

LA NAVEGACIÓN POR EL PACÍFICO

De la nao *Trinidad* al tornaviaje de Urdaneta y sus consecuencias

Enrique MARTÍNEZ RUIZ
Catedrático Emérito
Universidad Complutense de Madrid

El 22 de mayo de 1522, el tesoro de Moctezuma, que había conseguido Hernán Cortés en la conquista de México y que deseaba enviar al rey, era embarcado en dos naos; a ellas se uniría una tercera, pero el tesoro no llegaría a su destinatario, sorprendido su transporte por seis naves mandadas por el corsario francés Jean Fleury (Florín lo llamaban los españoles). El hecho supuso una severa llamada de atención sobre la conveniencia de potenciar la seguridad de los envíos que se hicieran desde las Indias a Sevilla. A partir de entonces, esa preocupación y las soluciones que se van arbitrando para conseguir la seguridad deseada se suceden hasta concluir con el establecimiento por Felipe II de las Flotas de Indias, sistema que mantendría la unión entre España y América hasta el establecimiento del libre comercio en el siglo XVIII por Carlos III.

Poco después de la pérdida del tesoro de Moctezuma, Carlos V iba a recibir otra noticia de pródigas consecuencias: Juan Sebastián Elcano le enviaba una carta el 8 de septiembre desde Sanlúcar de Barrameda, anunciándole que estaban de regreso, habían descubierto el Paso y llegado a las islas de las Especias, demostrando la redondez de la Tierra al volver por el océano Índico y el Atlántico. Pero el viaje no despejaba a quién pertenecían esas islas tan codiciadas, algo que Carlos V estaba decidido a aclarar, pues la indefinición existente sobre la pertenencia de las Molucas hacía que Portugal y Castilla se las asignaran en beneficio propio; en consecuencia, convenía con la mayor urgencia dilucidar tan importante cuestión determinando la posición exacta de las islas, pues no en vano las especias, producto que reportaba los mayores beneficios, eran más codiciadas que el oro.

Carlos V sería informado tanto por Elcano como por Martín Méndez, escribano de la expedición de circunnavegación, de que se habían firmado unos pactos con los reyezuelos asiáticos en los que estos reconocían la soberanía de Castilla, lo que podría ser un buen argumento para reclamar la posesión de las islas y determinar con exactitud su situación en relación con la

línea de demarcación fijada en Tordesillas en 1494 (1). Conseguirlo marcaría el inicio de las exploraciones españolas en el Pacífico (2). La cuestión era compleja y derivaría en cuestiones varias, pues plantearía la verificación geográfica (3) y un enfrentamiento diplomático (4) que culminaría años después en el tratado de Zaragoza de 1529, tras una ardua negociación en la que sería determinante la precaria situación de las finanzas imperiales en esos momentos (5), al que seguiría la proyección española en el Pacífico, que se convertiría en el «lago español» (6) y que es el aspecto que nos interesa en esta ocasión.

La disputa por las Molucas. La expedición de Loaysa

Nada más conocer el éxito de la expedición, Carlos V declaró que las islas le pertenecían por derecho de descubrimiento, pero Juan III las reclamaba invocando la demarcación realizada en 1494, con lo que replanteaba la vigencia de esa línea, cuyo trazado habría que determinar con exactitud, lo que iba a dar una gran importancia a la cartografía, pues se iba a buscar la solución a

(1) Para el tratado de Tordesillas sigue siendo útil RUMEU DE ARMAS, Antonio: *El tratado de Tordesillas*, Madrid, 1992. Véase también RIBOT, Luis Antonio (ed.): *El Tratado de Tordesillas y su época*, Madrid, 1995. Unas panorámicas sobre los viajes en el Pacífico en BERNABÉU, Salvador: *El Pacífico ilustrado. Del Lago Español a las grandes expediciones*, Madrid, 1992, y CHAUNU, Pierre: *Las Filipinas y el Pacífico de los ibéricos. Siglos XVI-XVII-XVIII: estadísticas y tablas*, México, 1974. También, PALAU, M.: «Españoles en el Pacífico. Siglos XVI-XVIII», en *Manila 1571-1898. Occidente en Oriente*, Madrid, 1998, 143-161, y MARTÍNEZ, José Luis: «Las primeras expediciones a Filipinas», en *El Galeón del Pacífico: Acapulco-Manila, 1565-1815*, México, 1992, 67-89.

(2) Iban a comenzar las iniciativas españolas para consolidar su presencia en el este del Pacífico. Para los descubrimientos españoles en ese espacio, véanse LANDÍN CARRASCO, Amancio: *Islario español del Pacífico. Identificación de los descubrimientos en el Mar del Sur*, Madrid, 1984; ÍDEM (dir.): *Descubrimientos españoles del Mar del Sur* (3 vols.), Madrid, 1992; PRIETO, Carlos: *El océano Pacífico: navegantes españoles en el siglo XVI*, Madrid, 1972; JACQUELARD, Clotilde: *De Séville à Manille, les Espagnols en mer de Chine, 1520-1610*, París, 2015, y LAORDEN JIMÉNEZ, Luis: *Navegantes españoles en el océano Pacífico: la historia de España en el gran océano que fue llamado Lago Español*, Madrid, 2013.

(3) Para el proceso general de esta polémica de la demarcación, véase SÁNCHEZ MARTÍNEZ, Antonio: «De la “cartografía oficial” a la “cartografía jurídica”: la querrela de las Molucas reconsiderada, 1479-1529», *Nuevo Mundo, Mundos Nuevos* (<http://nuevomundo.revues.org/56899>; DOI: 10.4000/nuevo mundo. 56899).

(4) Una síntesis sobre la cuestión en MARTÍNEZ RUIZ, Enrique: «Una coyuntura internacional a propósito de un cuadro: 1526», en CALLADO ESTELA, Emilio (ed.): *El advenimiento de la Casa de Austria a los Reinos Hispánicos*, Dykinson, Madrid, 2021, 207-230.

(5) Véase CUESTA DOMINGO, Mariano: «Tratado de Zaragoza. Acaba el gran viaje y renace la vieja tensión», en *Fuimos los primeros. Magallanes, Elcano y la Vuelta al Mundo*, Madrid, 2019, 131-150.

(6) Véase SPATE, Oskar Herman Christian: *El Lago Español*, Mallorca, 2006 (ha sido reeditado en muchas ocasiones).

través de ella. El cartógrafo Nuño García de Toreno realizó en 1522 un mapa –el primer mapa español del sureste asiático, donde aparece trazado el antimeridiano de Tordesillas– con la información proporcionada por Elcano, situando las Filipinas y las Molucas en el lado castellano.

Carlos V regaló el mapa a su cuñada Beatriz de Portugal (7). Pero también de ese año de 1522 son dos cartas atribuidas a Pedro Reinel en las que las islas están representadas en el lado portugués. Con la misma información, en 1523 se realizó el mapamundi de Turín, que es la primera copia realizada del Padrón Real de la Casa de Contratación, lo que significó un paso más en la pugna gráfica-propagandística que se estaba desarrollando para dilucidar la propiedad del Maluco y, como no había acuerdo, se imponía entablar una negociación que aclarara la situación.

Se decidió realizar una reunión en Vitoria para establecer la posición en el sureste asiático de la línea de Tordesillas, lo que realizaría una junta formada por tres astrónomos y tres pilotos por ambas partes, acuerdo que precedió a las reuniones de la Junta de Elvas-Badajoz, donde se tratarían tres cuestiones fundamentales: dónde representar mejor dicha línea, si en una carta plana o en una esfera; cómo situar las islas de Cabo Verde en la superficie elegida, y desde qué lugar de ellas había que medir las 370 leguas.

Por parte española fueron designados miembros de dicha junta Juan Sebastián Elcano, Hernando Colón, fray Tomás Durán y los pilotos Juan Vespucio, Sebastián Caboto y Diego de Ribera, entre otros, además de doce marineros de la *Victoria*. La representación portuguesa era igualmente cualificada, pues en ella estaban Tomás de Torres (profesor de astrología en la Universidad de Lisboa), Simão Fernandes, Simão de Tavira y Bernardo Pires, encabezando la representación lusa. Pero el empeño de los reunidos de determinar con exactitud la posición de las Molucas respecto al meridiano de Tordesillas tropezaba con un gran inconveniente, que era el cálculo de la longitud. Con reuniones alternativas en Badajoz y Elvas, según acordaron en la frontera sobre el puente del río Caya, ambas partes se reprochaban mutuamente la manipulación de



Carta náutica de la India y de las Molucas. Nuño García de Toreno, 1522. Biblioteca Real de Turín

(7) MARTÍN-MERÁS, M.^a Luísa: *Cartografía marítima hispana. La imagen de América*, Madrid, 1993, p. 87.



Padrón Real (Carta de Turín, 1523). Anónimo, Biblioteca Real de Turín

los datos disponibles (8). El plazo que se impusieron para alcanzar una solución concluyó sin acuerdo.

Sí se alcanzó uno transitorio en 1526 entre ambos monarcas con motivo de la boda de Carlos con Isabel de Portugal (9), pero en 1527 la pugna por aquellas islas desembocó en un enfrentamiento. Considerado la primera guerra colonial moderna (10), se desarrolló al tiempo de la disputa política y jurídica por la posesión de las Molucas, existiendo portugueses que consideraban que las islas estaban en la parte castellana, y españoles que las consideraban en el lado portugués, como fue el caso de Urdaneta (11).

Al margen de tales negociaciones, Carlos I había tomado unas decisiones importantes que mostraban su intención unívoca de mantener bajo su dominio las islas del Maluco. Una de esas decisiones fue el establecimiento en La Coruña de la Casa de la Especiería (12), considerando que la ciudad galle-

(8) Véanse EZQUERRA ABADÍA, Ramón: «La línea del antimeridiano», en TEXEIRA DA MOTA, Avelino (ed.): *A viagem de Fernão de Magalhães e a questão das Molucas: atas do II Colóquio Luso-Espanhol de História Ultramarina*, Lisboa, 1975, 1-26; CEREZO MARTÍNEZ, Ricardo: «El meridiano y el antimeridiano de Tordesillas en la geografía, la náutica y la cartografía», *Revista de Indias*, núm. 54, vol. 202 (1994), 509-542, y MANZANO MANZANO, Juan: «El derecho de la Corona de Castilla al descubrimiento y conquista de las islas del Poniente», *Revista de Indias*, núm. 9 (1942), 397-427.

(9) MARTÍNEZ RUIZ, Enrique: «Una coyuntura internacional...».

(10) LUCENA SALMORAL, Manuel: *Juan Sebastián Elcano*, Barcelona, 2003, p. 269.

(11) CERVERA, José Antonio: «Andrés de Urdaneta (1508-1568) y la presencia española en el Pacífico durante el siglo XVI», *Llul*, núm. 24 (2001), pp. 60ss.

(12) Para esta cuestión, SZÁSZDI LEÓN-BORJA, István: «La Casa de Contratación de La Coruña en el contexto de la política regia durante el reinado de Carlos V», *Anuario da Faculdade de Direito da Universidade da Coruña*, núm. 12 (2008), 905-914; ÍDEM: «Armadas, Consulados y Casas de la Contratación. La lucha hispana por el desarrollo de nuevos mercados

ga estaba mejor situada que Sevilla respecto a los mercados del norte de Europa, pudiendo, además, competir con Lisboa en la venta de las especias. Las fuerzas vivas gallegas se movilizaron en este sentido aprovechando la estancia de Carlos I en la ciudad en 1520. Y así, cuando se disponía a zarpar hacia Alemania para la coronación imperial, y por medio del aristócrata Fernando de Andrade, el arzobispo de Santiago, otros nobles gallegos y bastantes comerciantes solicitaron al rey la creación de una Casa de Contratación en La Coruña a cambio de la renuncia a una serie de privilegios, lo que hacía más atractiva la oferta gallega, que finalmente Carlos I aceptó en una capitulación fechada el 22 de diciembre de 1522.

En la solicitud gallega se daban una variada serie de argumentos que iban desde la abundancia de madera existente en la región para construir barcos de gran tonelaje como los que se necesitarían para el comercio de las especias, hasta la posición de la ciudad, a la que acudirían antes que a Lisboa los europeos procedentes del norte que fueran a comprar especias, pasando por los argumentos que favorecían la evitación del fraude y el contrabando: «Cuando vienen de la India, entrando luego en el puerto donde ha de ser la descarga no tienen lugar el capitán ni la compañía de sacar cosa ninguna de lo que traen, y asentándose en Sevilla, subiendo la ribera arriba, que suelen tardar quince o veinte días, pueden sacar todo lo que quisiesen». Aceptada la creación de la Casa de la Especiería, se le encargó la tesorería a Bernardino Menéndez y como factor fue designado Cristóbal de Haro (13). En 1524 ya funcionaba la nueva institución.

Importancia decisiva en el resultado tuvo fray García Jofré de Loaysa, que se comprometió a sufragar, junto con un grupo de financieros, un viaje a las Molucas para tomar posesión de ellas y fijar su posición geográfica exacta. En 1525, Juan Nicolás de Artieta y los burgaleses Diego de Cobarrubias y Juan de Mota consiguieron el respaldo oficial para una nueva expedición al Maluco, en cuya financiación participaron los Fugger, Cristóbal de Haro y la Corona. El mando de la misma recayó en el comendador fray Francisco García Jofré de Loaysa. La compondrían siete naves y 450 hombres, entre los que estaba Urdaneta –que fue quien relató el desarrollo de la expedición–. La capitana era la nao *Santa María de la Victoria*, de 300 toneles, en la que iba Loaysa. En la expedición también se encontraba Juan Sebastián Elcano, piloto mayor y segundo en el mando, a bordo de otra nao, la *Sancti Spiritus*, de 200 toneles. El 24 de julio zarparon de La Coruña. El 2 de agosto estaban en La Gomera, y allí se aprovisionaron durante doce días. El 5 de septiembre se encontraban a la altura de Sierra Leona, cruzando el ecuador para alcanzar la isla de San Mateo (o Santo Tomé) el 20 de octubre. A principios de noviembre

y la creación de instituciones supremas del mercantilismo (1503-1529)», *e-Legal History Review*.

(13) Véase ÍDEM: «La Casa de Contratación de Sevilla y sus hermanas indianas», en ACOSTA RODRÍGUEZ, Antonio; GONZÁLEZ RODRÍGUEZ, Adolfo Luis, y VILA VILAR, Enriqueta (eds.): *La Casa de la Contratación y la navegación entre España y las Indias*, Sevilla, 2003, 101-128.

se hallaban cerca de Cabo Frío. Siguiendo hacia el sur por la ruta de la expedición de Magallanes y Elcano, alcanzaron el Pacífico después de perder parte de los barcos, entre ellos el de Elcano. Una tormenta dispersó los que quedaban. El patache *Santiago* arrumbó hacia el norte hasta llegar a Nueva España, convirtiéndose en el primer barco que navegó directamente de España a un puerto del Pacífico. La capitana, la *Victoria*, prosiguió sola el viaje a las Molucas llevando a bordo a los dos jefes de la expedición.

El 26 de junio de 1526, arrumbando al noroeste, los expedicionarios cruzaron de nuevo el ecuador, soportando penalidades varias (mal estado de la nave, falta de víveres y agua, debilidad física de los marineros...) El 30 de julio murió Loaysa, y el 4 de agosto, Elcano (14). Fue elegido como capitán Toribio Alonso Salazar, que murió el 26 de septiembre, eligiendo entonces los expedicionarios a Martín Íñiguez de Carquizano. La idea primitiva de la expedición era arribar a Cebú, pero los vientos contrarios obligaron a cambiar el rumbo y dirigirse a las Molucas, para arribar en noviembre de 1526 a Gilolo, donde un parao portugués les advirtió de que aquellas islas eran de los portugueses.

El 1 de enero de 1527 la expedición llegó a Tidore, donde los portugueses conminaron de nuevo a los expedicionarios a que abandonaran aquellas islas, empezando una lucha en la que los nativos estuvieron implicados combatiendo en ambos bandos. Carquizano fue envenenado por los portugueses cuando trataban la firma de una tregua, y fue elegido para sucederle Fernando de la Torre. Los castellanos que sobrevivieron fueron apresados, excepto un pequeño grupo que vagó por las islas durante cierto tiempo para evitar –al final sin éxito– el cautiverio. Uno de los del grupo era Urdaneta (15), que adquiriría entonces un gran conocimiento de la zona.

En España, ante la falta de noticias de la expedición, Carlos V decidió en 1526 enviar dos armadas para averiguar lo ocurrido con ella y recoger a los posibles supervivientes. Una zarpó desde La Coruña y fracasó en su propósito; el Emperador encomendó la otra a Hernán Cortes, quien organizó una expedición al Maluco con los mismos objetivos que las anteriores, la cual sería el comienzo de las expediciones españolas que desde América exploran el Pacífico y buscan la ruta que permita regresar a América (16).

(14) La Tipográfica Renovación publicó en 1919 una edición del viaje de Magallanes y Elcano y del de Loaysa, reeditado en facsímil en 2011 por la editorial Maxtor. En el Archivo General de Indias (Patronato 37, r. 19) se encuentra el «Derrotero del viaje de la armada de Loaysa (...) por Hernando de la Torre». Un relato del viaje en FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, Martín: *Viajes y descubrimientos españoles en el Pacífico. Magallanes, Elcano, Loaysa, Saavedra*, Madrid, 1919. Véase también MARTÍNEZ RUIZ, Enrique (dir.): *Desvelando horizontes*, t. I. *La circunnavegación de Magallanes y Elcano*, Madrid, 2018, pp. 758ss.

(15) De los estudios sobre Urdaneta nos limitaremos a remitir a TRUCHUELO, S. (ed.): *Andrés de Urdaneta: un hombre moderno*, Ordicia, 2009, y a *Urdaneta en su tiempo* (catálogo de la exposición homónima), San Sebastián, 2003.

(16) Información sobre esas expediciones en DÍAZ-TRUCHUELO Y LÓPEZ DE SPÍNOLA, Lourdes: «La conexión entre el Atlántico y el Pacífico hasta fray Andrés de Urdaneta», en *Anuario de Estudios Americanos*, t. XXV, 1958, 507-532, y «Las expediciones al área de la Especiería», en

La exploración del Pacífico

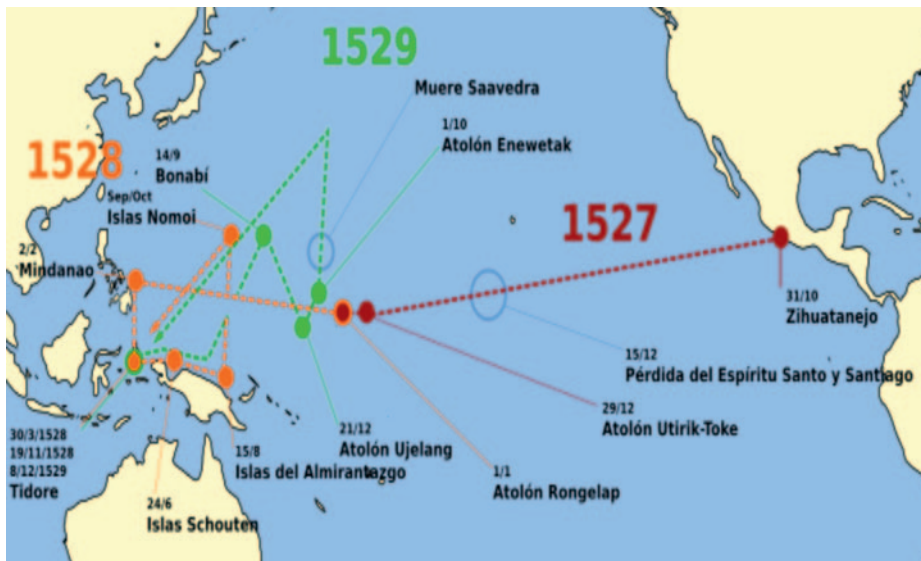
Las secuelas de la expedición de Loaysa, y la conveniencia de encontrar la manera de regresar desde Asia a América a través del Pacífico, marcan el comienzo de las exploraciones españolas en ese océano, que culminan con el descubrimiento del Tornaviaje cuarenta años después. Tal descubrimiento tuvo pródigas consecuencias, pues la acción española se agigantó, y recorrer tan vasta superficie marina para descubrir qué había en sus aguas fue el objetivo de la Corona y del desarrollo de numerosas expediciones (17). Son años jalonados por unas tentativas que fracasan y que presentan la novedad de tener su origen en América y no en España. En cierto modo es una especie de racionalización en los planteamientos y en el empleo de los recursos. Por otro lado, se precisaba conocer mejor ese desconocido que era el Mar del Sur o el Pacífico, pues si bien la orilla oeste se conocía aceptablemente, no sucedía lo mismo con el este, sobre todo con el «interior» del océano.

Para tratar de encontrar noticias de la *Trinidad*, la capitana de la expedición de Magallanes, cuya suerte se ignoraba, y saber lo ocurrido con la expedición de Loaysa, Hernán Cortés preparó, obedeciendo a Carlos V, una expedición que explorara el Mar del Sur y que puso bajo las órdenes de su primo Álvaro Saavedra y Cerón, compuesta por dos naos, *La Florida* y *Sancti Spiritus*, y un bergantín, *Santiago*. Finalizando el año 1527, los tres barcos zarpan de Zihuatanejo (Guerrero). Arrumbaron al oeste, descubriendo el archipiélago de las Hawái, desapareciendo poco después la *Sancti Spiritus* y el *Santiago*, aunque es posible que regresaran después al archipiélago. En marzo del año siguiente (1528), una de las naos, *La Florida*, llegó a las Molucas, a Tidore, contactando con los supervivientes de la expedición de Loaysa, a los que socorrió, y el 14 de julio zarpó rumbo a Nueva España para informar a Cortés, llegando hasta las islas Papúas. Pero tuvo que regresar a los cinco meses de la partida al no poder continuar por los vientos contrarios.

En 1529, Saavedra volvió a intentarlo, llegando hasta las islas del Almirantazgo y cerca de las Sándwich, pero a la altura de los 26° N murió el jefe de la expedición. Tomó entonces el mando Pedro Laso, y los expedicionarios continuaron navegando hasta los 31° N. Laso, murió poco después y, al no encontrar vientos del oeste, los expedicionarios decidieron volver al Maluco. Llegaron el 8 de diciembre a la isla Halmahera, cerca de Tidore. Fueron capturados

Historia general de España y América VII, Rialp, Madrid, 1982, pp. 348ss. También, LEÓN GUERRERO, M.^a Montserrat: «El gran logro descubridor del reinado de Felipe II. El hallazgo del tornaviaje de las Filipinas por el Pacífico hacia Nueva España», en *XIII Coloquio de Historia Canario-Americana. VIII Congreso Internacional de Historia de América*, Las Palmas, 2000, 1029-1039, y ALFONSO MOLA, Marina, y MARTÍNEZ SHAW, Carlos: «La exploración española del Pacífico en el siglo XVI», en FERNÁNDEZ TORRES, Antonio, y SÁNCHEZ DE MORA, Antonio (coords.): *Pacífico: España y la aventura de la Mar del Sur*, Ministerio de Educación, Cultura y Deporte, Sevilla, 2013, 125-188.

(17) Una muestra en PRIETO, Carlos: *El océano Pacífico. Navegantes españoles del siglo XVI*, Madrid, 1972.



Expedición de Saavedra (<https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Saavedra-1527-1529-es.svg?uselang=es>)

por los portugueses. Para entonces ya se había firmado el tratado de Zaragoza (22 de abril de 1529), por el que se alcanzaba un acuerdo entre las dos Monarquías sobre aquellos territorios (18). Pero los expedicionarios permanecieron en cautiverio cinco años, regresando a España los diecisiete supervivientes que quedaban de los 450 que zarparon de La Coruña en 1525. Úrdaneta y el piloto Macías del Poyo se quedaron porque tenían que resolver algunas cuestiones con los nativos, gestión que les prohibió el capitán portugués, así que pasaron un año en solitario hasta que, el 15 de febrero de 1535, abandonaron definitivamente las Molucas, pero tuvieron que permanecer tres meses en Malaca; de allí fueron trasladados a Cochín, donde se reunieron con Fernando

(18) No nos detendremos en su análisis ni en los pormenores de la negociación que tuvo como referente el tratado de Tordesillas, pues no hace al caso según el objetivo que perseguimos en esta ocasión. Nos limitaremos a señalar que el tratado ha suscitado numerosos trabajos, de los que citaremos una somera muestra: CABRERO, Leoncio: «El empeño de las Molucas y los tratados de Zaragoza: cambios, modificaciones y coincidencias entre el no ratificado y el ratificado», en RIBOT, Luis Antonio (ed.): *El tratado de Tordesillas y su época II*, Madrid, 1995, 1091-1132; CUESTA DOMINGO, Mariano: «La fijación de la línea de Tordesillas en el Extremo Oriente», *ib.*, 1483-1518; PINO ABAD, Miguel: «El Tratado de Zaragoza de 22 de abril de 1529 como anticipo a la conquista de Filipinas», en FERNÁNDEZ RODRÍGUEZ, Manuela (coord.): *Guerra, Derecho y Política. Aproximación a una interacción inevitable*, Valladolid, 2014, 25-44, y HERNÁNDEZ SÁNCHEZ-BARBA, Mario: «Los convenios de Zaragoza», en *El Tratado de Tordesillas y su proyección I*, Valladolid, 1973, pp. 81ss.

de la Torre y demás supervivientes. Urdaneta y Poyo fueron los primeros en salir hacia Lisboa, el 12 de enero de 1536; el resto de los españoles esperaba la salida de una nueva flota. A finales de junio de ese año llegaban a Lisboa y se podía dar por concluida la expedición de Loaysa.

Desde entonces, Cortés desplegará una gran actividad exploradora en el Mar del Sur, empezando por la expedición encomendada a su primo Diego Hurtado de Mendoza, formada por dos navíos, *San Marcos* y *San Miguel*, para que explorara y tomara posesión de la costa del Pacífico y de las islas más allá de Nueva Galicia. Parece que los expedicionarios descubrieron una de las islas Marías, a la que llamaron Magdalena, y al considerar que estaba deshabitada, viraron

hacia la costa de Culiacán, entrando en un brazo de mar en el que estuvieron casi tres semanas y donde estalló un motín. Los amotinados intentaron regresar en uno de los navíos, pero sendos naufragios y ataques indios pusieron fin a la expedición, de la que solo regresaron tres supervivientes (19).

Cortés se estableció entonces en Tehuantepec, para supervisar la organización y preparación de nuevas expediciones, montando una red de transporte que le permitía llevar víveres y materiales de Veracruz a Acapulco. En 1533 ya tenía preparada una nueva expedición, para continuar la exploración y tratar de encontrar a Hurtado de Mendoza. Se componía de dos navíos y la mandaba el capitán Diego Becerra de Mendoza, con Fortún Jiménez como piloto de la *Concepción*. Hernando de Grijalva mandaba el otro barco, el *San Lázaro*, que llevaba a Martín de Acosta como piloto. Zarparon de Manzanillo el 30 de octubre de 1533, y a poco de levar anclas, un temporal separó a los buques, que ya no volvieron a reunirse. En la *Concepción* se produjo un motín capitaneado por Fortún Jiménez. Los amotinados mataron a Becerra, que por el trato dado a sus subordinados tuvo problemas con ellos desde el principio. Llegados a una isla que llamaron Santa Cruz, situada frente a la bahía de La Paz, en la Baja California. Allí desembarcaron una veintena de hombres con el piloto en busca de perlas, y fueron muertos por los indios; los demás regresaron a las costas de Jalisco con grandes dificultades. Por su parte, Grijalva puso rumbo al oeste para continuar la exploración marítima, alcanzando el 20 de



Diego Hurtado de Mendoza, 1532 (<http://motecuhzoma.de/California.html>)

(19) Para la exploración de California, véase LÓPEZ MEDELLÍN, Xavier: «Exploraciones de Cortés en Mar del Sur y el descubrimiento de California» (consultable en red).



Diego Becerra y Hernando de Grijalva, 1533
 (<http://motecuhzoma.de/California.html>)

diciembre una isla que bautizó como Santo Tomás (una de las Revillagigedo), emprendiendo el regreso tras tomar posesión de ella, para llegar a Acapulco a principios de 1534.

Ya en Nueva España el primer virrey, don Antonio de Mendoza, Cortés siguió con su idea de continuar la exploración del Mar del Sur, y en 1535 respondió a la petición de auxilio que le hizo Pizarro enviando a Hernando de Grijalva en su socorro con la nao *Santiago* y el patache *Trinidad*. Llegaron a Paita en abril de 1536. Su intervención y la de sus hombres en realidad no fue necesaria, pues Pizarro ya había resuelto la situación. Grijalva decidió entonces descubrir por su cuenta, y así lo comunicó a sus hombres cuando se habían alejado de la costa unas doscientas leguas. El patache regresó

a Nueva España, y la gente de la nao se mostraba disconforme con la decisión de su jefe, pues consideraba que la nave no estaba pertrechada para semejante travesía. Pero Grijalva mantuvo su parecer y empezó una penosa y estéril odisea –no descubrieron nada–, así que, después de padecer penalidades varias, los expedicionarios decidieron enfilar hacia las Molucas. La expedición acabó en desastre y solo sobrevivieron tres hombres –el mismo Grijalva murió, al parecer asesinado–.

Entre los años 1539 y 1540 se completó el descubrimiento de California como península. Finalizando septiembre de 1539, la expedición que mandaba Francisco de Ulloa alcanzó la desembocadura del río Colorado, que fue llamada Ancón de San Andrés, y tomó posesión del extremo norte de la Mar Bermeja, llamada así porque la teñían las aguas del río; después de varias singladuras, Ulloa envió toda la información a Cortés y continuó rumbo norte sin que se volvieran a tener noticias de él.

Por entonces, fray Marcos de Niza, un franciscano, difundía por la capital de Nueva España la existencia de las siete ciudades de Cíbola, situadas más al norte, donde las casas eran de piedra, tenían cuatro pisos de altura y lucían paredes repujadas con turquesas. Hacia ellas envió el virrey Mendoza dos expediciones: una terrestre, con Francisco Vázquez Coronado al frente, y otra naval, al mando de Francisco de Alarcón. Las dos deberían reunirse en algún puerto del Pacífico a los 36° N, pero no se encontraron nunca y se limitaron a dejar constancia de los lugares a que fueron. Coronado llegó hasta los 40° N, a la ciudad de Quibiria. La expedición de Alarcón, en 1541, levantó la primera

carta plana de la costa occidental de México, donde California ya aparece como una península.

El virrey envió en 1540 al portugués Juan Rodríguez Cabrilla a explorar la costa occidental hasta alcanzar el final de la costa americana. Rodríguez Cabrilla sobrepasó la bahía de Monterrey y la de San Francisco. Una tempestad le obligó a retroceder hasta el canal de Santa Bárbara, y murió en la isla de San Miguel. El piloto Bartolomé Ferrello continuó navegando hacia el norte, hasta alcanzar en marzo de 1543 los 43° N, en las costas de Oregón, desde donde tuvo que regresar por el frío y la falta de víveres.

En 1542, el virrey de Nueva España, don Antonio de Mendoza, concedió el mando de otra expedición a Ruy López de Villalobos (20). La flota salió el 1 de noviembre del puerto de Navidad hacia el oeste. La formaban cuatro navíos mayores, un bergantín y una goleta, tripulados por unos 370 o 400 hombres; precisamente, en la *San Cristóbal* iba como piloto Ginés de Mafra. Al cabo de una semana, los expedicionarios descubrieron la isla de Santo Tomé, y en las jornadas siguientes, otras que formaban parte del archipiélago que llamaron del Coral. En enero encontraron otro grupo insular que llamaron de los Jardines; más tarde descubrieron la isla de los Matalotes o de San Ildefonso, y en febrero de 1543 anclaron en Mindanao, que por su extensión fue bautizada como Cesárea Karoli (21), en honor de Carlos V. Una vez en Leyte –a la que llamaron Filipina–, decidieron que la *San Cristóbal* regresara a Nueva España, la cual zarpó con ese destino el 26 de agosto, pero antes de cumplirse las dos semanas estaba de vuelta a causa de una tempestad. No son más afortunados cuando el 16 de mayo de 1545 lo intenta Ortiz de Retes desde Tidore, pues el 3 de octubre volvía después de descubrir una nueva tierra a la que llamaron Nueva Guinea: los pilotos alegaban que era imposible seguir adelante (22).



Francisco de Ulloa, 1539-1540 (<https://geneason.blogspot.com/2017/03/ruta-de-francisco-de-ulloa-1539-1540.html>)

(20) VARELA, Consuelo: *El viaje de don Ruy López de Villalobos a las islas del Poniente, 1542-1548*, Milán, 1983, y CABRERO FERNÁNDEZ, Leoncio: «La expedición de Ruy López de Villalobos y los intentos de colonización en la isla Cesárea Karoli», en *Congreso de Historia del Descubrimiento (1492-1556) II*, Madrid, 1991, 235-277.

(21) CABRERO FERNÁNDEZ: «La expedición de Ruy López de Villalobos...».

(22) Para los descubrimientos españoles en el Pacífico, LANDÍN CARRASCO, Amancio: *Islario español del Pacífico*, citado más atrás, lo mismo que PRIETO: *El océano Pacífico... y LANDÍN CARRASCO: Descubrimientos españoles en el Mar del Sur*.

Expulsados por indios hostiles, la falta de víveres y un naufragio obligaron a los expedicionarios a buscar refugio en las Molucas, donde fueron apresados y encarcelados por los portugueses. Villalobos murió –posiblemente de una fiebre tropical– en su celda de Amboina el 4 de abril de 1546, asistido en su lecho de muerte por san Francisco Javier, entonces en plena misión evangelizadora en las Molucas, bajo la protección del rey portugués y como nuncio papal. Sobrevivieron 117 hombres, entre ellos Mafra. En Malaca, los portugueses pusieron a su disposición un barco con destino a Lisboa, pero treinta optaron por quedarse allí. Mafra fue uno de ellos. Pero, habiendo redactado un diario de la circunnavegación de Magallanes y Elcano, lo envió a España con un amigo. El manuscrito no fue descubierto hasta el siglo xx y no se imprimió hasta 1920 (23):

«Los resultados negativos de la expedición de Villalobos fueron la causa de que el Emperador Carlos perdiese todo interés por continuar con nuevos descubrimientos en el Pacífico. Y será ya, el nuevo monarca Felipe II, quien en 1559 se vuelva a interesar por las lejanas islas que llevaban su nombre» (24).

Felipe II ordenó en 1559 al entonces virrey de Nueva España, don Luis de Velasco –otro de los convencidos de que en el Pacífico se podía navegar de oeste a este–, preparar una expedición que, sin tocar en las Molucas, alcanzara el archipiélago de San Lázaro o las islas del Poniente y hallara la ruta de regreso a Nueva España, fiando en que esas islas reportarían en el comercio de las especias las mismas ganancias que las Molucas.

Velasco buscó el asesoramiento de una junta de expertos, en la que estaban Pedro Menéndez de Avilés, entonces general de la Flota de Indias; Juan Pablo Carrión, capitán y uno de los pilotos de Villalobos, y Andrés de Urdaneta, quien había estado en las islas durante once años, lo que le había reportado una gran experiencia y conocimiento de aquellos ámbitos, estando además convencido de que se podía navegar de oeste a este cruzando el Pacífico. Pero Urdaneta también creía que los barcos españoles no podían ir a la isla Filipina –la actual Leyte, bautizada así por Villalobos, como quedó dicho–, al estar situada en la demarcación que el tratado zaragozano había asignado a Portugal.

Ni Velasco ni Urdaneta compartían la opinión de Felipe II, quien, al parecer, consideraba que las Filipinas estaban en la demarcación española. El virrey escribió al monarca una carta, fechada el 28 de mayo de 1560, donde le decía que «no se puede ir a las islas Filipinas sin entrar en lo que toca al empeño, porque no menos están dentro de él que los Malucos, como V.M. lo mandará ver por la relación que va con esta, la cual se hizo solamente por mí y por Fray Andrés de Urdaneta, que es la persona que más noticia y experien-

(23) Véase CONDE-SALAZAR INFIESTA, Luis, y LUCENA GIRALDO, Manuel: *Atlas de los exploradores españoles*, Barcelona, 2009.

(24) CABRERO, Leoncio: «Nuevas tierras y nuevas islas: el descubrimiento del Pacífico», en ÍDEM (coord.): *Historia general de Filipinas*, Madrid, 2000, p. 159.

cia tiene de todas aquellas islas, y es el mejor y más cierto cosmógrafo que hay en esta Nueva España». El fraile se manifestó en el mismo sentido en otra misiva de la misma fecha, donde insistía en que los navíos no debían ir a la Filipina, sino directamente a las Filipinas, como expuso en un dictamen de 1561 (25), en el que, además, proponía que en Nueva España se abandonara o cambiara el puerto de Navidad por el de Acapulco, «que tiene buenas partes para que en él se arme el astillero para hacer navíos y para que en él sea la carga y descarga dellos, por ser uno de los buenos puertos que hay en lo descubierta de las Indias», mientras que el de Navidad era malsano y no tenía materiales abundantes.

El agustino mostraba sobradamente sus conocimientos geográficos y navales, pues en su dictamen exponía cuáles eran las técnicas, las derrotas y las fechas más convenientes para las expediciones. Explicaba que, si la zarpada se hacía en octubre, se dirigirían a la isla de San Bartolomé, a la que reconocerían por si pudiera servir de escala a los navíos; después seguirían hasta la isla de los Ladrones, y desde allí directamente a las Filipinas. En caso de que la salida fuera entre el 10 de noviembre y el 20 de enero, los navíos irían hacia Nueva Guinea y arrumbarían luego hacia Filipinas. Y si no se podía salir en enero, convenía esperar cuando menos hasta marzo, dirigirse al norte hasta alcanzar o superar los 34°, enfilar hacia los Ladrones y luego hacia las Filipinas. En cuanto al regreso a Nueva España, proponía iniciarlo antes de la estación de los vendavales. Por cierto, uno de los argumentos y de los deseos de Urdaneta era la ocupación de Nueva Guinea, parecer que no era compartido por otros técnicos, como Juan Pablo Carrión, que acabaría siendo nombrado almirante de la flota, cuyos preliminares habían empezado.

Los preparativos de la expedición fueron muy laboriosos, porque no se trataba solo de una empresa de descubrimiento o exploración: iba a tener mucha más entidad, pues el rey quería incorporar las islas Filipinas a la Corona, lo que suponía una expedición de conquista y colonización. Su salida se produjo el 21 de noviembre de 1564, muerto ya el virrey Velasco, bajo cuya presidencia en la junta de expertos se debatieron ampliamente las opiniones de Urdaneta y Carrión, y las dos fueron ponderadas en el Consejo de Indias antes de que se elaborara la instrucción definitiva de la expedición.

Carrión, nombrado almirante de la flota, aunque finalmente no iría en ella, se mostró abiertamente contrario al parecer de Urdaneta, rechazando la intervención en Nueva Guinea –tierra inhóspita– al considerar que lo mejor era dirigirse directamente a las Filipinas, como escribió en una especie de memoria, pues el archipiélago era «tierra vastísima y de mucha contratación y rica» y «son islas que los portugueses nunca han visto y están muy a trasmano de su navegación, ni han tenido noticias dellas si no aya sido por alguna figura o carta de marear nuestra».

(25) «Derrotero muy especial para dirigir a S.M. hecho por fray Andrés de Urdaneta de la navegación que había de hacer desde el puerto de Acapulco para las islas del Poniente. 1561», en *Colección de documentos inéditos de Indias de Ultramar II*, 119-138.

Velasco murió el 31 de julio de 1564, de manera que los preparativos finales de la expedición se hicieron bajo la supervisión de la Audiencia de Nueva España y del visitador Jerónimo Valderrama, quedando así fijadas las derrotas que debían seguirse. Dado que fue aceptado el parecer de Carrión y que, en consecuencia, se arrumbaría directamente hacia las Filipinas, las instrucciones que se dieron a Miguel López de Legazpi (26), jefe de la expedición, no deberían abrirse hasta que la armada se hubiera alejado cien leguas de Nueva España. Precaución oportuna, porque se consideraba muy necesaria la presencia de Urdaneta y existía el temor de que, si este se enteraba del rumbo de la expedición y de que no iba a Nueva Guinea, podría negarse a embarcar. Cuando las instrucciones fueron abiertas y comunicadas por Legazpi, el fraile conoció la ruta que se iba a seguir y los objetivos de la empresa: salvar a los que hubieran podido sobrevivir de las expediciones anteriores, evangelizar a los nativos, ocupar las islas y encontrar la ruta de retorno.

Los barcos preparados para el viaje eran las naos *San Pedro* y *San Pablo*, los pataches *San Juan* y *San Lucas* y un bergantín. En el curso de la navegación, el *San Lucas*, con una tripulación de veinte hombres, se fue distanciando del resto hasta desaparecer, para aparecer en agosto de 1565 en el puerto de Navidad, donde su capitán, Alonso de Arellano, declaró que a fines de enero de ese año había estado en Mindanao y que, al no encontrar al resto de la expedición, decidió regresar. Si fuera cierto, ese patache habría sido el primer barco en cruzar el Pacífico de poniente a levante.

«Posteriormente, se ha dudado de la veracidad de este viaje, ya que parece improbable que pudieran haber tenido éxito en una empresa tan importante con escasos y pobres instrumentos de navegación y un solo mapa, con pocas armas pero sin municiones, y con alimentos que pronto se acabaron o corrompieron. Sin embargo, a partir de la relación de este viaje, sí parece probable que Arellano no estuviera mintiendo en su narración. De cualquier forma, se sigue considerando a Urdaneta como el auténtico descubridor del *tornaviaje*, porque (...) fue este último el que dibujo perfectamente todo el derrotero y el responsable, por tanto, de que la ruta quedara establecida durante los siguientes siglos entre Manila y Acapulco» (27).

A la isla de los Ladrones llegó el resto de la expedición el 22 de enero de 1565, para alcanzar el 22 de abril Cebú, isla que Legazpi conquista en lo que quedaba de mes. Pudo entonces pensarse en el viaje de retorno, cuestión que asumió Urdaneta, eligiendo la nao *San Pedro* para intentar el tornaviaje. La nave se aprestó, su mando se entregó a Felipe Salcedo, nieto de Legazpi, y se dotó con una tripulación de doscientos hombres y tres pilotos. Uno de ellos era Esteban Rodríguez, piloto mayor, que iniciaría una crónica del viaje de regreso que no pudo concluir porque murió el 27 de septiembre de 1565, pero sí la terminó Rodrigo de Espinosa, segundo piloto mayor.

(26) Para el personaje y su momento, CABRERO FERNÁNDEZ, Leoncio (coord.): *España y el Pacífico. Legazpi* (2 vols.), Madrid, 2004.

(27) CERVERA, José Antonio: «Andrés de Urdaneta (1508-1568)...», p. 66.



El tornaviaje. Cátedra de Historia y Patrimonio Naval

La *San Pedro* zarpó de Cebú el 1 de junio de 1565. Cuando salió del archipiélago, arrumbó al norte-este y encontró la corriente de Kuro-Shivo cuando se iniciaba el mes de agosto, lo que la empujó hacia el este y permitió a los expedicionarios cruzar el Pacífico y llegar a California. El 1 de octubre arribaron al puerto de Navidad, y alcanzaron el 8 el de Acapulco: el Tornaviaje había sido posible y ya era una realidad. El tributo humano había sido elevado: murieron dieciséis hombres en el viaje, y de los que quedaban en la nao, solo dieciocho estaban en condiciones de trabajar, pues el resto se encontraba enfermo.

Enseguida empezaría el establecimiento de las relaciones entre Acapulco y Manila. El Galeón de Manila sería una especie de prolongación de la Carrera de Indias hasta Asia a través de América y el Pacífico:

«Esta ruta transpacífica tardó algún tiempo en organizarse. Si bien puede darse la fecha de 1593 (para la que se habla incluso de la constitución a través de varias cédulas reales de un *reglamento de 1593*) como la de la aparición de una regulación que iba a servir de base a todo el comercio posterior, esta norma fue sufriendo correcciones y modificaciones a lo largo de sus más de doscientos años de duración. Además, pese a estas medidas tendentes a la normalización de la ruta, el tráfico padecería todavía durante los primeros años de funcionamiento de toda una serie de vacilaciones y dificultades a la hora de resolverse a adoptar un modelo rigurosamente definido» (28).

Muy pronto se comprobó que mantener desde Nueva España un flujo repoblador hacia Filipinas iba a ser bastante difícil. En 1571 llegaron al archipiélago 140 hombres de guerra en dos navíos. Luego siguieron otras llegadas, pudiéndose comprobar que las flotas en las que más hombres arribaban eran aquellas que transportaban a los gobernadores, pues eran las que mejor equipadas venían.

(28) ALFONSO MOLA, Marina, y MARTÍNEZ SHAW, Carlos: «Iniciativa pública e iniciativa privada en el tráfico directo de España con Filipinas», en *Bajo el velo del bien público. Estudios en homenaje a Guillermo Pérez Sarrión*, Zaragoza, 2020, 87-110, pp. 87-88. No nos detendremos en la dinámica del asentamiento español en Filipinas. El lector interesado puede acudir a GARCÍA-ABÁSULO, Antonio: «Formación de las Indias Orientales españolas. Filipinas en el siglo XVI», en CABRERO, Leoncio (coord.): *Historia general de Filipinas*, Madrid, 1999, 169-206.

«La necesidad de soldados no fue solo para la defensa de las ciudades conquistadas, ya que otro objetivo fue la expansión por el Pacífico. Desde las primeras expediciones, la Corona trazó planes para la conquista de las Molucas y controlar así el comercio de las especias, lo que dio lugar a enfrentamientos con los portugueses, primero, y, posteriormente, desde comienzos del siglo XVII con los holandeses quienes serían la principal fuente de conflictos armados por el dominio del archipiélago. Otras amenazas recurrentes en los años siguientes fueron las rebeliones de los chinos de Manila, las de grupos de indígenas en diversas regiones de las Islas y el hostigamiento de los “moros” de Joló y Mindanao a las costas y poblaciones de los nativos súbditos de la Corona» (29).

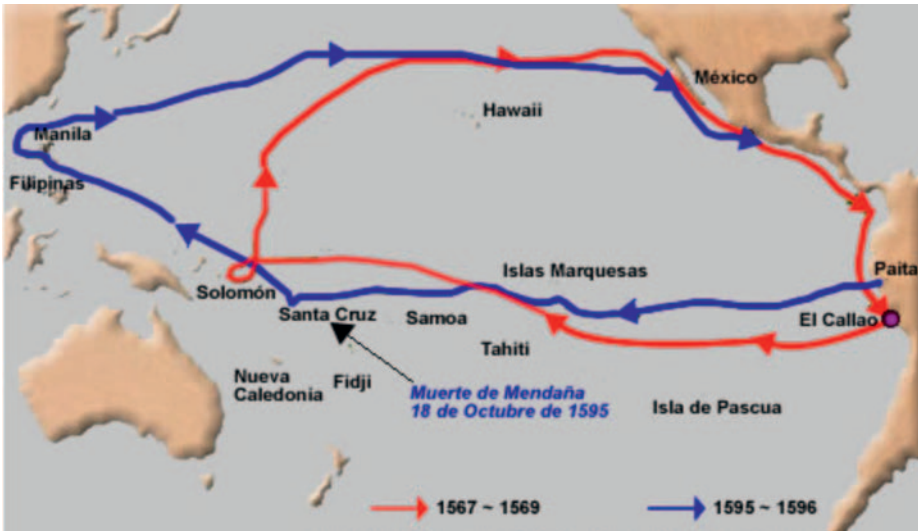
Por otra parte, el establecimiento de una conexión entre ambas orillas del Pacífico hizo que Felipe II pensara en la fortificación de los puertos de California; y dio órdenes en este sentido al conde de Monterrey, entonces virrey de Nueva España, a fin de que se pudiera proteger y defender a los navíos que llegaran de Filipinas, poniéndolos al resguardo de corsarios y piratas. En esta tendencia fue significativo el año 1596, cuando salió de Acapulco una expedición de tres navíos que anclaron en un puerto donde fueron amistosamente recibidos por los naturales, por lo que lo bautizaron como puerto de la Paz. En él se construyeron algunas cabañas. Una de ellas, la más grande, se destinó a la iglesia, y en ella se celebraron las primeras misas en California.

Con el establecimiento del Galeón, las Filipinas, las Marianas y las Carolinas quedaban conectadas con Nueva España; también se había avanzado mucho en el conocimiento del nordeste del Pacífico, con la exploración de California y de tierras más al norte. Pero quedaba un gran espacio pendiente de explorar: el Pacífico al sur del ecuador, y esa empresa se va a llevar a cabo desde los puertos del virreinato peruano a lo largo de la segunda mitad del siglo XVI, una vez superado el lamentable episodio de las guerras civiles (30).

El cosmógrafo Pedro Sarmiento de Gamboa reunió las informaciones que circulaban sobre la existencia de islas al sur, y presentó un proyecto de expedición al gobernador García de Castro, quien encargó la empresa a su sobrino Álvaro de Mendaña, para la que contaría con dos naos, *Reyes* y *Todos los Santos*. Sarmiento de Gamboa era nombrado cosmógrafo y responsable de la capitana. Zarparon de El Callao el 19 de noviembre de 1567. A los dos meses descubrieron una isla a la que bautizaron como Jesús –tal vez la isla Niu, de las Ellice–. Más tarde llegaron a unos islotes que bautizaron como Bajos de la Candelaria. Poco después arribaban a una gran isla que nombraron Santa Isabel, desde la que iniciaron la exploración de las Salomón. Cuando consideraron que ya no había más que descubrir, decidieron regresar a notificar los hallazgos realizados. Pero la noche del 11 de

(29) AGUILAR ESCOBAR, Antonio: *La defensa de un enclave español en el Pacífico. El ejército de dotación en Filipinas en los siglos XVI y XVII*, Almería, 2017, pp. 29-30.

(30) Para las expediciones en el Pacífico y sus resultados, LANDÍN CARRASCO: *Islario español del Pacífico*.



Las expediciones de Álvaro de Mendaña y Neyra (<https://pueblosoriginarios.com/biografias/mendana.html>)

septiembre un temporal separó las dos naves y se produjeron muchas bajas como consecuencia de la falta de víveres y de agua. Los que iban con Mendaña, después de una dura travesía, llegaron al puerto de Santiago de Colima, en Nueva España; a los dos días llegaba la otra nave. Continuaron la navegación rumbo sur hasta llegar a El Callao el 11 de septiembre de 1569: se había establecido la ruta a la Polinesia desde el Perú y se habían descubierto nuevas islas, incluidas las Salomón.

Mendaña vino a España a negociar una segunda expedición, sin conseguir más que una capitulación el 27 de abril de 1574 por la que recibía el nombramiento de gobernador y capitán general de las «islas occidentales», pero los gastos que se generaran los asumiría él, no la Corona. Cuando regresó a Lima se enteró de que su tío García de Castro había sido sustituido por el nuevo virrey, don Francisco de Toledo, quien paralizaría el proyecto, el cual solo se pudo reanudar siendo virrey don Hurtado de Mendoza, marqués de Cañete. En abril de 1595 salieron de El Callao cuatro navíos, 180 hombres y un grupo de matrimonios con los que se fundaría una población. A Mendaña lo acompañaban su mujer y tres cuñados. Pedro de Fernández de Quirós era el piloto mayor.

Navegaron sin problemas durante tres semanas, al cabo de las cuales descubrieron una isla que, según Mendaña, no pertenecía al archipiélago que buscaban, por lo que continuaron y avistaron otro grupo que bautizaron con el nombre de Marquesas o Marquesas de Mendoza, en honor del virrey. La navegación continuó descubriendo islas y agotando los víveres y el agua. Descon-



Itinerario de Fernández de Quirós y Torres. (https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Torres_journey.PNG)

fiando de alcanzar las Salomón, el 7 de septiembre fondearon en la isla que los expedicionarios llamaron Santa Cruz, donde, al ver las excelencias de una bahía que bautizaron Graciosa y la buena actitud de los nativos, decidió Mendaña establecer la población que iban a fundar, decisión no compartida por la mayor parte de los hombres. Para hacerle desistir de ese plan, asesinaron al cacique, y la buena actitud de los indios se convirtió en hostilidad; dos de los responsables del motín fueron ajusticiados, y Mendaña murió el 18 de octubre.

Finalmente, abandonaron Santa Cruz, y tras una penosa travesía, llegaron a Cavite el 11 de febrero de 1596. La mayoría de los supervivientes regresaron en el Galeón a Acapulco, adonde llegaron en diciembre de ese año. Pedro Fernández de Quirós abandonó Nueva España y llegó al puerto de Paita en mayo de 1597, decidido a continuar los planes de Mendaña. En febrero de 1600 estaba en Sevilla, desde donde continuó viaje hasta Roma a fin de ganar el jubileo del Año Santo para él y los miembros de su futura expedición. Después regresó a Madrid, donde se entrevistó con Felipe III y le convenció de la conveniencia de realizar su expedición descubridora por el Pacífico sur. En marzo de 1605 estaba en Lima, y allí comenzaron los preparativos. La expedición zarpó de El Callao el 21 de diciembre de 1605.

En febrero del año siguiente los expedicionarios habían alcanzado una isla de las Tuamotú, que llamaron de San Telmo. Tras avistar algunas islas, el 1 de mayo arribaron a otra mayor que nombraron Australia del Espíritu Santo: era la mayor de las Nuevas Hébridas, pero un levantamiento indígena frustró el proyecto de asentamiento. En pleno delirio místico, rayano en la locura, Fernández de Quirós decidió volver a la isla, pero una tormenta lo impidió, separó a los barcos y, finalmente, sus hombres impusieron el regreso, llegando en octubre de 1606 a Nueva España. Quirós decidió intentar una nueva expedición, para lo que viajó a España, pero después de años de infructuosos intentos, cuando por fin consiguió la aceptación de su nuevo proyecto, no pudo realizarlo, pues murió en 1615.

Luis Vázquez de Torres, portugués que iba en la expedición como almirante en el navío *San Pedro* y maestre, al separarse los buques esperó dos semanas a ver si podía reunirse con Quirós. Cuando salió al mar, el mal tiempo lo empujó hacia el noroeste en pos de la todavía desconocida Nueva Guinea, cuya costa sur recorrió. Y sin saberlo descubrió en septiembre de 1606 el estrecho que lleva su nombre, que separa Nueva Guinea de Australia. Desde allí arribó hacia Ternate, y en 1607 llegaba a Manila. Murió algunos años después.

Durante los viajes de Quirós y Torres se realizaron los últimos descubrimientos españoles en el Pacífico sur.

El Galeón de Manila y las amenazas sobre el nuevo espacio español

Mientras tanto, los acontecimientos seguían su curso en el Pacífico norte. De manera general, las relaciones de Manila y Acapulco se denominaron como el Galeón de Manila, el Galeón de Acapulco o la Nao de la China (31). Supuso en no poca medida la culminación de la globalización geográfica y comercial, pues la nueva ruta llegaba a Acapulco, cruzaba Nueva España y por Veracruz enlazaba con la Flota de Indias, conectándose así Asia con Europa a través de América. Y, si pensamos en los tiempos de la unión del imperio portugués a la Monarquía Hispánica, la integración de ambas Monarquías facilitó la conexión y la relación entre ellas, de modo que la ruta del Galeón tuvo una especie de apéndices que conectaban Manila con Macao y Tidore, posesiones portuguesas de sostenidas relaciones con Lisboa. Así se concluía una conexión realmente mundial.

El sistema del Galeón se estableció de manera duradera entre 1573-1576 y 1591-1593, y se mantendría hasta 1750-1754, cuando se introdujeron unas novedades, complementadas por las de 1769, que hicieron del comercio del Galeón una práctica diferente de la existente en relación con las Indias, pues va a ser un «comercio de tránsito intercolonial»:

«Al no funcionar los ensayos practicados para introducir un sistema de intercambios de mercaderías orientales a “trueque y rescate” de producciones obtenidas en las propias Islas Filipinas y poder excusar, de ese modo, la “saca de mucha suma de reales” que, desde el primer momento, se comprobó era el único modo de pago o contravalor aceptado por los mercaderes chinos y japoneses. Ante lo costoso de mantener el tráfico por cuenta de la Corona se limitaron y finalmente desaparecieron las restricciones impuestas a los comerciantes privados para negociar. Hacia 1589 la privatización del tráfico era un hecho ...

(31) Para su desarrollo, ALFONSO MOLA, Marina, y MARTINEZ SHAW, Carlos (eds.): *El galeón de Manila*, Madrid, 2000, y BERNABÉU ALBERT, Salvador, y RUIZ GUTIÉRREZ, Ana (coords.): *La Nao de China, 1565-1815. Navegación, comercio e intercambios culturales*, Sevilla, 2013. Para la conexión Acapulco-Manila, ALFONSO MOLA, Marina, y MORALES MORENO, Luis Gerardo (eds.): *Tornaviaje. la Nao de China y el barroco en México (1565-1815)*, México, 2016.

Desde 1593 en adelante no vuelve a hablarse más del fomento del tráfico a Filipinas, tan solo de regularlo, como quedaría fijado en la Reglamentación del galeón de Manila a Acapulco de dicho año» (32).

La forma en que se produjo el asentamiento español en Filipinas, y la naturaleza de la contratación entre los mercados de Asia y el mercado americano-español-europeo, a través del Galeón de Manila, originó «un sistema de negociar único en la historia del comercio internacional» La falta de interés en España y en Nueva España por las economías productivas de las islas Filipinas apenas estimuló su desarrollo, por lo que la población española se incrementó escasamente, y sin los recursos proporcionados por el Galeón no hubiera podido subsistir. Esto contrasta con los asentamientos portugueses desde fines del siglo XV, los holandeses a fines del siglo XVI en Ternate y Batavia, y los ingleses a comienzos del siglo siguiente, cuyos resultados radicaban en la naturaleza del asentamiento seguida: las factorías en el caso portugués, y las compañías privilegiadas en el de los holandeses e ingleses. En los tres casos se limitaron a disponer de las bases mercantiles necesarias para asegurarse el control del tráfico asiático, mientras que en el caso español se mantuvo el modelo indiano. La plata americana, que redujo la contratación colonial española en Filipinas a un comercio de intermediación, sería otro factor diferenciador de los otros modelos de explotación aplicados en el Pacífico (33). «El interés económico de la corona española sobre Filipinas se centró en el comercio de especias» (34).

Además, los galeones que hacían esta ruta estuvieron con frecuencia librados a sus propias posibilidades, de manera que la estructura naval implantada por España poco después de la ocupación del archipiélago, similar a las que funcionaban en otras partes del Imperio, perduró hasta el siglo XVIII. Junto a la Armada de Filipinas, compuesta por los buques de la Carrera del Galeón, desde los primeros años de la ocupación se construyeron armadas de galeras y galeotas para enfrentarse a los ataques de los corsarios japoneses, chinos, ingleses y holandeses (35). Estos últimos lo más que consiguieron fue incendiar un galeón en 1587 y no lograron capturar ningún otro en el siglo XVII.

A poco de la conquista del archipiélago por Legazpi empezaron los ataques piráticos de japoneses y chinos. Fue preciso organizar armadas y tropas para la defensa, lo que exigió que los mismos vecinos, armas en mano, colaboraran llegado el caso con las tropas y las modestas guarniciones de los fuertes de

(32) BERNAL, Antonio-Miguel: «La Carrera del Pacífico. Filipinas en el sistema colonial de la Carrera de Indias», en CABRERO, Leoncio (ed.): *España y el Pacífico. Legazpi I*, Madrid, 2004, 485-526.

(33) *Ibidem*, pp. 500-501.

(34) GARCÍA-ABÁSULO: «Formación de las Indias Orientales españolas», en CABRERO (coord.): *Historia general de Filipinas*, 169-205, pp. 189-190.

(35) BAUDOT MONROY, María: «La construcción de la Real Armada en Filipinas. Marineros españoles en Manila en la segunda mitad del siglo XVIII», *Espacio, Tiempo y Forma. Serie IV, Historia Moderna*, núm. 32 (2019), 163-192, p. 167.



Navegaciones españolas en el Pacífico (*Memorias de un Tambor*)

Santiago y de Nuestra Señora de Guía en Manila; además, hubo que movilizar a los indios fieles, sobre todo los de la región de Pampanga, cuya participación en las campañas entre 1575 y 1640 se ha calculado en una cifra entre 30.000 y 40.000 hombres; luego, su participación se equilibró más con los efectivos españoles, pero en cualquier caso los pampangos se fueron integrando en el ejército de dotación a lo largo del siglo XVII (36).

Por lo que se refiere a las tropas españolas, cuando llegaba un gobernador solía llevar algún contingente formado por soldados más o menos profesionales que se reclutaban en México, pero tales aportaciones nunca fueron regulares, por más que los gobernadores solicitaran la aportación de unos doscientos hombres anuales. Por ejemplo, cuando Francisco de Sande asumió la gobernación del archipiélago, llegó con 178 soldados, pero hasta 1577 no se registró la llegada de más hombres y armas. Es cierto que con Gonzalo Ronquillo de Peñalosa, entre 1578 y 1583, se advierte cierto dinamismo, pero sin la entidad suficiente para conquistar Ternate. A la falta de efectivos y resultados contri-

(36) Véase BORA O MATEO, José Eugenio: «Contextualizing the Pampangos (and Gagayano) soldiers in the Spanish fortress in Taiwan (1626-1642)», *Anuario de Estudios Americanos*, vol. 70, núm. 2 (julio-dic. 2013), 581-605.

buía de manera decisiva la mala situación en que se encontraban los soldados, que el gobernador Santiago de Vera expone con crudeza, además de quejarse de la falta de efectivos, al Consejo de Indias:

«La pobreza y necesidad que la gente de guerra pasa por no les haver V. M. mandado dar salario (...) la cual llega al extremo tal que muchos soldados mendigan de puerta en puerta, y los vecinos también pobres no los pueden socorrer, andan desnudos y muriendo de hambre sin poderse valer de su trabajo por no haber en qué ocuparse» (37).

Así pues, hubo que hacer frente a las amenazas y ataques exteriores con los medios disponibles, siempre escasos, como testimonian los distintos gobernadores, que han de enfrentarse a una activa piratería. Los piratas japoneses tenían su base en Kagoshima, y en 1581 llegó a Cagayán una flota de veintisiete navíos comandados por Tai Fusa. El gobernador de las islas, Gonzalo Ronquillo de Peñalosa, con la colaboración de los nativos expulsaba dos años después a los japoneses. Los chinos, con Lin Feng (conocido como Limahon), en 1574 atacaron Manila con sesenta barcos, pero fueron rechazados y acosados, al norte, en Panganisán en 1576 (38). Los artífices del tercer foco de piratería en las Filipinas fueron los malayos musulmanes, con sólidas posiciones en la mitad sur de Mindanao y en las Joló o Sulú, donde no solo resistían la penetración española sino que también mantenían una guerra permanente, que manifestaban en ataques continuos contra las islas ocupadas por los españoles, que contraatacaron en los primeros años del siglo XVII (39).

Desde 1600 quedó patente la agresividad holandesa, que se manifestó en el ataque, procedente del Pacífico, de Olivier van Noort, quien con dos navíos pretendía apoderarse de Manila, pero en el choque naval fue rechazado por los españoles. En 1601 se crea la Compañía Holandesa de las Indias Orientales (VOC), que disfrutaría del monopolio comercial holandés con las Indias Orientales durante veinte años, además de gozar de grandes atribuciones políticas y militares. En 1605, mandados por el almirante Cornelio Maatalief, los holandeses ocuparon las Molucas, expulsando a los portugueses de Tidore, Ternate y Amboina. Las dos primeras fueron recuperadas por la reacción española desde Filipinas, que impuso la soberanía española en Ternate y Tidore.

Pero los recursos militares españoles no daban para mucho más, por lo que se renunció a una política expansiva para concentrarse en el mantenimiento de

(37) La carta del gobernador está fechada el 26 de junio de 1586. Es comentada por AGUILAR ESCOBAR: ob. cit., pp. 31-32, quien en las páginas siguientes da información sobre las deficiencias y carencias del dispositivo militar español en las Filipinas al hilo de los diversos gobernadores que se suceden en el archipiélago.

(38) China apareció en el horizonte de la política de Felipe II desde el mismo momento de su ascenso al trono, como se comprueba en el contenido de la tesis doctoral de CHENGUANG LI: *La estrategia china de Felipe II. la vía castellana (1556-1581)*, defendida en la Universidad Autónoma de Madrid en 2018 y consultable en red.

(39) Véase ALFONSO MOLA y MARTÍNEZ SHAW: «Defensa naval...», p. 138.

las Filipinas y su significación comercial. Pese a ataques y amenazas, si en un mapa incluimos las expediciones y tenemos en cuenta los asentamientos españoles en ambas orillas, el Pacífico fue durante más de dos siglos el «lago español».