

NAOS ESPAÑOLAS EN EL PACÍFICO

Amancio LANDÍN CARRASCO

En reciente reunión, celebrada en el Museo Naval, se ha presentado la flamante obra en tres volúmenes de gran formato «Descubrimientos españoles en el Mar del Sur», de la que son autores varios oficiales de la Armada española. La importancia y hondura de este trabajo, editado gracias al mecenazgo de la Fundación Banesto, explican que hayamos pedido a su director las siguientes líneas, en las que se sintetiza su contenido.

Dos razones principales aconsejaron la elaboración de esta obra. El hecho de que muchos navegantes extranjeros, al pasar por aguas ya conocidas de los españoles, se creyesen descubridores de islas ya registradas y las bautizasen con nuevos topónimos, unido en alguna ocasión a la malicia ajena o a la desidia propia, sembró una confusión histórica no excesivamente fácil de aclarar. Por otra parte, hemos querido con esta tarea contribuir a la conmemoración del V Centenario del Descubrimiento de América; porque Colón *tropezó* con un continente que él no buscaba (murió convencido de haber hallado tierras asiáticas), y sólo los viajes transpacíficos del siglo XVI consuman los designios colombinos y descubren lo que hasta entonces era la *cara oculta del planeta*.

Para conocer con la posible exactitud los hallazgos españoles en el Mar del Sur era necesaria una reconstrucción de las derrotas náuticas de nuestros expedicionarios, y ello exigía un equipo de expertos en navegación. De ahí que, salvo el director de la obra (con el escueto bagaje de tres libros sobre nuestros descubrimientos en aquel océano), el resto de los autores fuesen miembros del Cuerpo General de la Armada. He aquí sus nombres por orden alfabético: 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 (†), capitán de navío Gonzalo Molíns Sáenz-Díez, capitán de corbeta José M. Rodríguez Urzáiz (†), 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.

En modo alguno podemos silenciar los meritorios trabajos de historiadores que trataron de poner luz en la historia del Mar del Sur, si bien en la generalidad de los casos centraban su labor en un personaje o en determinados grupos insulares, aunque haya habido autores que abarcaron panoramas de mayor amplitud (Burney, Sharp, Prieto, Spate). De sus precisiones y estimaciones nos hemos servido, y a ellos, como a otros que ahondaron muy seria-

mente en el tema, debemos nuestro reconocimiento (Navarrete, Brand, Corney, Dalrymple, Kelly, Medina, Zaragoza, Beltrán y Rózpide, Coello, Ferreiro, etc.).

Las diferencias interpretativas de los grandes viajes, entre profesionales de la Historia, nacían muchas veces de un defectuoso enfoque por falta de criterios náuticos. El conocimiento del aparejo, la maniobra, la declinación magnética, los regímenes de vientos y corrientes, la velocidad del buque, los verdaderos rumbos y distancias navegadas, la interpretación cartográfica y de otros detalles que conciernen a la derrota real, resultaban indispensables para llevar a cabo una identificación fiable. Además, el trabajo no pretendía un enfoque limitado a un sector o un navegante, sino una proyección total, propósito justificativo de un trabajo en equipo, que en este caso exigió siete años y medio de investigación, discusión y redacción.

El organismo promotor que acogió nuestra propuesta fue el Instituto de Historia y Cultura Naval, y la sede diaria y vespertina de la tarea, amén de ubre bibliográfica y documental, sería el madrileño y entrañable Museo Naval.

Tras una breve presentación de 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 un trabajo de esta naturaleza, la Introducción trata de dibujar una panorámica sobre la importancia de la empresa descubridora de España, los porqués de la formidable irrupción marítima y la vida en las naos descubridoras. Entre quienes han discurrido sobre las razones de la vehemencia expansiva de los pueblos ibéricos, meréce recordarse el pensamiento de Claudio Sánchez Albornoz, para quien los siglos de Reconquista fueron la clave de nuestra historia. Sólo España consiguió expulsar al Islam, arraigado en multitud de tierras, desde el Atlántico hasta la India; y esa victoria final 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.

Entre quienes extreman sus posiciones, al optar por los motivos espirituales o el afán de riquezas o dominación, están hombres eclécticos como Francisco López de Gómara o el cronista cortesiano Bernal Díaz del Castillo, que conjugan el servicio de Dios y del rey con la *honra y provecho* que *todos los hombres comunmente buscamos*. Pero tampoco han de olvidarse la curiosidad humana, el deseo de saber y conocer, la sed de aventuras y hasta la posibilidad de que, en el substrato psicológico del hombre peninsular, quedasen 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.

Un capítulo inicial, antes de afrontar los primeros viajes, se dedica a dilucidar lo que podríamos llamar las *claves náuticas* de la obra; en él se discurre, en términos divulgadores, sobre los tipos de barcos, tonelaje, dimensiones y materiales de los buques, funciones de cada hombre a bordo, navegación costera y de estima, un universo geocéntrico y heliocéntrico, tablas náuticas, latitud y longitud, carta de marear, medida de las distancias, instrumentos para hallar la altura de los astros, aguja magnética, declinación, medida del tiempo, sondas, oceanografía, meteorología, credibilidad de los datos náuticos y errores en la situación astronómica.

Cada uno de los veinte capítulos siguientes estudia otros tantos grandes viajes al Mar del Sur, y la generalidad de ellos contienen epígrafes sobre los antecedentes de la expedición y sus motivos, los documentos preparatorios (capitulaciones, instrucciones, etc.), los buques y hombres participantes, un apunte biográfico del protagonista, las fuentes documentales en que se fundamenta el análisis, las particularidades de la campaña marítima y, finalmente, una valoración de los resultados obtenidos.

Primeros viajes

La primera y más importante expedición transpacífica es la de Hernando 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 de San Julián, en la actual Patagonia argentina, hallará la ansiadísima vía entre los dos grandes océanos y llegará a las Filipinas, donde, en lucha contra los isleños de Mactán, perderá la vida el promotor de la gran jornada. Desde las Molucas, y a las órdenes de Elcano, la nao *Victoria* podrá coronar la primera circunnavegación del globo.

El mero hallazgo del estrecho de Magallanes hubiera bastado para inmortalizar el nombre del náuta portugués; pero, además, se contribuyó entonces decisivamente al conocimiento del planeta. Amén de cruzar el mayor océano del mundo, las naos 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 isla de Amsterdam, en el Índico; y, en cuanto al balance político, baste recordar que a partir de entonces entra la civilización europea en el ámbito del Pacífico, los españoles abren caminos para su asentamiento secular en las Carolinas, Marianas y Filipinas, la isla de Luzón será medio siglo después el centro comercial y cultural de una encrucijada de pueblos y razas y, por último, el arte de navegar experimenta tras aquella ardua prueba un adelantamiento innegable.

El viaje magallánico es el origen de otro intento digno de reseña. Cuando sólo quedaban a flote dos de las cinco naves iniciales, una de ellas, la *Trinidad* sufre una grave avería que le impide hacer el regreso con la *Victoria*. Repara-

dos los daños de aquella nao en la moluqueña isla de Tidore, Espinosa intenta el regreso a través del Pacífico. Se hace a la mar el 6 de abril de 1522 y, después de avistar las islas más septentrionales de las Marianas, navega al norte en busca de vientos propicios para alcanzar Nueva España. Cuando sobrepasan los 40° de latitud Norte, sin ver tierra alguna, padecen los expedicionarios un temporal tan desatado que se ven forzados a abandonar su empeño y a regresar por la misma vía de las Marianas. Obligado por las circunstancias, en lugar de buscar el surgidero amigo de Tidore, tuvo Espinosa que fondear en la cercana Ternate, plaza fuerte de los portugueses afincados en las Molucas. De los 50 hombres que habían partido hacía medio año, sólo 18 volvían con vida; más de la mitad habían dejado sus huesos en la mar, aparte de tres tripulantes desertados en las Marianas.

La dura campaña de la *Trinidad* dio los siguientes frutos: descubrimientos de varias islas al norte y nordeste de Halmahera, como Doi, Rau y Morotai; hallazgo de la isla de Sonsorol, en las Carolinas occidentales o Palaos; el probable avistamiento de nuevas islas en la zona de las actuales Ngulu, Yap, Ulitihí, Fais y Sorol; el descubrimiento de la isla de Agrihan, o quizá de la Asunción, en el trayecto de ida, y de la isla de Maug, en el de vuelta, todas en las Marianas; finalmente, fue el burgalés Espinosa, en su intento de afrontar el tornaviaje (sólo resuelto más de cuarenta años después), el primer europeo que navegó en el Pacífico por los 40° septentrionales.

Después del regreso de Elcano se organiza un nuevo viaje a las islas de la Especiería, último que en el siglo XVI partirá desde la metrópoli al Pacífico. El capitán general será García Jofre de Loaísa y entre sus subordinados figurarán dos hombres que pasaron a la historia de las empresas náuticas: Juan Sebastián de Elcano, que va a perder la vida a lo largo de la expedición, y un muchacho llamado Andrés de Urdaneta. Desde el puerto de La Coruña, el 24 de julio de 1525 zarpa una flota de siete naves y 450 hombres, a las órdenes del caballero Loaísa. Sólo una de ellas, la capitana *Santa María de la Victoria*, llegará al destino propuesto.

Una nueva isla, nada más, hallaron los náuticas, la de Taongi, en el archipiélago de las Marshall, pero los conocimientos prácticos de los pilotos parecen hoy punto menos que imposibles. La nao *San Lesmes*, antes de perderse en el Pacífico, descubrió posiblemente el extremo meridional de América del Sur; la *Sancti Spiritus* naufragó en el Magallanes, y el patache *Santiago*, extraviado a la salida del último estrecho, hizo por vez primera la navegación desde la boca occidental del Magallanes a la contracosta de Nueva España.

De Saavedra a Ortiz de Retes

La travesía del Atlántico, con su obligado aprovisionamiento en Canarias, la invernada en fondeaderos hoy brasileños o argentinos, la dura navegación hasta embocar el paso magallánico, las jornadas por el inhóspito estrecho y 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 las naos zarpaban de Nueva España. Ello explica que se organizase la empresa de Saavedra, con salida en un puerto novohispano.

Álvaro de Saavedra Cerón, primo de Hernán Cortés y por orden de éste, al mando de dos naos y un bergantín, se hace a la mar desde el mejicano Zihuatanejo el 31 de octubre de 1527. La pequeña flotilla baja inicialmente en latitud hasta que, sobre los 12° septentrionales, arrumba decididamente al oeste, hasta tocar en la filipina Mindanao, para seguir luego a las Molucas. Aquí, con alegría incontenible, se abrazan los españoles de Saavedra y los supervivientes de la expedición de Loaísa, ahora, tras la muerte de jefes sucesivos, al mando de Hernando de la Torre.

Tras la involuntaria separación de sus otras naves, Saavedra, con su capitana *Florida*, inicia el regreso por el Pacífico. Parte desde la moluqueña Tidore el 12 de junio de 1528, pero torna al punto de salida sin lograr su empeño, para insistir nuevamente el 3 de mayo del año siguiente. En esta campaña perderá la vida Saavedra y quedará frustrada su pretensión inicial; pero su empresa no fue del todo estéril: las observaciones geográficas, etnográficas y meteorológicas de sus cronistas fueron muy útiles para exploraciones posteriores; las naves de Saavedra, a lo largo de sus varios proyectos, descubrieron los grupos insulares de Namonuito y Faraulep, ambos en las Carolinas, al sur de la cadena de las Marianas; una isla entre Halmahera y Nueva Guinea, la de Supiori-Biak, en el grupo Schouten y, probablemente, las de Satawal, Pulusuk, Puluwat y el conjunto madreporico de Hall, en la zona central de las Carolinas.

El viaje de Hernando de Grijalva fue absolutamente novelesco: grandes calmas, temporales despiadados, hambre, sed, motín contra el capitán y muerte de éste, pérdida del único buque, luchas con salvajes isleños y un largo cautiverio de los contados supervivientes. Con la sola nao *Santiago*, Grijalva atravesó todo el Pacífico, desde el puerto peruano de Paita (1537) hasta el occidente neoguineano, sin hallar tierra alguna. Pese a la penuria de testimonios originales, puede afirmarse que nuestro hombre erró por las zonas más desiertas del océano, mientras sus hombres morían de inanición o de escorbuto, y él mismo terminó su vida a manos del contramaestre Miguel Noble.

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 la mitad del diámetro de la tierra. Sus descubrimientos se limitaron quizá a la isla de Mapia y al más incierto de Japen, ambas cercanas a la costa norteña de Nueva Guinea. Con todo, y aunque se conociese vagamente la existencia de esta última gran isla, fueron ellos los primeros europeos que pusieron en ella sus pies.

El capitán general de una nueva expedición al Mar del Sur será el malagueño Ruy López de Villalobos. Llevaba consigo seis naves, en las que embarcaron cerca de 400 hombres, hechas a la vela desde el puerto mejicano de la Navidad, el 1 de noviembre de 1542, para tocar sobre Mindanao. La estancia aquí de nuestros navegantes fue penosísima, combatidos por el ham-

bre y los indígenas, por lo que Villalobos buscaría el refugio de las Molucas, aún a riesgo de turbar la soberanía portuguesa que allí se ejercía. Las calamidades, e incluso las disensiones internas sucedidas en la Especiería, rematadas con la muerte del propio Villalobos en la isla de Amboina (donde tuvo el consuelo de ser atendido en los últimos momentos por San Francisco Javier, que misionaba por aquellas latitudes), darían lugar a dos intentos de repasar el Pacífico con la nao *San Juan*, de los que enseguida nos ocuparemos.

Resultado del viaje de Villalobos fueron los descubrimientos de la isla Clarión, en el archipiélago de Revillagigedo; la de Wotje, en las Marshall orientales; el grupo insular de Kwajalein, en la zona central del mismo archipiélago, y las islas de Fais y de Yap en las Carolinas occidentales. El escaso rendimiento de esta empresa y la hostilidad de los filipinos meridionales hará que la próxima campaña hacia las islas de poniente no se acometa, con Legazpi, hasta pasados veinte años.

El viaje de Bernardo de la Torre, nueva tentativa de regreso al continente americano, es directa derivación de la empresa de Villalobos. Se inició la travesía desde la isla de Sarangani (al sur de Mindanao), con la pequeña nao *San Juan*, de 60 toneladas, el 4 de agosto de 1543. Sus versiones originales no concuerdan del todo, y aún se contradicen abiertamente. Al parecer, las tierras descubiertas por los hombres de la *San Juan* fueron: un arrecife anotado desde 1945 en las cartas actuales, que los españoles llamaron *Abreojos*; quizá el arrecife Arakane; quizá la isla de Parece Vela, también llamada Okino Tori; quizá las islas de Sarigán, Anatahan o Saipán, en las Marianas; el grupo insular de Volcano o Kazan Rettö, y concretamente sus islas de Kita Iwo Jima, Iwo Jima y Minami Iwo Jima; la isla Chichi Jima Retö, más el grupo insular de Bonin, también llamado por los japoneses Ogasawara Guntö; quizá el 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 nuevo intento de volver con la nao *San Juan* hasta la costa americana será protagonizado por Iñigo Ortiz de Retes. Visto el fracaso de la tentativa anterior por aguas septentrionales, ahora habría que arrumbar a latitudes del hemisferio austral. La nao largó el trapo en la isla de Tidore el 16 de mayo de 1545. Avistó Ortiz la isla de Talao y de allí puso proa al sudeste, hasta reconocer las alturas de la *isla grande*, es decir, Nueva Guinea. Siguen los españoles a largo de esta tierra, que les impide ganar latitudes más meridionales, y cuando habían barajado más de la mitad norteña de la gran isla, los vientos se oponen a su avance hacia levante y, en el último tercio de agosto de 1545, se ven forzados a regresar a las Molucas.

Durante la campaña de Retes se descubrieron las islas de Noemfoor y de Mios Noem, en el archipiélago occidental de Schouten; la isla de Koeroedoe, entre Japen y Nueva Guinea; la desembocadura del río Mamberamo, en la misma *isla grande*; las islas de Liki y Armo, en el grupillo de Kumanba; las de Insumoar, Jamna y Masi-Masi, en el grupo de Wakdé; el grupo insular de

Podena, Jarsun y Anus; las islas de Tenanye, Valif, Kairuru y Unei, a levante de las anteriores; punta Lapar, en tierra firme neoguineana; islas de Vokeo, Koil, Blupblup, Kadovar y Bam, del grupo Schouten oriental; islas de Wululu y Aua, al oeste del grupo Ninigo; punta Murugue, islla de Besar y rada de Ataipe, en la costa de Nueva Guinea, y las islas de Awin y Sumasuma, en el citado grupo Ninigo.

La nebulosa de las Hawaii

El primer avistamiento del archipiélago hawaiano ha venido anotándose en el haber del navegante inglés James Cook, en el curso del último de sus grandes viajes. Pero hay razones objetivas para revisar esa atribución. Desde mediados del siglo XVI, en gran número de mapas o cartas náuticas, entre las costas de California y el conjunto de las Marianas, sobre los 20° de latitud Norte, se representa un grupo de islas, más o menos desplazadas al este o al oeste, que parece 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? A esa pregunta y otras relacionadas con ella trata de dar respuesta el libro objeto de esta sinopsis. No existen pruebas rotundas para radicalizar cualquier posición en favor o en contra de un temprano avistamiento español de las Hawaii, pero la abundancia de indicios que inclinan a pensar en un predescubrimiento hispánico recomiendan una seria reflexión. Prescindiendo de argumentos de no fácil verificación (hábitos culturales, tradición de antiguos visitantes, etc.), la aparición del grupo de los *Monjes* en la cartografía clásica se remonta, según averiguación inédita de los autores, a una carta de Sancho Gutiérrez de 1551 (hoy en la Biblioteca Imperial de Viena), y se repite muchas docenas de veces en cartas posteriores; sean o no españolas. Cuando Cook era un niño de seis años, González Cabrera situaba los *Monjes* en la latitud de las Hawaii.

Podría opinarse que las naos ibéricas nunca estuvieron en ese archipiélago, pero a su paso por otras islas supieron de su existencia y lo llevaron a sus cartas; un argumento sólo válido si se precisase la posición de las islas en que habitaban los informantes. Aparte de las graves dificultades de intercomunicación en el Mar del Sur, hemos de insistir en la coincidencia entre la latitud de las Hawaii y las recogidas en aquellas cartas, 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 (1568 y 1595) fueron posteriores a la irrupción cartográfica de los *Monjes*.

Sin lugar para extendernos demasiado, recordemos una de las tesis más sostenidas: Juan Gaitán descubrió las Hawaii en 1542. Pero la campaña iniciada ese año en Méjico no la mandaba Gaitán, sino Ruy López de Villalobos;

y, pese a cuanto se diga, Gaitán no era piloto, sino un marinero experto. Por otra parte, la derrota de Villalobos pasó muy al sur de las Hawaii 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 oficial español del siglo XIX, puede rechazarse sin el menor dolor de conciencia. En primer lugar, porque la carta en que aparecen tales islas con nombres españoles es de 1551, y en segundo término, porque 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 ya reseñado viaje de Bernardo de la Torre (1543), con la fallida pretensión de regresar a Nueva España. Las contradicciones, imprecisiones y lagunas de las fuentes directas hacen imposible una reconstrucción minuciosa de esa derrota. Y aunque los cuatro distintos relatos, parcos y hasta confusos, no apuntan el hallazgo de los *Monjes*, tampoco están cerrados a una posibilidad semejante.

Cook adoptó una interesada cautela en torno a un posible predescubrimiento, y no hay duda de que llevaba consigo una completísima información sobre anteriores campañas en 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 nornordeste, puso proa al norte a lo largo de más de mil millas, hasta dar con las islas de los *Monjes*, que las viejas cartas pintaban en aquella zona.

El camino de vuelta

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 compra de especias, el establecimiento de poblaciones españolas, el rescate de náufragos de anteriores viajes y, por supuesto, la averiguación del retorno al Nuevo Mundo. El 17 de noviembre de 1564 salió Legazpi del puerto de la Navidad, con dos naos, dos pataches y una fragatilla a su cargo. Concluyó la travesía en la filipina Samar, para llegar luego a Cebú, después de pasar por las proximidades de Homonhon, Manicani, Dinagat, Leyte, Limasawa, 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 proseguiría la conquista del resto de las islas. Resultado de su campaña fueron los descubrimientos de la isla de Mejit, el atolón de Ailuk y la pequeña Jemo, en la cadena Ratak del archipiélago de las Marshall; el atolón de Wotho, en la cadena Ralik del mismo conjunto, y el atolón de Ujelang, el más occidental de las Marshall.

Magallanes fue el fecundador de la presencia española en Filipinas, pero Legazpi tuvo a su cargo la gestación de tal realidad, contribuyendo decisiva-

mente al afianzamiento de la cultura europea en el sudeste asiático. Cuando llegaron a Filipinas las naos del tallado guipuzcoano, el archipiélago era un paradigma de desconexión política. Entre muchos de sus régulos existía un antagonismo activo; 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 independentistas.

Uno de los pataches de Legazpi, el *San Lucas*, capitaneado por Alonso de Arellano, diez días después de la salida del puerto de la Navidad, se separó definitivamente del resto de la flota. Secundado por su piloto Lope Martín, hizo Arellano un viaje redondo que merece especial referencia. Sin entrar en la intencionalidad de la separación, la derrota del *San Lucas* hacia Filipinas fue impecable. Tocó en las Marshall, las Carolinas y las Palaos, avistó islas desconocidas, barajó el sur de Mindanao, subió hasta Samar y desde aquí inició un retorno que, por vez primera, terminó en las costas de Nueva España. Hizo, pues, el tornaviaje un par de meses antes de que lo consumase Urdaneta.

La campaña más o menos ortodoxa de Arellano dio estos resultados: descubrimientos de las islas de Likiep y Lib, en las Marshall; de las islas de Minto, Truk, Pulap, Sorol y Ngulu, en las Carolinas; probable hallazgo de la japonesa Sumisu Jima, y la primera travesía conocida del Pacífico, de poniente a levante. En resumen, una durísima navegación en un patache de 40 toneladas, aunque el hallazgo del tornaviaje pudo deberse a la información que capitán y piloto habían recibido de fray Andrés de Urdaneta.

Con el fin de desvelar la derrota de vuelta, Legazpi despachó desde Cebú a la nao *San Pedro*, de la que nombró capitán a su nieto Felipe de Salcedo, de apenas dieciocho años, que habría de aceptar las instrucciones náuticas del fraile agustino. La *San Pedro* largó el trapo el 1 de junio de 1565 para buscar, por el estrecho de San Bernardino, la salida franca al Pacífico. Suben sus hombres hasta los 39° 30' Norte y, después de tres meses largos de mar y tras recalar en la Alta California, fondean en Acapulco.

Si hay muchos historiadores que dan a Urdaneta la primacía del tornaviaje, ello se debe a que la relación de Arellano no aportó datos náuticos que pudieran allanar los viajes de vuelta posteriores; por el contrario, los hombres de la *San Pedro* registraron constantes y minuciosas observaciones, decisivas para ulteriores empresas. 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 seguridad la vía que iba a posibilitar la permanencia española en Filipinas.

Colofón de los viajes ahora reseñados es la dramática aventura del galeón *San Jerónimo*, prólogo de la derrota oceánica que unirá durante cientos de años a Manila con Acapulco. Llevaba a bordo 130 almas y ostentaba su mando Pedro Sánchez Pericón, si bien es su piloto, el mulato Lope Martín, quien por su aviesa actitud atraerá la atención del lector. Partió el *San Jerónimo* de Acapulco en mayo de 1566 y llegó a tierra filipina cinco meses más tarde, tras descubrir la isla de Erikub y el grupillo madreporico de Ujae, en

las Marshall. En el transcurso de este viaje fueron eliminados, entre otros, el capitán, el piloto y el sargento mayor; su relato es una sucesión de truculencias y desdichas.

Mendaña, Quirós y Torres

Las posibilidades de nuevos hallazgos se habían reducido mucho en el hemisferio norte; por eso ahora se va a tentar la fortuna bajo la línea equinoccial. Si los puertos de Nueva España seguirán sosteniendo la comunicación y el comercio con las provincias filipinas, la base de nuevas exploraciones se traslada al virreinato peruano. Pero los intentos de regreso por esta vía sureña, desde los de Saavedra y 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 lleva por capitán general a Álvaro de Mendaña, un joven de 25 años amparado en la experiencia del cosmógrafo Pedro Sarmiento de Gamboa. Las dos naos se hicieron a la mar en El Callao, el 19 de noviembre de 1567, con 160 personas a bordo, y no tornarían a tierra americana hasta mediados de 1568. Su fruto más espectacular fue el hallazgo del archipiélago melanesio de Salomón, al que debe sumarse el de los bajos de Roncador y las islas de Nui, Maloelap-Aur y Wake. Fue el primer viaje redondo al Pacífico meridional, y sus sabrosísimas crónicas (Sarmiento era un narrador excelente) aportaron datos de gran valor para antropólogos, etnólogos y naturalistas. Aunque lo intentaron varias veces, los navegantes europeos tardaron dos siglos en dar de nuevo con las Salomón (Bougainville en 1768 y Surville en 1769).

Mendaña ansiaba llevar a cabo un asentamiento en las Salomón; pero hasta casi 30 años después no pudo iniciar una nueva campaña, que iba a costarle la vida. Con dos naos, una galeota y una fragatilla salió de El Callao en abril de 1595; le acompañaban unas 370 personas, algunas en calidad de pobladores de nuevas fundaciones, lo que explica que embarcase la esposa del capitán general, Isabel Barreto; como piloto mayor iba el portugués Pedro Fernández de Quirós, que alcanzaría celebridad al cabo de un decenio. Dos años y medio después llegaría doña Isabel con la capitana al puerto de Acapulco.

Mendaña no encontró las Salomón, pero después de descubrir los archipiélagos de las Marquesas y de Santa Cruz, don Alvaro pasó a mejor vida con otros muchos de sus hombres, incluidos 183 que se fueron al fondo del océano en el naufragio de la almirante. La Barreto sucedió a su marido como gobernadora, y optó por pedir a Quirós que la condujese a Filipinas, donde consoló su viudez casándose con don Fernando de Castro.

Pedro Fernández de Quirós capitaneó dos naos y un patache que, con 130 hombres de mar y guerra, partieron de El Callao en diciembre de 1605. También él pretendía fundar en las Salomón y tampoco daría con ellas, pero des-

cubrió en cambio el archipiélago de Nuevas Hébridas o Vanuatu. En la isla principal de este grupo, Espíritu Santo, ocurrirían cosas pintorescas y desdichadas, como la poco esclarecida desaparición del mismo Quirós y su capitana, que emprendió el regreso a Nueva España por encima del ecuador.

Luis Vázquez de Torres, almirante de la expedición; se había quedado solo en Espíritu Santo, con la nao almiranta y el patache. Entre otras personas le acompañaba el capitán entretenido Diego de Prado y Tovar, autor de una interesantísima crónica del viaje que desde allí iban a iniciar. Torres, arrumbado a poniente en procura de las Molucas y Filipinas, anotaría 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 la llegada a los archipiélagos malayos, que constituían su meta. No sin razón, el historiador Ernest Y. Hamy calificó esta interesante campaña como *la más atrevida y mejor manejada que han llevado a cabo los españoles en las ignoradas aguas del gran océano Pacífico*.

Otros hallazgos

Hemos agotado el espacio de que disponíamos para informar sobre el contenido de la obra *Descubrimientos españoles en el Mar del Sur*. Discúlpenos que citemos, al menos, los nombres de otros navegantes que al servicio de España hallaron nuevas islas en el Pacífico.

El soriano fray Tomás de Berlanga, obispo de Panamá, descubrió accidentalmente las islas de los Galápagos (1535). El piloto cartagenero Juan Fernández halló el grupo que lleva su nombre, como también las islas de San Félix y San Ambrosio (1574), y aún se afirma que dio con Nueva Zelanda. El capitán de fragata Domingo de Boenechea y su segundo, el teniente de navío Tomás de Gayangos, hallaron las islas de Haraiki, Tatakoto, Tekokoto, Hikueru, Faaité-Tahanea, Motutunga, Amanu y Makatea, en el archipiélago de Tuamotu, y la isla de Raivavae, en el grupo de las Tubuai o Australes (1772-1775). Felipe Thompson, al mando de una fragata española, avistó por vez primera las islas de Arriaga, Anda, Armadores, Helen, Ngatik y el bajo de Oroluk (1773). El alférez de navío Francisco Mourelle de la Rúa, en una larga y penosa travesía del Mar del Sur, fue el primero que vio las islas de Fonualei, Late, Vavao (en el archipiélago de Tonga), Niutao, Nanumea y Lakenu, en el conjunto de las Ellice (1781). La isla mal llamada de Sala y Gómez fue descubierta por el piloto José Salas Valdés (1793) y situada con toda precisión por el también piloto José Manuel Gómez (1805). El capitán de navío Miguel Zapiáin avistó por vez primera la isla de Midway (1799). El capitán mercante Juan Bautista Monteverde hizo el último descubrimiento español en aquel océano, el grupillo carolino de Nukuoro (1806).

Los índices finales de la referida obra son tan necesarios para el investigador como útiles para el simple lector. El primero registra, por orden cronoló-

gico, el contenido y procedencia de varios centenares de documentos manejados por los autores; el bibliográfico reseña unas 650 obras impresas consultadas para la elaboración del trabajo, y en el índice analítico se ofrecen alrededor de 4.600 voces, con cerca de 17.000 referencias a las páginas correspondientes.

El propósito esencial de esta labor se centró en la puntualización de las derrotas náuticas y de los verdaderos hallazgos españoles en el Pacífico. De esta forma, se quiso contribuir a la conmemoración del V Centenario trayendo a la luz todo el valor de nuestra expansión oceánica, que fue más allá del Nuevo Mundo. En algún modo, los autores fueron instrumento para la exaltación de la justicia y de la verdad históricas.