso la expedición continuó su avance al sur en busca del paso al otro mar y como el tiempo fuera empeorando notablemente poniendo en peligro las frágiles naos, Magallanes decidió pasar el invierno austral en una bahía abrigada de los vientos que constituye hoy la localidad argentina de San Julián, donde las tensiones alcanzaron su máxima expresión, llevando a los capitanes castellanos a un motín que fue hábilmente sofocado por el comandante portugués, que dio muerte a dos de los capitanes castellanos e hizo prisionero a Juan de Cartagena, capitán de la nao *San Antonio*, al que no se atrevió a ajusticiar dado el encumbramiento de su linaje y su posible parentesco con el todopoderoso obispo de Burgos, de quien algunos decían que era hijo. También en San Julián la expedición tuvo contacto por primera vez con los indios patagones.

Con la mejora del tiempo la expedición partió de San Julián el 24 de agosto de 1520. Atrás quedaba la nao *Santiago*, perdida al estrellarse contra los acantilados en una descubierta en los alrededores de San Julián mientras trataba de buscar el paso, y el prisionero Juan de Cartagena, desembarcado por Magallanes junto a un capellán y que fueron abandonados en una isla desierta a merced de los enfurecidos patagones, dos de los cuales fueron secuestrados por Magallanes que quería llevarlos a Castilla como obsequio personal al emperador.

Después del invierno en San Julián las cosas nunca volvieron a ser las mismas. La expedición estaba tocada por el estigma de la desconfianza y el propio Magallanes comenzó a ser víctima de una conducta errática que le llevó a cometer cuatro errores capitales, el último de los cuales le habría de costar la vida. El primero de estos errores fue desembarcar a Estevan Gomes, que navegaba junto a él en la *Trinidad*, nao capitana, a la *San Antonio*, nave de importancia extrema, pues no sólo era la de mayor porte de la flota, sino que constituía una suerte de nao despensa, pues albergaba la mayoría de los alimentos que pasaban al resto de la flota según una secuencia planeada siempre que lo permitieran las condiciones atmosféricas. Estevan Gomes era un cualificado navegante portugués naturalizado español que llevaba muchos años trabajando para la corona de Castilla. Probablemente sus conocimientos náuticos superaban a los de Magallanes, que era más explorador que hombre de mar, y por eso vio con malos ojos que Fonseca le hubiera confiado la flota a un recién llegado. Su presencia a bordo de la nao insignia debía resultarle molesta debido a sus insidias y a sus altos conocimientos náuticos, y por eso Magallanes consideró desembarcarlo a otro buque. No

pasaría mucho tiempo hasta darse cuenta del alto precio que habría de pagar por semejante decisión.

Finalmente, en octubre de 1520, la *Victoria* encontró el paso al final del cual encontrarían un mes después el anhelado mar del Sur. El comandante portugués ordenó entonces concentrarse a todos los buques para terminar de atravesar la lengua de mar que hoy conocemos como el estrecho de Magallanes, sin embargo, para su sorpresa, la *San Antonio* no aparecía por ninguna parte a pesar de los insistentes cañonazos con que la reclamaban. A esas aturas el comandante de la expedición todavía no era consciente de que Estevan Gomes había empezado a cizallar la autoridad de su capitán desde el mismo momento de su llegada a bordo, hasta llevar a la tripulación al motín, convenciéndolos de la locura de Magallanes que, según aireaba, trabajaba secretamente para el rey de Portugal. En definitiva, cuando más falta hacía, la expedición perdía una segunda nave, en este caso nada menos que la nao despena, y con ella 51 pares de manos. Seguramente en ese momento Magallanes se dio cuenta de su falta de acierto al alejar de su lado a una persona insidiosa en lugar de mantenerla cerca para poderla vigilar. Al comandante de la expedición tampoco escapaba que, al volver a España, Estevan Gomes haría llegar al obispo Fonseca una versión de los hechos que no iba a dejarle en buen lugar. Los capitanes castellanos ajusticiados en San Julián iban a pasarle factura, y más que ellos, el abandono de Juan de Cartagena, que a esas horas ya debía haber sido pasto de los patagones. Si el desembarco de Estevan Gomes había sido el primero de sus graves errores, el confinamiento de Juan de Cartagena fue el segundo y habría de pesarle en la cabeza hasta el punto de lastrar alguna de sus decisiones más importantes en el futuro.

En cualquier caso, siete años después de que lo vislumbrara Vasco Nuñez de Balboa desde tierras hoy panameñas, España volvía a asomarse al mar del Sur, pero en esta ocasión con una flota de tres naos dispuestas a entablar vínculos comerciales con los caciques de la Especiería y a tratar de demostrar que las Molucas caían dentro de las línea de demarcación castellana según lo acordado en Tordesillas. Viendo la calma con que los recibía el nuevo mar, Magallanes decidió rebautizarlo con el nombre de océano Pacífico, seguramente porque no era época de monzones.

En los albores del siglo XVI no se conocía el radio de la tierra. Algunos astrónomos se habían atrevido con su cálculo, pero no había razones científicas para determinar cuál de ellos estaba más cerca de la razón y de entre todos, dos merecían especial confianza a los navegantes, Eratóstenes y Ptolomeo, matemáticos griegos del siglo III aC y del II dC, respectivamente, y mientras el primero estimaba un radio de 6286 kms, sorprendentemente

aproximado a los 6371 admitidos hoy, casi cuatro siglos después Ptolomeo postuló su propio radio que situó alrededor de los 4000. Una diferencia tan grande tenía su lógica repercusión en la superficie de la tierra, y en consecuencia las extensiones de los océanos y masas terrestres era considerablemente mayor para Eratóstenes que para Ptolomeo.

Hoy sabemos que Colón tuvo acceso a las estimaciones de Ptolomeo, pero desconocemos si las tuvo también a las de Eratóstenes, aunque dada su calidad como navegante y los volúmenes que guardaba en su biblioteca es obligado pensar que conocía ambos cálculos. En cuanto a por qué se decantó por el radio de Ptolomeo, siendo sensiblemente el más equivocado, dos son las razones que han barajado los historiadores, una, porque siendo menor, y menores por tanto las masas oceánicas en superficie, sus hombres se lanzarían a navegar aquellas aguas desconocidas con más confianza y menos temores que de haber conocido la realidad de un océano mucho mayor. La otra posibilidad es que, siendo Ptolomeo partidario de la teoría geocéntrica que sitúa la tierra en el centro del universo conforme a los cánones de la Biblia, los Reyes Católicos acogerían la empresa con mayor entusiasmo. Sea como fuere, Cristóbal Colón descubrió un continente nuevo, convirtiéndose de esa forma en el navegante más reconocido del planeta, lo que hizo que se dieran por bueno todos sus postulados y que los navegantes que lo siguieron se ajustaran al cálculo de Ptolomeo como el real, desechando cualquier otro.

En esta tesitura, en noviembre de 1520 Magallanes se plantó en el Pacífico, enfrentándose, sin saberlo, al mayor océano de la tierra, que en cualquier caso era mucho mayor de lo que imaginaba. Para entonces el navegante portugués era un mar de dudas. Sin nao despensa, es decir prácticamente sin alimentos, debía enfrentarse a un mar cuya extensión desconocía. En esas condiciones convino con sus capitanes ascender por el Pacífico a rumbo norte hasta alcanzar la latitud del Maluco, momento en que pondrían rumbo al oeste hasta alcanzar las islas deseadas. De ese modo podrían desembarcar a tierra a por alimentos y agua cada pocas singladuras, sin embargo, después de 18 días de navegación y sin consensuarlo con los capitanes, cambió de decisión y puso rumbo directo a su objetivo. Fue su tercer error, una equivocación sobre la que se ha debatido mucho, aunque todo hace pensar que en su cabeza pudo abrirse paso la idea de que navegando al norte las naos se acercarían a la gobernación de Castilla del Oro, que coincide con lo que hoy son territorios de Costa Rica y Panamá, donde con toda seguridad llegaba el largo brazo de Fonseca, y desde los sucesos de San Julián Magallanes vivía aterrorizado con las posibles represalias del presidente de la Casa de Contratación, máxime tras el regreso a España del insidioso Estevan Gomes.

Los primeros compases de la presencia española en el océano Pacífico representaron una verdadera pesadilla. El tercer error de Magallanes obligó a los marinos desafiar un océano desconocido durante ciento diez días sin otro sustento que el polvo en el que se había convertido el bizcocho corroído por los gusanos y un agua putrefacta. Para completar la alimentación la tripulación arrancaba el cuero de las velas que ablandaban durante días con agua de mar antes de ponerlo a la brasa. El serrín constituía otro de los alimentos habituales de aquellos hombres desesperados, que pagaban medio ducado de oro por una rata. En esas condiciones no tardó en aparecer el escorbuto, cuyo primer síntoma consistía en el abultamiento de las encías hasta el cubrimiento de los dientes, de manera que el enfermo no podía comer de ningún modo. Veintiún hombres murieron de este modo, incluidos uno de los patagones y otro indio embarcado en Brasil, y otros treinta enfermaron y sufrieron secuelas que los lastraron de por vida. Durante esos tres meses en los que el océano Pacífico hizo honor a su nombre recorrieron cuatro mil leguas de mar sin llegar a ver otra tierra que dos islotes deshabitados yermos de agua y alimento.

Sn agua ni alimentos y con la muerte como estandarte, con las primeras luces del seis de marzo de 1521, Juan de Piti, vigía de la *Trinidad* emuló con su grito el de Rodrigo de Triana en la cofa de la *Pinta* al descubrir tierra en el horizonte. Electrizados por la emoción los hombres que podían sostenerse en pie corrieron a la borda y los que no, se arrastraron como pudieron para distinguir por la proa unas pequeñas masas que se fueron haciendo mayores con el paso de las leguas hasta conformar una sierra rodeada de nubes. En el lenguaje marineró semejante visión era sinónimo de ríos de agua dulce y estos a su vez de todo tipo de vida vegetal y animal. Emocionado, Magallanes premió a Pitti con cien ducados y siguiendo la costumbre castellana mandó bautizar la isla con el nombre del santo del día: San Basilio.

A la llegada a San Basilio los exploradores vieron que los nativos, desnudos como Dios los trajo al mundo, echaban al agua una serie de embarcaciones pequeñas aparejadas con una vela latina y tocadas con un estabilizador que corría paralelo a la eslora. Con dos indios a bordo de cada una, una docena de estas embarcaciones se acercaron a las naos deslizándose sobre el agua a notable velocidad, y una vez abarloados a los buques de Magallanes comenzaron a trepar hasta la cubierta principal sin ningún tipo de reparo, para, una vez a bordo, arramblar con cuantos objetos y cabos tenían a su alcance. Incluso, en el agua, desde una de las veloces embarcaciones un par de nativos maniobraron para desamarrar el bote que habían arriado desde la *Trinidad* con idea de arrastrarlo a tierra. Sorprendido, Magallanes dejó hacer a los indígenas, pero cuando, a una voz del que parecía ser el jefe,

regresaron a sus embarcaciones con inusitada rapidez llevando consigo el objeto de su rapiña, ordenó al alguacil Gonzalo Gómez de Espinosa una expedición de castigo, disponiendo este el desembarco de cuarenta ballesteros que dieron fuego a un buen número de cabañas y embarcaciones, mataron a siete hombres y regresaron a bordo con lo robado. Después del incidente, el propio Magallanes ordenó al cronista Pigafetta rebautizar la isla con el nombre de “Isla de los Ladrones”.

Durante el ataque los expedicionarios vieron, asombrados, que, al ser alcanzados por sus flechas, los indígenas las extraían de sus cuerpos maravillados y permanecían contemplándolas hasta que les llegaba la muerte, mientras que otros indígenas, enfermos y postrados en esterillas vegetales, pedían angustiosamente las entrañas de los indios muertos para alimentarse de ellas en el convencimiento de que les procurarían la sanación de sus enfermedades. Una vez a bordo, vieron a los indios en tierra aparejar más de un centenar de embarcaciones para dirigirse a continuación hacia las naos. Magallanes ordenó la defensa de los buques al arcabuz, pero conforme se acercaban pudieron darse cuenta de que los indígenas ofrecían canastas de fibra vegetal llenas de peces, frutas y hortalizas, en un claro gesto de sumisión. Alcanzada la paz, los europeos pudieron bajar a tierra para abastecerse.

En realidad, se trataba de una raza de seres humanos anclada en las costumbres más primitivas. No dándose entre ellos la propiedad privada y siendo las naos de madera, habían interpretado que se trataba de algún tipo de árbol crecido del fondo del mar del cual podían tomar sus frutos igual que hacían con los que crecían en tierra. Constituían una sociedad sin reglas, en la que cada cual vivía según su propia voluntad, sin autoridades ni dioses. Con independencia del género se movían por la isla desnudos, ellos con barba en su mayor parte y en ambos casos con cabellos negros hasta la cintura. Se protegían del sol con sombreros de palma, y eran de la estatura de los europeos, con cuerpos esbeltos y bien proporcionados. De piel y tez olivácea, se teñían los dientes de rojo y negro como signo de distinción. Los hombres pescaban, cazaban y recolectaban alimentos mientras las mujeres permanecían en casa cuidando a la prole y tejiendo esteras u otras cosas de utilidad. Comían cocos, batatas, pájaros, higos, caña de azúcar y peces. Se untaban el cuerpo y la cabellera con aceite de coco y de ajonjolí y sus casas, construidas de troncos, estaban techadas a dos brazas de altura con tablas y hojas de higuera y tenían pavimento y ventanas. En las habitaciones y lechos abundaban las esteras de palma que confeccionaban las mujeres. Dormían sobre paja muy desmenuzada y no disponían de otras armas que una especie de jabalina con la punta rematada con afilados huesos de pescado. Se consideraban los únicos habitantes del planeta.

A pesar de consignarla en la carta de navegación como la isla de los Ladrones, los expedicionarios terminaron refiriéndose a ella como Guaján, en referencia al nombre que veían usar a sus habitantes. Con el paso del tiempo la isla sería conocida como Guam, y paradójicamente, habiendo sido la primera que pisaron los españoles en el océano Pacífico, fue también la última en perderse con la caída del imperio. La llegada de la expedición a Guam tuvo como consecuencia la recuperación de los enfermos de escorbuto, excepto un marinero inglés que llegó a la isla en pésimas condiciones. Finalmente, el 18 de marzo, con las tripulaciones recuperadas y las bodegas colmadas de alimentos frescos y agua cristalina, las tres naos se hicieron de nuevo a la mar rodeadas de cientos de piraguas de los indios que hacían ostentación con gran algarabía de los regalos que habían recibido de los hombres llegados del oriente.



Isla de Guam, primera y última posesiones españolas en el Pacífico

Navegando al occidente encontraron gran cantidad de islas, la mayor parte de ellas deshabitadas, dándose la paradoja, en boca de Magallanes, que habían pasado largos meses en la mar sin divisar islas que tan necesarias eran, siendo que en aquellos días encontraban un puñado de ellas en cada legua que navegaban. Finalmente, tras unos días a la vela, decidió Magallanes volver a echar el ancla en una isla que parecía dotada de cuanto necesitaban. Una vez en tierra descubrieron un grupo de hombres que los observaban con más curiosidad que miedo y que, además, parecían esperarlos, lo que luego confirmó la noticia de que los hombres de aquellas islas tan próximas entre sí se comunicaban mediante un rudimentario sistema de tam tam, golpeando troncos huecos de árboles abatidos.

Siguiendo la costumbre española, Magallanes decidió bautizar aquel grupo de islas como el archipiélago de San Lázaro, aunque más tarde, viendo que las islas se sucedían sin fin y que la Pascua estaba a punto de llegar, pensó reunir las todas bajo el nombre común de archipiélago de Pascua. Apreciando el buen recibimiento que les dieron los nativos de la isla en la que desembarcaron, Magallanes ordenó repartir todo tipo de baratijas consistentes en barretinas de colores, espejos, peines, anzuelos, campanillas, marfil, tela y otros artículos por el estilo. A la cortesía de los europeos, los indios respondieron con alimentos, principalmente pescado, gallinas, higos como puños, arroz, vino de palma y cocos del tamaño de una cabeza.

Los navegantes no tardaron en descubrir la importancia de las palmeras en la vida de los indios, que se organizaban en familias como la mayoría de sociedades. De ese modo, una familia solía plantar un par de palmeras a las puertas de su cabaña, y de este árbol obtenían la mayor parte de su sustento y con él cubrían no pocas de sus necesidades. Perforando la parte alta obtenían un licor del color del mosto, blanco y dulce, y con él rellenaban unas cañas del tamaño de una pierna que abrazaban a la palmera y en ellas encontraban a todas horas el licor que tanto apreciaban. De la palmera obtenían también cocos exuberantes, de cuya corteza exterior sacaban unos filamentos con los que tejían los cabos para sus barcas. Tras esa costra había otra con forma de nuez e igual de dura, pero considerablemente más grande, cuyas fibras quemaban para aprovechar sus cenizas como pintura. Debajo, al fin, aparecía una pulpa dura de un dedo de espesor e inmaculadamente blanca que comían fresca con el pescado, utilizándola del modo que en España se usaba el pan y que tenía el sabor de la almendra. También dentro de esa pulpa aparecía un agua, clara, dulce y muy refrescante que, cuando les interesaba disponer de aceite, dejaban pudrir, hirviéndola a continuación hasta obtener un aceite parecido a la mantequilla. Con la pulpa también podía hacerse leche, pues una vez rallada, mezclada con agua y amasándola y estrujándola a continuación a través de un paño se obtenía un líquido blanco del sabor de la leche de cabra.

Visto lo obsequioso de sus costumbres, Magallanes condujo a bordo a los más viejos, que parecían tener sobre los demás un cierto ascendiente. Una vez a bordo les mostró todos los recovecos de la nave, admirándose los nativos en la contemplación de los instrumentos náuticos, y asustándose en gran medida ante la demostración del poder de las bombardas, cuyo estampido estuvo a punto de hacerlos saltar por la borda. Una vez conseguido el clima necesario, Magallanes les mostró los saquitos que traía de Castilla conteniendo especias como clavo, canela, pimienta o nuez moscada, entendiendo los indios la cuestión desde el primer momento, pues alzaron todos

los brazos señalando inequívocamente al sur mientras pronunciaban al unísono una palabra que quedó prendida en el ánimo de los marinos: Sugbó.²

Magallanes ordenó zarpar de inmediato y, siguiendo las estrellas, las tres naos navegaron toda la noche hasta que, cerca del amanecer, descubrieron unos fuegos en el horizonte, dejándose guiar por su resplandor hasta alcanzar una isla en la que les esperaba una embajada, avisados seguramente por el tam tam, a bordo de una nave aparejada con ostentación y en la que, bajo palio, resaltaba un individuo cuyo énfasis principal parecía ser destacar en altura siempre por encima de sus súbditos, hasta el punto de que una vez a bordo de la capitana de Magallanes no consistió en atravesar puertas en las que tuviera que agachar la testuz, y una vez sentados en cubierta para parlamentar, exigió un asiento que le permitiera mantener la altura por encima de todos, a excepción del comandante de la flota, único al que consintió mantenerse a la par.



Islas de Cebú y Mactán

Se presentó como Humabon, rey de Limassawa, capital de la gran isla de Sugbó, y desde el primer momento reclamó muestras de sumisión por parte de los recién llegados, además del pertinente impuesto para poder fondear frente a la isla y bajar a tierra a recolectar alimentos. Unos lienzos de filtro rojo y algunos cuchillos, tijeras y espejos consiguieron hacerle bajar del pedestal de su soberbia, ordenando entonces a uno de los bajeles que le habían acompañado volver a tierra, de donde regresó con unas esterillas colmadas de vegetales, arroz y pescado. Siempre a la par en cuanto a altura, Magallanes le mostró sus mapas e instrumentos de navegación, ante los cuales Humabon se mostró sorprendido, haciendo señales a sus hombres para que sus navegantes tomaran nota de cuanto les estaba siendo mostrado. Pero si su sorpresa había sido grande, más lo fue cuando Gonzalo Gómez de Espinosa ordenó a sus hombres una demostración de sus armas de hierro y el poder de defensa que tenían ante estas con sus corazas completas. Sorprendido, Humabon admitió que cualquiera de aquellos hombres de tez

² Cebú.

clara valía por cien de los suyos. Aunque su sorpresa alcanzó los límites del miedo a la hora de la demostración artillera, momento en que cayó de rodillas en actitud de súplica rogando a Magallanes que intercediera ante su rey para que lo aceptara como súbito leal, ofreciendo cambiar el nombre de su isla por el de Castilla.

A la alegría de la sumisión del cacique de la isla, fundamental desde el punto de vista de que la misión principal de la expedición era el intercambio comercial y no la conquista, sumaron los expedicionarios otra no menos ilusionante, pues Enrique, el esclavo personal de Magallanes, natural de Malaca y que oficiaba en la expedición como intérprete, dada su facilidad con las lenguas indígenas, comenzaba a comprender al fin la jerga de los indios, que si hasta el momento en otras islas le habían resultado desconocidas, comenzaba en aquella de Sugbó a parecerle familiar, lo que invitaba a pensar que no estaban lejos de su destino. En cualquier caso, en su papel de nuevo súbdito del rey Carlos, Humabon dio orden de recolectar cuanto clavo pudiera encontrarse en la isla, aunque pronto se vio que ni era de la mejor calidad ni suficiente para colmar las bodegas de las naos. El cacique, no obstante, expuso a Magallanes una idea con la que podría abarrotar los barcos de los frutos que habían venido a buscar, pues en la isla vecina de Mactán, rica en especias según aseguró, había un rey de nombre Lapulapu cuya lealtad y sumisión no le sería difícil ganar con aquellas armas cuyo poder le había mostrado.

A partir de la confianza de Humabon, a Magallanes se le empezó a ver concentrado y meditabundo en todo momento, pues su mente no había dejado de divagar sobre las consecuencias de los actos de San Julián y el abandono que había hecho de un individuo tan encumbrado como Juan de Cartagena, condenado a una muerte horrible. Además, a esas alturas Estevan Gomes ya debería haber propalado todo tipo de insidias en la corte, de modo que su recibimiento al regreso a Castilla de la expedición debía estar bastante comprometido. Resultaba del todo necesario volver con las naos colmadas de especias y una buena serie de acuerdos comerciales, además de, si fuera posible, con la noticia de que finalmente la línea de demarcación caía del lado castellano. Tal y como estaban las cosas todo mérito se le antojaba poco, y una victoria militar podía ser la guinda con la que coronar sus éxitos comerciales y hacer caer la balanza de su lado definitivamente; y sin pararse a meditarlo suficientemente el capitán general de la Flota ordenó a sus naves prepararse para ejecutar una expedición de castigo en la vecina isla de Mactán. Ese fue su cuarto y definitivo error.

Conocedor Lapulapu, cacique de la isla que se pretendía escarmen-
tar, de que las naos de Magallanes estaban prestas para navegar en de-

manda de Mactán, envió un mensajero rogando al comandante portugués que el ataque tuviera lugar al alba, única forma de que los guerreros que perecieran en la refriega pudieran alcanzar el paraíso. Magallanes estaba tan convencido de su victoria que se plegó a las súplicas de su adversario, pensando que al leer en las crónicas su magnanimidad Carlos I perdonaría otras objeciones que pudiera albergar sobre su conducta. Navegó, pues, toda la noche y al alba apareció en cubierta dispuesto para el combate vestido con el hábito de caballero de orden de Santiago y tocado con el correspondiente yelmo cuyo penacho de plumas blancas proclamaba a los castellanos su hidalguía, aunque lo señalaba también a ojos de los indios como el objetivo a batir.

El combate representó una clara victoria táctica de Lapulapu, pues cuando las naos llegaron a la playa la marea estaba en su punto más bajo, y tratándose de una costa aplacerada tuvieron que fondear a demasiada distancia de la arena, no pudiendo hacer uso de las bombardas, mientras que, por otra parte, los botes despachados tampoco pudieron acercarse a tierra debido a una restinga de rocas, por lo que los arcabuceros que debían apostarse en ellos quedaron también sin utilidad. Así las cosas, desembarcaron cuarenta ballesteros y alabarderos a los que el agua llegaba por la cintura y siendo la corriente vaciante bastante fuerte, cuando alcanzaron la playa estaban agotados. Frente a los expedicionarios se presentaron unos mil quinientos salvajes armados con sus correspondientes lanzas y, entre que los navegantes iban protegidos con armaduras y que los indígenas se mantenían fuera del alcance las ballestas, el combate se convirtió en una ópera bufa, hasta que Magallanes, con idea de escarmentarlos, ordenó quemar sus cabañas, cosa que lejos de amedrentarlos tuvo la virtud de exacerbarlos, momento en que se lanzaron en tromba contra los invasores, que se defendieron con sus armas hasta que reconocieron que los enemigos constituían un número demasiado elevado, y cuando vieron que su comandante, alcanzado por una lanza en la pierna, yacía caído en la playa y un enjambre de indios se lanzaba sobre él, siguiendo sus últimas órdenes dictadas a modo de estertor postrero, se replegaron a los botes y regresaron a las naos.



Recreación de la muerte de Magallanes en Mactán a manos de Lapulapu

De vuelta en los barcos vieron a los indios arrastrar por la arena y hacer burla del cadáver de Magallanes, ofreciéndose Espinosa a negociar por él, pero los salvajes no aceptaron y las naos tuvieron que volver a Limassawa derrotadas y sin su comandante. A su regreso, el cacique Humabon no pudo evitar un rictus de preocupación al conocer la muerte de Magallanes y ocho de sus hombres. Había enviado al navegante portugués a eliminar a un enemigo y ahora veía no sólo que los hombres llegados del oriente no eran invencibles, sino que seguramente Lapulapu se volvería contra él para terminar de ejecutar su victoria. Actuando con rapidez y en connivencia con Enrique de Malaca, se entrevistó con Duarte Barbosa, explicándole que según las costumbres de la isla debían celebrar una fiesta esa misma noche a modo de despedida de Magallanes, pues sin semejante ceremonial su alma quedaría vagando entre las islas. Confiado, Barbosa bajó a tierra con 24 hombres asistiendo todos al banquete, pero cuando la mente comenzaba a flaquearles por los efectos del licor de palma, unos indios surgidos de la espesura les dieron muerte en medio de una terrible orgía de sangre.

Con la visión de la muerte de los últimos expedicionarios en las playas de Limassawa, las naos se hicieron a la mar con toda urgencia. Allí quedaron las vidas de 24 compañeros y también Enrique de Malaca, el cual, considerándose esclavo personal de Magallanes y por tanto libre a la muerte de este, no vio con buenos ojos que Duarte Barbosa lo reclamara para su servicio personal y desertó, confabulando con Humabón la muerte de los expedicionarios que bajaron a tierra a honrar la memoria de Magallanes. La sangría de vidas humanas segadas en las playas de Mactán y Limassawa obligó a Carvalho, elegido por votación como nuevo comandante de la expedición, a renunciar a una de las naos por falta de manos para gobernarla, y, considerando que la *Concepción* era la que estaba en peor estado de todas, la dejaron arder como una pira hasta que desapareció bajo el manto de la superficie del mar.

Aunque no la longitud, la latitud de las islas de las Especies sí era conocida, por lo que el rumbo para dirigirse a ellas desde Cebú tenía necesariamente que ser de componente sur, sin embargo y por razones que se resisten a los historiadores las dos naos pusieron rumbo al este, donde se encontraba la gran isla de Ceilán. Los navegantes portugueses que la habían visitado contaban que se trataba de una civilización muy avanzada y rica, y a esas alturas la única explicación plausible a aquel apartamiento de la ruta podría ser el deseo de desertar por parte de alguno de los oficiales de la menguada expedición, pues por los portugueses era sabido que el rajah de Ceilán admitía en su corte a los europeos que quisieran trabajar para él, lo que explicaría la desaparición durante unos días de varios miembros conspi-

cuos de la flota, aunque finalmente tuvieron que volver a bordo después de que el propio rajah declarara la guerra a sus visitantes tras conocer el trato vejatorio dado por un marinero a una mujer local.

Acusado de corrupción por la tripulación, Carvalho fue depuesto de su cargo de comandante de la exigua flota, siendo relevado por Martín Méndez, embarcado originalmente como escribano y tesorero, que a su vez nombró a Gonzalo Gómez de Espinosa y Juan Sebastián Elcano capitanes de la *Trinidad* y de la *Victoria* respectivamente, abandonando las naves la isla de Ceilán rumbo a las Molucas. En el tránsito fondearon en varias islas en las que además de avituallarse entablaron relaciones amistosas con los indígenas, tal y como ordenaba el mandamiento de Carlos I. Por fin, el seis de noviembre de 1521 llegaron a las Molucas, la anhelada Especiería, desembarcando concretamente en Tidore, con Ternate las dos islas más fructíferas del archipiélago.

En Tidore las naos fueron recibidas por Al Mansur, el cacique local, que se mostró sumiso y dispuesto a colaborar con los recién llegados, sobre todo a raíz de que supo que no eran portugueses, pues estos les habían maltratado en algunas ocasiones. En cuanto supo del deseo de los navegantes de entablar relaciones comerciales justas, Al Mansur puso a disposición de Martín Méndez cuanto fruto crecía en la isla e incluso se ofreció a rebautizar la isla como Nueva Castilla, detalle que lejos de confiar a los marinos lo hizo recelar al recordar la sumisión de Humabón y su posterior traición.

A pesar de la natural desconfianza inicial, los paseos por los bosques en los que pudieron tomar nota de los exuberantes frutos que crecían en gran cantidad a lo largo de toda la isla, hicieron comprender a Méndez, Espinosa y a Elcano que al fin podrían dar cumplimiento al objetivo principal del rey Carlos al haberlos enviado a aquellas tierras lejanas. Al Mansur, por su parte, se mostraba obsequioso y abierto a establecer lazos comerciales con Castilla. Y por si fuera poco, con el paso de los días contó que el legendario Francisco Serrao había muerto pocos meses atrás, y que su criado y cómplice Alfonso de Lorosa se había puesto en contacto con él para pedirle que intercediera ante los castellanos para que le permitieran regresar con ellos a España con el cargamento de clavo que había acumulado a lo largo de muchos años de presencia en el Moluco. A la vista de los acontecimientos, Méndez ordenó levantar un almacén en tierra en el que empezó a guardar el clavo que se iba recolectando, e hizo llamar a Lorosa para pactar con él su entrega a los españoles. El 18 de diciembre las bodegas de ambas naos estaban colmadas de clavo y los buques listos para zarpar, pero una avería en la *Trinidad* dio al traste con la salida. Confirmada la gravedad de la avería, el 21 de diciembre zarpó la *Victoria* al mando de Juan Sebastián Elcano con

la intención de regresar a España por la ruta de los portugueses, es decir circunnavegando la tierra, ya que el regreso por la misma derrota que los había traído a las Molucas estaba plagado de peligros y dificultades.

Juan Sebastián Elcano resulta una figura primigenia y fundamental en la presencia española en el océano Pacífico y representa la punta de lanza de la gran cantidad de marinos y exploradores que le siguieron. De su calidad como hombre de mar da fe el hecho de que eligiera la ruta directa para regresar a España, enfrentándose a los portugueses que los buscaban con ahínco para arrojarlos a los abismos del océano y a vientos y mares desconocidos, pues no hay que olvidar que más allá de su Cantábrico natal, únicamente había navegado en el Mediterráneo, cuyos vientos nada tienen que ver con los atlánticos, pacíficos o índicos. Con su decisión de continuar la derrota al oeste, el de Guetaria se convirtió en el primer ser humano en circunnavegar la tierra.

Escudo de Armas de Juan Sebastián Elcano, primer blasón ganado en el Pacífico. Alrededor de un globo terráqueo, la leyenda: “Primus Circumdediste me”, en alusión a la primera circunnavegación, un yelmo de caballero y el castillo representativo de Castilla, sobre un campo de gules (color rojo) en el que, en lugar de las armas tradicionales de los caballeros, aparecen un par de palos de canela cruzados, tres piezas de nuez moscada y otras doce de clavo, representando el objetivo -conseguido- de su viaje



Pero habíamos dejado a la *Trinidad* reparando en Tidore. El 6 de abril de 1522, mientras a bordo de la *Victoria* Juan Sebastián Elcano se aprestaba a doblar el cabo de las Tormentas (Buena Esperanza), tenido hoy y siempre por uno de los puntos más peligrosos de la navegación a vela, Gonzalo Gómez de Espinosa, nuevo capitán de la *Trinidad*, zarpaba de Tidore poniendo rumbo de regreso a la patria. No siendo marino, y a pesar de su dureza, decidió recorrer el camino inverso esperando alcanzar la gobernación de Castilla del Oro, en lo que hoy es Panamá, sin embargo, descubrió, para su sorpresa, que el alisio del Pacífico no era exactamente igual que el del Atlántico y una fuerza oscura y misteriosa le impedía progresar a pesar de los vientos templados que recibía. Aún no podía saberlo, pero una combinación

de corrientes contrarias superiores a los vientos que no se descubriría hasta muchos años después ejercían de barrera natural insuperable a una nao pequeña como la *Trinidad*.

Con los días pasando lentamente y la nao aboyada en medio del océano, tras las primeras muertes por el temido escorbuto, Espinosa decidió volver a Tidore y en su agónico regreso a la isla tuvieron que ser auxiliados por una nave portuguesa que los encontró en medio del mar. Para entonces, los cincuenta hombres que habían zarpado de Tidore se habían reducido drásticamente a diecisiete, que fueron hechos prisioneros y conducidos a Benacora, empezando allí un peregrinar que los llevó a Ternate, islas de Banda, Java, Malaca y finalmente a Cochín, en la India, en 1524. Muerto Manuel I, con la boda de su hijo Juan III con Catalina, hermana de Carlos I, se negoció el regreso de los supervivientes a Castilla, pero habían sido maltratados de tal forma que en ese momento únicamente sobrevivían tres, y uno de ellos, un artillero alemán de nombre Hans Vargue, murió en el momento de pisar suelo castellano. Los otros dos supervivientes vivieron su regreso a la patria con diferente suerte, pues mientras el sevillano Gonzalo Gómez de Espinosa fue colmado de honores por el rey, el jerezano Ginés de Mafra se encontró que su mujer había dilapidado la fortuna que le correspondía por su parte de clavo y, creyéndolo muerto, se había vuelto a casar. Mafra resolvió entonces regresar al mar y terminó siendo un reconocido piloto que participó en la expedición de Ruy López de Villalobos en 1542. Antes de morir, Mafra tuvo tiempo de redactar un libro contando las peripecias del paso a través del estrecho de Magallanes, libro que envió a España a través de un amigo y que permaneció oculto durante siglos, hasta que fue descubierto en 1920 en la biblioteca nacional, momento en que fue publicado.

A esta primera expedición española a las islas que más tarde serían bautizadas como Filipinas, siguió otra no menos ambiciosa compuesta por siete naos al mando de García Jofre de Loáisá, que llevaba como segundo a un marino de excepción: Juan Sebastián Elcano y entre sus tripulantes a otro explorador que habría de señalar un antes y un después en las expediciones a Filipinas: Andrés de Urdaneta.

Aunque la segunda expedición fue un éxito desde el punto de vista de los muchos descubrimientos geográficos y marítimos que llevaron a cabo, desde la perspectiva de situar el Moluco respecto a la línea de demarcación y mantener el tráfico comercial con los caciques locales supuso un rosario de calamidades. Tres de los buques no llegaron a cruzar el estrecho de Magallanes y de los cuatro que lo lograron, sólo uno alcanzó su destino. El propio Loáisá murió en la mar de fiebres o escorbuto y pocos días después cayó también Elcano, víctima de una intoxicación de ciguatera.

En 1929 un capitán francés descubrió en Amanu, pequeña isla de las Tuamotu, en el Pacífico occidental, cuatro cañones de bronce cuyas inscripciones son completamente ilegibles. No hay duda de que dichos cañones pertenecieron a un barco que encalló en la isla y al que liberaron del peso de su artillería para que pudiera volver a navegar. Este barco bien pudo ser la *San Lesmes*, una de las naves de Loáisía que fue arrastrada por el viento y probablemente fue el primer buque en doblar el peligrosísimo cabo de Hornos. Con el transcurrir de las exploraciones se encontraron restos del buque en Amanu, isla del archipiélago de las Tuamotu. A bordo navegaban unos sesenta hombres, la mayoría gallegos, pues la expedición de Loáisía había zarpado de La Coruña. Buscando las Molucas se cree que pudieron embarrancar en Amanu y aligerar peso arrojando los cañones por la borda y, aunque muy dañada, la nave habría llegado a Anaa. En ambos lugares los nativos mantienen una tradición oral que asegura que sus habitantes descienden de los marineros de un navío español naufragado algunos siglos atrás. Cuando Fernández de Quirós en 1606 y Cook en 1769 alcanzaron las islas, encontraron individuos de cabellos rubios y piel y ojos claros que adoraban al dios Oro, explicaban la creación del mundo según el Génesis y se referían confusamente al concepto de la Santísima Trinidad. Eran los únicos nativos de aquellos archipiélagos que saludaban agitando las manos, tripulaban botes con velas latinas y levantaban construcciones similares al hórreo.

En cualquier caso, sólo una de las siete naos que viajaron con Loáisía, la *Santa María de la Victoria*, pudo regresar a España con apenas 24 hombres frente a los cerca de cuatrocientos que habían partido de La Coruña diez años antes.

Dos años después de la de Loáisía, zarpó de Ziguatanejo, en México, una nueva expedición de tres barcos al mando de Álvaro de Saavedra, primo de Hernán Cortés, el cual, viendo que en aquella zona del país azteca crecían bosques de buen pino, decidió construir sus propios barcos y fue autorizado por la corona para repartir cédulas en nombre del rey. De esta expedición, únicamente la nao *Florida* consiguió el objetivo de llegar a Tidore, mientras que la *Espíritu Santo* y la *Santiago* se dispersaron por las tormentas, pudiendo haber alcanzado las islas Hawai, donde una tradición local menciona la llegada de dos barcos doscientos años antes de Cook. Esta llegada resulta completamente posible, pues la ruta a las Molucas desde México, que fue secreta durante mucho tiempo, hoy sabemos que pasaba pocas leguas al sur del archipiélago hawaiano.

En las tres primeras ocasiones en que Álvaro de Saavedra trató de regresar a México cruzando el Pacífico en sentido contrario, lo que se dio en llamar el tornaviaje, las corrientes lo devolvieron a las Molucas como antes

habían hecho con Espinosa, aunque descubrió nuevas islas para el rey de España como las Marshall o las del Almirantazgo. En la cuarta intentona la corriente volvió a rechazarlos, pero entonces se toparon con los portugueses que los hicieron prisioneros. Cuando los liberaron diez años después sólo permanecían con vida ocho hombres.

Tras la firma del Tratado de Zaragoza en 1529 por el que Carlos V renunciaba a sus posibles derechos en las Molucas a cambio de una cantidad de dinero, las expediciones a esta parte del Pacífico que hoy pertenece a Indonesia dejaron de tener sentido. A esas alturas Castilla comenzaba a entrever un enorme potencial comercial en el dédalo de islas que pronto serían bautizadas como Filipinas en honor al todavía príncipe Felipe. De este modo se cerraba el primer ciclo de expediciones, comenzando un segundo ciclo de navegaciones lanzadas desde el virreinato de Nueva España, donde ya no se trataba tanto de llegar a las Filipinas como de regresar. En estas circunstancias tuvo lugar la expedición de Villalobos que contribuyó al conocimiento de Filipinas, nombre puesto precisamente por él, aunque no condujera a la ocupación permanente del archipiélago ni tampoco supiera resolver la incógnita del tornaviaje.



Felipe II, a quien debe su nombre el archipiélago de Filipinas

La flota del malagueño Ruy López de Villalobos, compuesta por seis barcos y cerca de cuatrocientos hombres, zarpó de Bahía Navidad, en el actual estado de Jalisco, en noviembre de 1542. Descubrieron algunas islas todavía desconocidas del archipiélago de Revillagigedo y algunos atolones inexplorados cercanos a las Marshall, y tras dar nombre a las islas de los Matalotes y de los arrecifes pertenecientes a las Carolinas, llegaron a las Filipinas. Una vez allí, Villalobos destacó a la nao *San Juan de Letrán* a buscar la ruta de regreso a México, pero fue nuevamente rechazada por las corrientes, aunque fue el primer barco en cruzar los estrechos de San Bernardino y Juanico, y el primero también en circunnavegar la isla de Mindanao.

En definitiva, la expedición de Villalobos fracasó en su propósito de encontrar tierras apropiadas para asentarse, así como en el de descubrir el secreto del tornaviaje. No obstante, sus buques consiguieron bautizar muchas

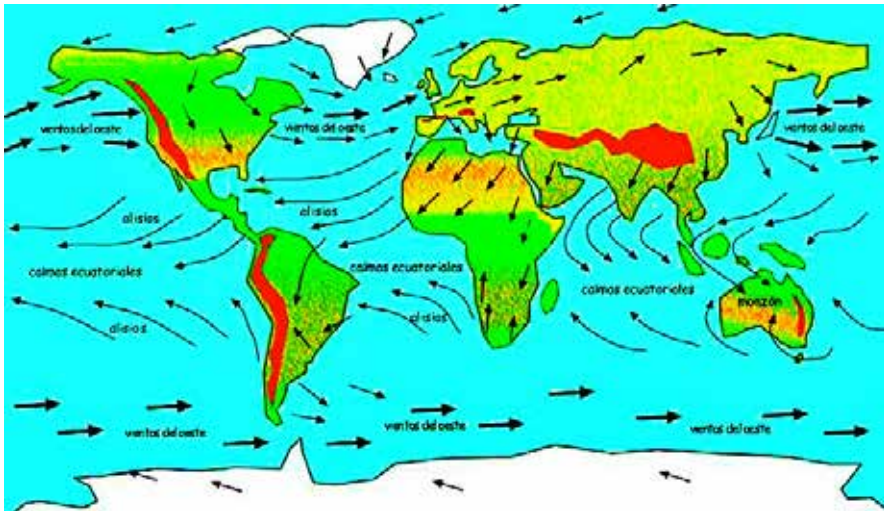
islas nuevas, de forma que con las que habían hecho lo mismo en las expediciones anteriores, bien en su navegar en flota o aquellos dispersados por las tormentas, fue en esta época cuando el Pacífico comenzó a ser conocido como el Lago español, pues a esas alturas los buques del emperador se habían desplegado por todos los recovecos del enorme océano que bautizara Magallanes.

En septiembre de 1559, preocupado por no poder materializar una ruta comercial con las ricas tierras del imperio en occidente, Felipe II envió una carta a Luis de Velasco, Virrey de Nueva España, ordenando una expedición de ida y vuelta a Filipinas y concretando el nombre de la persona que debía ponerse al mando de la misma: Andrés de Urdaneta.

Nacido en Ordicia en 1508, Urdaneta había sido marino, explorador y militar y atesoraba una gran experiencia en todos los campos, además de que había estudiado en profundidad el mapa de vientos y corrientes del océano Pacífico, de modo que la elección del monarca parecía la más adecuada, sin embargo, lo que este no sabía era que hacía seis años que había tomado los hábitos de la orden de San Agustín y en aquellos momentos profesaba en un convento de la capital mexicana en Nueva España. No obstante, la insistencia real, pues el propio Felipe II se dirigió epistolarmente al humilde clérigo, le llevaron a remangarse los hábitos y volver a tomar contacto con las cubiertas de los barcos.

La experiencia marinera de Urdaneta venía de lejos, pues con sólo 17 años embarcó en la nao *Sancti Spiritus* que mandaba Juan Sebastián Elcano en la expedición de Loaísa. Siendo un joven de buena familia y con estudios, el aprendiz de marinero vasco fue una esponja que absorbió todo tipo de conocimientos. La abundancia de muertes que se dio en la expedición hizo que escalara puestos hasta ser elegido segundo comandante de la misma y su firma aparece en el testamento hológrafo de Elcano. A su regreso a España diez años después, tiempo en que se dedicó a estudiar las corrientes y los vientos de la zona para tratar de explicar las dificultades de los barcos a la hora de encontrar una ruta de regreso a México, su buque fue interceptado por los portugueses, que le confiscaron la información que sintetizaba sus estudios, aunque de regreso a la corte castellana se dedicó a reescribir pacientemente los conocimientos que había adquirido al otro lado del mundo.

A la vista de los documentos manuscritos por Urdaneta, sorprende que su elección para establecer de una manera práctica el tornaviaje se demorase tantos años. La única razón para llegar a comprenderlo podría ser que durante esos años la corona estaba más interesada en establecerse en Filipinas que en aprender el camino de regreso, y solo una vez asentadas las colonias comenzó a pensarse en la necesidad de establecer los vínculos comerciales mediante las pertinentes rutas marinas.



Los vientos alisios en el Atlántico y en el Pacífico

Urdaneta perfiló un estudio profundo de los vientos alisios, que en el Pacífico soplan de manera prácticamente idéntica a los del Atlántico que los marinos españoles dominaban desde Colón, pero el joven vasco no tardó en darse cuenta de que los monzones, inexistentes en el Atlántico, se traducían en el Pacífico en un complicado sistema de corrientes que constituían en el Pacífico norte esa barrera invisible contra la que habían venido chocando una y otra vez las cinco expediciones previas enviadas a buscar el tornaviaje. Pero Urdaneta, además, era un hombre extraordinariamente metódico y

estableció el tamaño y características de las naves, que debían ser mayores que las usadas hasta el momento, aconsejando que fueran construidas en México para obviar el difícil paso del estrecho de Magallanes o el mucho más peligroso del cabo de Hornos. Estableció también la alimentación a bordo para evitar el escorbuto y sugirió normas de buena praxis entre la corona y los marineros y entre estos y las



Andrés de Urdaneta, padre del tornaviaje

poblaciones indígenas para el mejor desarrollo de las expediciones. De la clarividencia de sus instrucciones da fe el escrito de Felipe II a su virrey en Nueva España cuando le ordena: “Hágase como dice el fraile”.

La flota tardó cinco años en armarse y al frente de la misma, dado que por su condición eclesiástica no podía ser Urdaneta, se nombró a Miguel López de Legazpi, un almirante guipuzcoano de edad madura que había sido el primer gobernador de la Capitanía General de Filipinas y fundador de las ciudades de Manila y Cebú. La expedición quedó compuesta por la nao *Capitana*, donde arbolaba su insignia Legazpi que viajaba con Urdaneta, los galeones *San Pablo* y *San Pedro* y los pataches *San Juan* y *San Lucas*. El fraile agustino seleccionó cuidadosamente las tripulaciones para conseguir la mejor cohesión social y evitar motines, incluyendo un tercio de guipuzcoanos de su confianza elegidos en Nueva España y que ya se conocían entre sí. Los buques zarparon del Puerto de Navidad (Jalisco) el 21 de noviembre de 1564 y llegaron a Cebú en abril del año siguiente, ordenando Urdaneta la preparación urgente de la flota para partir en demanda de Nueva España, por ser esa la época propicia en materia de corrientes.

Para enfrentar el tornaviaje, la flota zarpó de Cebú el primero de junio de 1565 con Urdaneta a bordo del *San Pedro*, poniendo inmediatamente rumbo al nordeste en dirección a Japón hasta encontrar la corriente de Kuro Shio, en cuyo seno navegaron entre los 30 y los 39 grados de latitud hasta divisar la isla de Santa Rosa, en California, costeando a continuación hasta alcanzar el tan largamente deseado puerto de Acapulco el primero de octubre de ese mismo año, inaugurando un próspero sistema comercial que daría alas al Imperio español y legando al mismo tiempo un misterio que se mantiene con el paso de los años, pues, tras dispersar una tormenta a los barcos, al llegar el *San Pedro* a Acapulco y para sorpresa de Urdaneta y Legazpi, encontraron atracado al puerto al patache *San Lucas* con su capitán Alonso de Arellano al frente. Hoy los historiadores no se ponen de acuerdo a la hora de responder a la pregunta de por qué la gloria del tornaviaje corresponde a Urdaneta en lugar de Arellano, que fue el primero en llegar. Es cierto que el *San Lucas* llegó empujado por una tormenta, probablemente gracias a la casualidad, mientras que Urdaneta tenía las cartas de vientos y corrientes y los conocimientos teóricos, y también que la orden religiosa de San Agustín tenía mucho peso en la época, pero ahí queda la polémica de una pregunta cuya respuesta nunca ha satisfecho completamente a todos.

En cualquier caso, el conocido en todo el mundo como tornaviaje de Urdaneta, hecho realidad más de cuarenta años después de la expedición de Magallanes, supuso el establecimiento de la ruta conocida indistintamente como “el Galeón de Manila” o “el Galeón de Acapulco”, y localmente en

México como “la Nao de la China”, un sistema comercial que permitió traer a Europa mercancías tan valiosas como sedas, porcelanas, té y otros productos exóticos de los países asiáticos mediante una primera línea de Manila a Acapulco a cargo del mencionado galeón, de Acapulco a Veracruz por medio de carretas de bueyes, y desde esta capital, en el golfo de México, a Cádiz a través de la flota de Indias. En sentido inverso a través de México y Perú se enviaba a Filipinas la plata necesaria para abastecer a la Capitanía General, llegando también productos manufacturados, militares, clérigos y los llamados “puntos filipinos”, jóvenes de buena familia consignados a bordo de esta forma, a los que se enviaba a la otra punta del imperio por haberse metido en líos de difícil solución, generalmente de faldas, que las más de las veces solían terminar en duelos.



El anhelado tornaviaje

Hemos mencionado de pasada a Miguel López de Legazpi sin detenernos a reconocer el valor estratégico y comercial del enclave que fundó el 24 de junio de 1571: la ciudad de Manila, de la que, como ya hemos dicho, fue el primer gobernador, convirtiéndola en sede general del archipiélago y de los dominios españoles en el Pacífico. Legazpi demostró una extraordinaria visión estratégica cuando, en 1568, fue consciente de las extraordinarias capacidades potenciales del pequeño asentamiento de Maynilad, situado al norte de la isla de Luzón, enviando para su conquista 300 hombres al mando de los capitanes Martín de Goiti y Juan de Salcedo, que terminaron ocupando militarmente el enclave después de que se dieran algunos incidentes con

los aborígenes. Finalmente, el propio Legazpi llegó a un acuerdo con los gobernantes locales para fundar una ciudad biconfesional con dos alcaldes, uno cristiano y otro musulmán, y un muro divisor entre la parte española de intramuros y la indígena en el perímetro exterior. Legazpi murió al año siguiente de fundar la ciudad, alrededor de la cual con el tiempo fueron formándose otras provincias, aunque Manila conservó siempre la capitalidad de las Filipinas hasta la ocupación estadounidense en 1898.

Volviendo al Galeón, la línea Manila-Acapulco-Manila fue una de las rutas comerciales más larga de la historia, pues se mantuvo activa durante dos siglos y medio y contra lo que suele creerse sólo fue quebrada por ataques de piratas en tres ocasiones. De Acapulco a Manila se tardaban tres meses, y en sentido contrario, por la obligación de ascender al norte en busca de las corrientes favorables, entre cuatro o cinco. El servicio fue disuelto por las Cortes de Cádiz en 1813 y la decisión ratificada por Fernando VII al año siguiente. El último galeón que prestó servicio fue el llamado *Magallanes*, que fue requisado con su carga en México, pues navegaba en demanda de Acapulco cuando México se emancipó de España. La gran línea comercial que abasteció al imperio durante siglos haciendo proliferar en Cádiz los llamados “coloniales” o “ultramarinos”, establecimientos de los que en la capital gaditana llegó a haber más que en Londres, París y Madrid juntos, empezó con un navegante llamado Magallanes y terminó, paradójicamente, con un buque que llevaba precisamente su nombre.

BIBLIOGRAFÍA

- MÉNDEZ, Daniel: *La expedición de Urdaneta, la ruta comercial más duradera de la historia*. Periódico XL Semanal.
- PIGAFETTA, Antonio: *Crónica expedición Malaspina*.
- MOLLÁ, Luis: *La flota de las especias*. Editorial Almuzara, 2017.
- VÁZQUEZ EZQUERRA, Alfredo: *Juan Sebastián Elcano*.
- VV.AA.: *La vuelta al mundo de Juan Sebastián Elcano. La aventura imposible*. CSIC.
- Wikipedia: Varias entradas