

## EL LAGO ESPAÑOL

Memoria de cuando el Mar Pacífico era conocido como “El Lago español”

Por *José Antonio Crespo-Francés\**

(I)

### Las Molucas motor del avance

En los cuadros sucintos que se exponen no podemos olvidar a todos aquellos viajes menores que también surcaron sus aguas, como a los pioneros de su navegación que con sus fracasos abrieron el camino a los siguientes.

Por ello hemos de recordar que el 24 de julio de 1525 parten de La Coruña las siete naves y casi 500 hombres bajo el mando de Frey Francisco José García Jofre de Loaysa, descendiente de Godofredo de Bouillón primer rey de Jerusalén, con destino a las Molucas, en búsqueda de un camino hacia las llamadas entonces *islas de la Especiería*.



En 1522, poco después de la primera circunnavegación protagonizada por Juan Sebastián Elcano, Carlos I, acuciado por la situación económica y a pesar de las reclamaciones portuguesas, decide formar una flota para adquirir las Islas Molucas para su imperio. El motivo era estratégico y económico, debido a la producción de especias como el clavo, la pimienta, la canela y la nuez moscada, cuyos precios eran astronómicos, en dichas islas, también conocidas como *"Islas de la Especiería"*.

El 31 de mayo de 1524 fracasaron las reuniones que mantenían en Elvas y Badajoz los representantes de España y Portugal sobre la cuestión de la propiedad de las islas Molucas. Con el fin de las conversaciones, el rey Carlos ordenó que se pusiera en marcha la expedición que ya se preparaba aunque paralizada durante las negociaciones. Después de catorce meses de preparativos la escuadra estaba preparada para hacerse a la mar.

El 5 de abril de 1525, el Emperador Carlos nombró a fray García Jofre de Loaisa Comendador de la Orden de San Juan, como Capitán General de la Armada y Capitán General y Gobernador de las Islas Molucas, escogiéndolo tanto por su noble linaje como por su experiencia y conocimientos náuticos.

La escuadra se componía de las siguientes naos:

- *Santa María de la Victoria*, de 360 toneladas, al mando del propio Loaisa.
- *Sancti Spiritus*, de 240, al mando Juan Sebastián de Elcano, como Piloto Mayor de la expedición y segundo jefe.
- *Anunciada*, de 204, al mando de Pedro de Vera.
- *San Gabriel*, de 156, al de Rodrigo de Acuña.
- *Santa María del Parral*, de 96, al de Jorge Manrique de Nájera.
- *San Lesmes*, del mismo tonelaje y al mando de Francisco de Hoces.



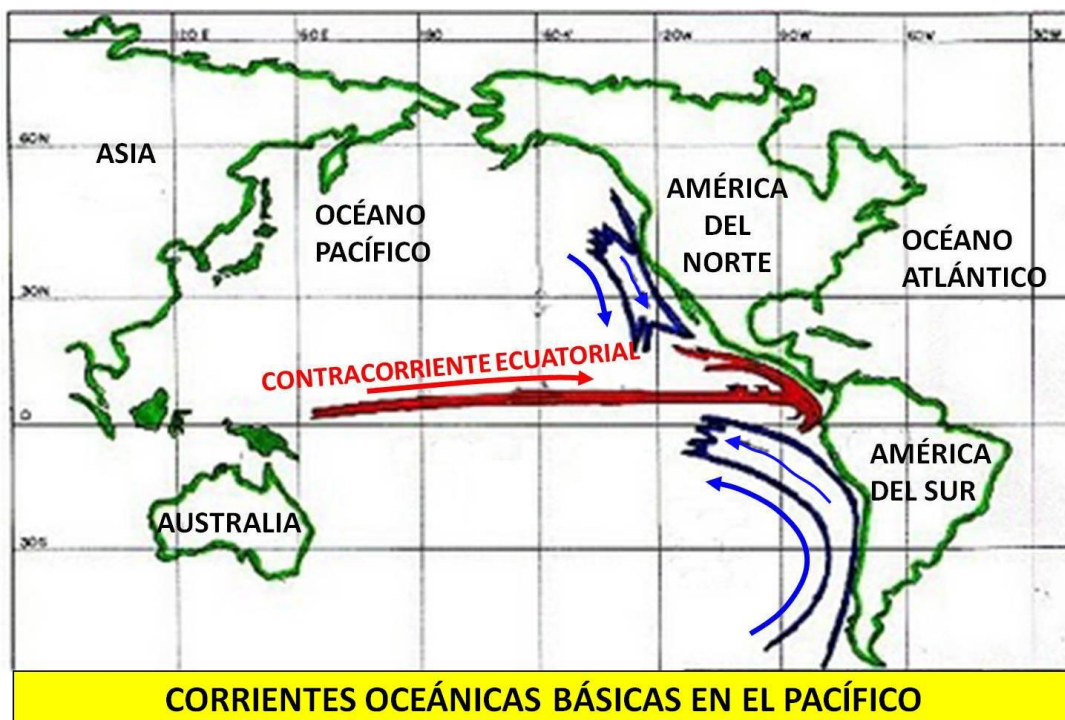
Legazpi en Cebú

A ellas se sumaba el patache *Santiago*, de 60 toneladas, al mando de Santiago de Guevara, siendo la dotación completa de todas ellas de unos 450 hombres, lo que la convertía en una de las mayores expediciones de su época. Entre ellos estaban algunos veteranos de la primera circunnavegación del globo, como el mismo Elcano que era el segundo comandante y piloto mayor, que perdió la vida en la expedición, y Rodrigo de Triana, que avistó América en el primer viaje de Colón.

Recordemos que participaba en la expedición, como ayudante de Elcano, el jovencísimo Andrés de Urdaneta, que llegaría a ser el más grande cosmógrafo de su tiempo.

Tras zarpar desde La Coruña la expedición pasa por Madeira el 31 de julio de 1526 para llegar el 1 de agosto a la Gomera, donde hicieron una escala de doce días, en lo que se aprovechó para hacer aguada y reabastecer a las naves de leña, carne fresca y repuestos de velamen. Antes de zarpar, a instancias de Juan Sebastián de Elcano, Urdaneta se reúne con los capitanes y pilotos, explicándoles las dificultades con las que se van a encontrar en las aguas cercanas al estrecho de Magallanes y al doblar el cabo de Hornos, por lo que se concreta que él con su nave viajaría en cabeza y que los demás procurasen seguir sus aguas, para no sufrir pérdidas innecesarias.

Zarpan de esta isla el 14 de agosto con rumbo sur, siguiendo las recomendaciones de navegación establecidas por Colón. A los cuatro días, a muy poca distancia del Cabo Blanco, se le partió el palo mayor a la capitana; para reforzar a los carpinteros de a bordo, Elcano envía a dos de sus mejores carpinteros, que con una chalupa intentaron llegar a la nao averiada, logrando hacerlo, pero no sin un padecimiento exhaustivo, pues la mar de pronto se había arbolado, acompañada de un fuerte aguacero. La escuadra estaba navegando solo con los trinquetes, debido al mal tiempo reinante, lo que provocó en un falso movimiento, que la *Santa María del Parral*, fuese abordada por la nao averiada, lo que le produjo grandes desperfectos en su popa, quedando seriamente dañada.



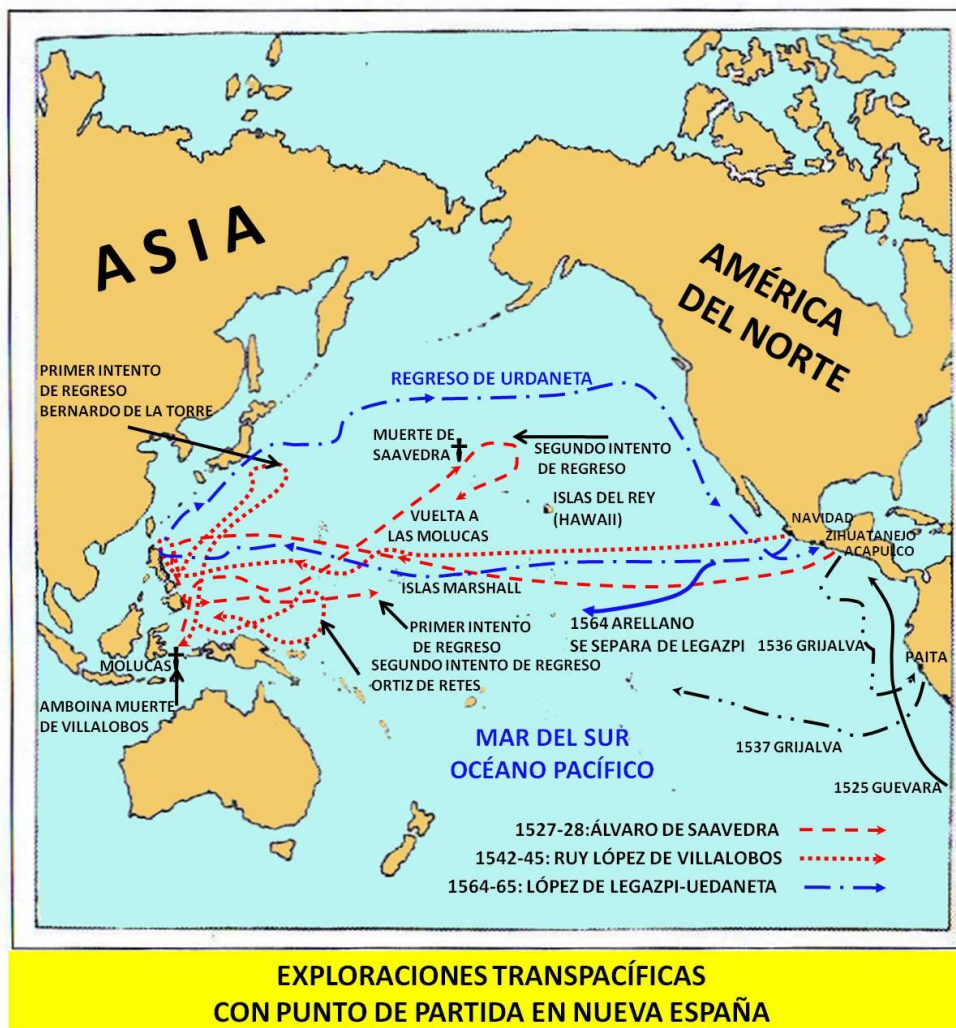
Se perdió casi mes y medio por las calmas en el golfo de Guinea recomponiéndose las naves en la isla de Annobón a la que Urdaneta llamó de San Mateo.

Desde aquí zarpan aprovechando los Alisios con destino al Brasil, avistando sus costas el 19 de noviembre. Como era territorio portugués viraron con rumbo Sur.

En el trayecto pasaron frente a la isla de Cabo Frío el 5 de diciembre y el cabo de Santa María el 19 de diciembre, para poner rumbo oeste el 26 de diciembre alejándose unas dos leguas de la costa, sufriendo un violento temporal el día 28 que causó daños a las naos, haciendo que la capitana se perdiera de vista del resto de la expedición. Elcano, como segundo jefe de ella, propuso que se la buscara a sotavento, pero la idea no fue aceptada por el piloto mayor de la *San Gabriel*.

Debido a ello esta nao continuó su rumbo sola, quedando las demás en búsqueda de la capitana, pero pasaron los días y se perdieron ambas, por lo que las cinco restantes decidieron poner rumbo al Sur, en dirección al río de la Santa Cruz, como había estipulado Loáisa. Dejaron atrás, pues, el Río de la Plata y alcanzaron Santa Cruz, a 50º de latitud sur, el 12 de enero.

Aprovechando la ensenada, Elcano decidió esperar un tiempo en Santa Cruz, a ver si se lograba reunir todas las naves, supuesto que se había tratado en el consejo de capitanes en la isla de Gomera; pero de nuevo la propuesta fue rechazada, en esta ocasión por la totalidad de los capitanes. No obstante se acordó dejar en una isleta una gran cruz y debajo de ella una olla con las indicaciones para encontrar la expedición en caso de que las dos naos perdidas dieran con el lugar, diciendo que las esperaban haciendo agua y leña en el Puerto de las Sardinias, en el estrecho de Magallanes.



El 14 de enero después de errores e intentos según relata Urdaneta, dieron con la verdadera embocadura del Estrecho, fondeando al abrigo del cabo de las Once Mil Vírgenes. Un tremenda tormenta provocó que la nao *Santi Spiritus*, a pesar de haber lanzado cuatro anclas, comenzara a garrear hasta que se deshizo contra las rocas y se hundió, mientras que el resto de naos pudo aguantar mejor el temporal. Durante el intento de entrada en el estrecho de Magallanes sufren temporales y naufragios para reunirse de nuevo con las dos naves perdidas el 24 de enero de 1527 y al día siguiente quedó por fin reunida la expedición al abrigo del cabo de las Once Mil Vírgenes.

Loaísa ordena a Elcano que con la *Parral*, la *San Lesmes* y el patache, se adentrara en el Estrecho y recogiera a los que habían naufragado y los materiales acopiados, por lo que zarpa el día veintiséis de enero, regresando diez días después con todos ellos y librándose por poco, de otra tempestad tan frecuente en ese estrecho.

Cuando esto sucedió se encontraban embarcados en la *Parral*, tanto Elcano como Urdaneta, que junto al patache, buscan un buen refugio en un arroyo, donde las naos quedan a merced del fortísimo viento suroeste. En esta tesitura Elcano siempre atento, descubre un abrigo natural, logrando meter allí a su nao y el patache. Pero la *San Lesmes*, al mando de Francisco de Hoces, es empujada por el temporal y viaja hasta los 55º de latitud Sur, convirtiéndose con su tripulación en los primeros en descubrir el paso del actual cabo de Hornos, en temido extremo sur del continente, anticipándose 55 años al pirata Francis Drake, y es por ello que los españoles e hispanoamericanos llaman a la zona mar de Hoces, lo que luego los anglosajones renombraron pasaje de Drake.

En la espera de Elcano esperando que el temporal amainara, encontraron a la *San Gabriel*, cuyo capitán, Rodrigo de Acuña, le informó que la capitana de la expedición se había estrellado, y salvo el maestre y unos pocos marineros que habían abandonado la nao se habrían salvado. Martín de Valencia, segundo de Acuña, le confesó encontrarse derrotado ante tantos y tan repetidos desastres, y por ello resolvía el dar por terminada la expedición y regresar a España. Elcano por su parte ordena el envío de auxilios a sus compañeros e intenta rescatar la nao *Victoria*. Gracias a su oportuno auxilio se consiguió que la capitana no se hundiera, salvando al mismo tiempo a todos lo que habían permanecido a bordo.



El día 10 de febrero Andrés de Urdaneta anotaba en su diario la deserción de la *Anunciada*, cuyo capitán, Pedro de Vera, expresó su propósito de navegar hacia las Molucas por el cabo de Buena Esperanza, es decir, con rumbo opuesto y en contra de los pactos con Portugal, por lo que la nao salió de la boca del Estrecho haciendo oídos sordos a las órdenes recibidas. Afirma Urdaneta: «*no quiso venir adonde nosotros estábamos*» y con cierta amargura continúa más adelante: «*A la tarde desapareció y nunca más la vimos*».

Tras las tormentas sufridas y el lamentable encallamiento de la capitana Victoria, las naos no estaban ya para soportar ningún temporal, por lo que el 13 de febrero, Loaisa y Elcano convinieron el regresar al río de Santa Cruz para reparar los daños por el temporal sufrido por las naves. Se ordenó a Rodrigo de Acuña, que con su nao fuera a buscar al patache para transmitirle la orden, ya que de lo contrario se podría perder; pero Acuña se hizo el sordo, actitud que molestó enormemente al responsable de la expedición, Loáisía, que le incriminó de nuevo a ir. Acuña le contestó «*que adonde él no se quisiese hallar que no le mandare ir*», pero ante la amenaza en firme de Loáisía, accedió y de paso para recuperar a su chalupa, que estaba en poder del patache.

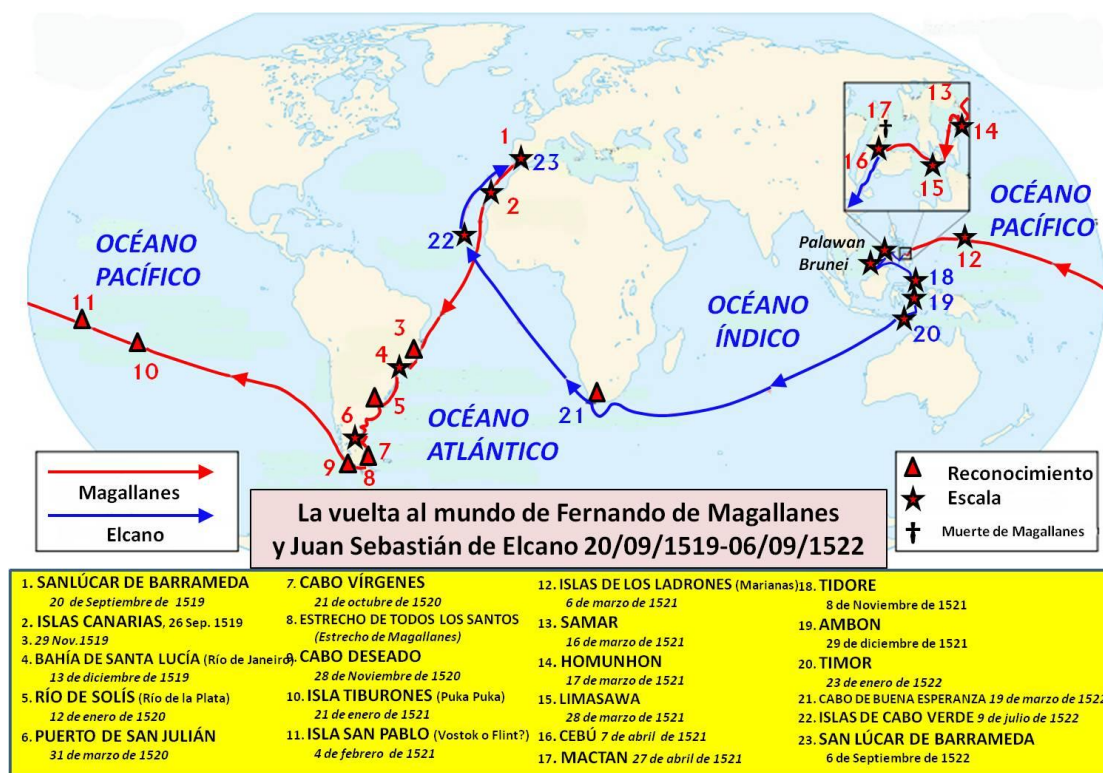
Al igual que en días anteriores la *Anunciada* había desertado, ahora le ocurría lo mismo a la nao *San Gabriel*, que volvió a Castilla por la costa de Brasil, teniendo que hacer frente a tres galeones franceses. Tras la muerte de Acuña, su nuevo capitán y segundo, Martín de Valencia, fue hecho prisionero de los franceses y después liberado, consiguiendo entrar con su nave en el puerto gallego de Bayona el 28 de mayo de 1527, sin apenas víveres y al borde de la extenuación.

Con la deserción de la *Anunciada* y la *San Gabriel* la expedición quedaba herida de muerte, pues a ello había que añadir que el resto de naves no estaban como se ha dicho en condiciones de navegar. Quedaron en este fondeadero por espacio de un mes realizando labores de reparación y mantenimiento de las naves y haciendo acopio de comida. Las condiciones de la pesca eran muy fáciles, ya que en la bajamar incluso se podía coger el pescado con la mano; allí también probaron por primera vez la carne de foca.

La situación era dramática, pueden observar en la capitana, aprovechando que la bajamar la dejaba en seco, los graves daños que tenía con el codaste completamente roto, y tres brazas de la quilla, lo que hacía muy complicado el ponerla en servicio otra vez. Aquí podemos imaginar la experiencia y profesionalidad de los carpinteros que se pudieron manos a la obra con el auxilio de los brazos de todos.

Con la pérdida de la segunda nao de la expedición y la deserción de la *Anunciada* y la *San Gabriel*, no se podía perder el único navío bien armado y de mayor porte. Los carpinteros pudieron a todos los expedicionarios en marcha dedicándose por completo a reparar la capitana. Se recogieron y emplearon materiales de la perdida *Santi Spiritu* y de los que llevaban de repuesto en los demás buques, consiguiendo finalmente poner a flote la *Santa María de la Victoria*, utilizado, en casi toda la tablazón, planchas de plomo y «*cintas de fierro*». Además se pudo construir un

batel para la *Santa María del Parral* y la *San Lesmes*, esta última a causa de los daños que tenía se la estuvo a punto de dar por inútil, pero las grandes bajamares permitieron poder terminar de repararla y ponerla en servicio.



El 24 de marzo concluyeron las reparaciones y se volvieron a hacer a la mar. El día 5 de abril doblan el cabo de las Once Mil Vírgenes, y el día 8 del mismo mes, con el patache en cabeza en misión de exploración, se adentran en el estrecho.

Al llegar a la posición donde se había quedado anteriormente la nao capitana, Loáisía manda la chalupa para recoger algunos cepos de lombarda y toneles, que se habían quedado allí, siendo atacados por los nativos. Al siguiente día el grueso de la expedición, se encontró con el patache, que estaba a buen abrigo esperando su llegada, quedando todos reunidos.

A continuación se reanuda el complicado paso del estrecho de Magallanes, un enloquecedor laberinto de entradas y salidas de 305 millas marinas de longitud que obligaba a mantener en constante vigilancia a alguna nave exploradora en vanguardia. Como las desdichas no vienen solas cuando ya estaban a punto de salir, la nao capitana sufre un incendio en su cubierta por estar encendido un fuego para cocer una caldera de brea, que pudo ser sofocado.

El 12 de abril arriban al puerto de la Concepción y el 16 están en la punta de Santa Ana, que llaman *estrecho de las Nieves*, por estar todas sus cumbres cubiertas. El ensordecedor rugido de la mar, al encontrarse los dos océanos, hacía temblar los cascos de las naos. A esto se sumó que la noche del 18 de abril los expedicionarios se llevaron un gran susto en el puerto de San Jorge donde comenzaron a oír gritos de los nativos patagónicos, que provistos de tizones encendidos intentaban abordarlos aunque finalmente no lo consiguieron.

Entre el 25 de abril y el 2 de mayo la expedición se detuvo en Buen Puerto. El 6 de mayo, en las cercanías del puerto de San Juan, la expedición sufre un nuevo temporal, logrando con gran dificultad arribar al citado puerto. Una vez fondeados, comenzó una fuerte nevada por lo que Urdaneta describe: «*no había ropas que nos pudieran calentar*».

El mal tiempo obligó a la expedición a permanecer en el lugar unos días. Pensando que el tiempo mejora se vuelven a hacer a la mar, pero a las pocas millas, se ven obligados a regresar, pues el temporal permanece y aumenta su intensidad. Urdaneta anotaba en su diario las tremendas condiciones de vida a bordo: «*A las noches eran tantos los piojos que se criaban, que no había quien se pudiese leer*»; hubo el caso concreto de un marinero que falleció de aquella plaga y que Urdaneta describe: «*todos tuvimos por averiguado que los piojos le ahogaron*».

El 15 de mayo el tiempo comienza a mejorar por lo que inmediatamente se hacen a la mar. El sábado 26 de mayo de 1526, víspera de la festividad de la Santísima Trinidad, la armada alcanza el extremo de la isla Desolación y dobla el cabo Deseado, saliendo del estrecho de Magallanes, tras 48 angustiosos días de travesía.

## LA EXPEDICIÓN SE DESMEMBRA

Seis días después de entrar en la inmensidad del océano Pacífico, el 2 de junio, la escuadra se encontró otro temporal que deshizo la expedición, pues desde las cofas no se advertía a bajel alguno a la vista. Estando ya a unas ciento cincuenta leguas del cabo Deseado, la tempestad se convirtió en casi un huracán, lo que todavía contribuyó más al alejamiento de las naos. La expedición ya no volvería a reunirse jamás, pero se tiene constancia de los rumbos de los barcos separados:

**La San Lesmes** fue vista por última vez por el patache, y de ella nunca más se supo. Más de dos siglos después en el año de 1772, la fragata *Magdalena* encontró una gran cruz muy antigua cerca de Tahití, por lo que por esta noticia, el historiador Martín Fernández de Navarrete sacó la conclusión, que por la derrota seguida y las corrientes, y con los últimos datos del patache, se puede casi asegurar que fueron a parar allí. En 1929 se encontraron unos cañones españoles del siglo XVI en la isla de Amanu, en las Tuamotu. Otros autores opinan que llegaron hasta Nueva Zelanda y naufragaron en la costa meridional de Australia; desde allí la tripulación habría costado la isla hasta pasar el cabo York, siendo después apresados, probablemente, por la segunda expedición del portugués Gomes de Sequeira.

**La Santa María del Parral** logró cruzar el Pacífico y alcanzar las islas Célebes. Una sedición, preparada por los marineros Romay y Sánchez, dan muerte al capitán, Jorge Manrique de Nájera, a su hermano y al tesorero. Después hicieron embarrancar en la isla de Sanguin, cercana a la de Cebú, donde desembarcaron. Pero los indígenas los atacaron, matando a varios de los españoles y capturando al resto. Menos de dos años después, en febrero de 1528, la expedición de Álvaro de Saavedra recogió a estos marineros; los instigadores del motín, Romay y Sánchez, fueron procesados, declarados culpables de amotinamiento, desobediencia y asesinato, y ejecutados en Tidore.

Con respecto al **patache Santiago**, al mando de Santiago de Guevara, un temporal en junio de 1526 lo separó del conjunto y puso rumbo norte. Realizó un asombroso viaje de 10.000 km hasta alcanzar la costa de Nueva España,

Se mantuvo a la deriva por varias semanas y gracias a la corriente de Humbolt navegó rumbo al norte del Pacífico, hasta tierras de la Nueva España fondeando en el golfo de Tehuantepec el 25 de julio de 1526 y el 13 de diciembre después de mil peripecias en Acapulco.

Más tarde parte de la tripulación y pertrechos de esta nave participaron en la expedición de Álvaro de Saavedra, que también cruzaría el Pacífico entre 1527 y 1529.

Por aclarar digamos que un patache o pinaza, es un bote menor de carga de aproximadamente 60 toneladas, que se habilita para llevar materiales que serán utilizados por las demás embarcaciones de una flota. Aunque tiene autonomía de navegación, requiere la guía de las naves mayores.

La sabrosa aventura del patache Santiago fue descrita por Mariano de la Cueva, aunque no cita la fuente de la que obtuvo esa historia, pero es real, como lo constatan las crónicas en la Nueva España, donde ya se realizaban los preparativos para enviar una expedición a las Molucas. La presencia de marinos de la expedición de Loaisa en tierras mexicanas dio certidumbre a Hernán Cortés de que era posible y necesario acelerar los preparativos de su empresa.

A mediados de **agosto de 1526** en la ciudad de México, se presentó ante el Conquistador un clérigo, fray Juan de Aréizaga. Venía de Tehuantepec, a 375 leguas al sur de la capital de la nueva España. El insólito visitante contó a Hernán Cortés *cómo había salido en un patache de la Armada de Loaisa y que creía que esa expedición ya había llegado a la Especería. Que habiendo ya pasado el estrecho de Magallanes un viernes primero de junio perdieron de vista las naves y se afligieron mucho porque no tenían ya sino cuatro quintales de bizcocho y eran cincuenta personas e arbitraban que estaban de la primera tierra de donde pudiésen comer, dos mil leguas. Pensaban que se encontraban en medio del océano, sin darse cuenta de que habían seguido a corta distancia la costa de Chile y Perú.*

*E decía este clérigo Don Juan (de Aréizaga) que llevaba un gallo e una gallina e que cada día ponía la gallina un huevo, salvo en el Estrecho que por el mucho frío dejó de poner. Que le quisieron dar por el gallo y gallina cincuenta ducados y su dueño menos quiso porque con aquellos huevos se hacía mucho bien y socorro a los enfermos.*

Anduvieron perdidos y el 25 de julio *"surgieron sobre un cabo"* (vieron tierra) y acordaron que metido en una caja de madera (pues no tenían batel ni lancha) uno de ellos *"fuese a tierra llevado por el aire y oleaje e que llevóse espejos y tijeras y peines por que los indios no lo matasen o comiesen"*.

Así lo hicieron y contactaron con los nativos recibiendo información de la proximidad de los suyos.

*"Dijéronles que a veinticuatro leguas había un cristiano. Era nada menos que el gobernador español puesto ahí de mano de Cortés. Vino hasta la playa echado en una hamaca que llevaban doce indios y luego que vido al Capitán Guevara y al Clérigo se apeó y los fué a abrazar y les preguntó que cuyos era y por quién iban en aquella tierra y si eran cristianos y de qué nación y ellos dijeron; "Cristianos somos y vasallos del Emperador Don Carlos y españoles y habemos aqui aportado con mucha necesidad y deseamos saber qué tierra es aquesta, pues ha placido a Dios que hallemos quien nos lo diga"...habían llegado a Tehuantepec*

El gobernador español respondió: *"señores, todos somos vasallos del César; en su tierra están. Esta tierra es parte de la Nueva España, a donde es Capitán General y gobernador el Señor Hernán Cortés por sus majestades y es una de las mejores tierras y señoríos del mundo, en la cual hay muchas y muy grandes poblaciones y ciudades y grandes señores de los indios naturales".*

El gobernador de Tehuantepec indicó al Capitán Guevara que pasase a verse con Hernán Cortés que estaba en la ciudad de México a trescientas setenta y cinco leguas. Guevara respondió que estaba enfermo y que no pensaba que podría llegar vivo. Acudió en su lugar su primo el padre Aréizaga, que quedaría como el primer navegante español que llegaría a México por las costas del Pacífico.



## **YA POR FIN EN EL PACÍFICO**

El 2 de junio de 1527 ya dentro del Pacífico, la San Lesmes se pierde creyendo que fue a parar a Tahití, según pruebas aparecidas doscientos años después, La *Santa María del Parral* logró cruzar el Pacífico y alcanzar las Célebes.

La nao *Santa María de la Victoria*, encontrándose sola el 4 de junio a 41° 30' de latitud sur, prosiguió el viaje. El 24 de junio de 1527 falleció el piloto don Rodrigo Bermejo; el 13 de julio le siguió el contador don Alonso de Tejada; el día 30, cuatro días después del paso del Trópico de Capricornio, moría el capitán general Loaysa, jefe de la expedición, siendo nombrado su sucesor Juan Sebastián de Elcano, ya muy enfermo, quien falleció 5 días después, el 6 de agosto. Andrés de Urdaneta fue uno de los testigos que firmaron el testamento del insigne marino, en el que dedicaba un recuerdo emotivo a su villa natal.

Unas horas después de Elcano moría Álvaro de Loáisía, sobrino del jefe de la expedición, que había sido nombrado contador al fallecer el titular

En sustitución de Elcano fue nombrado general Alonso de Salazar. Luego irían a las islas de los Ladrones, San Bartolomé, Guam (el 5 de septiembre), Mindanao (10 de septiembre), Las Molucas (22 de octubre), y tras el cautiverio y adversidades diversas los 24 últimos supervivientes llegaron a Lisboa a mediados de 1536.



Elcano

## CONCLUSIÓN

Realizaron numerosos descubrimientos geográficos y marítimos, pero su travesía fue una sucesión de desastres, calamidades y deserciones. Durante el viaje murieron, entre otros, el capitán Loaysa y Elcano. Tres de las naves no llegaron a cruzar el estrecho de Magallanes y sólo una, la *Santa María de la Victoria*, alcanzó las Molucas, donde la tripulación aún tuvo que enfrentarse con los portugueses durante casi un año.

Se acordó que los españoles permanecerían en la isla de Maquien que habían tomado al rey de Ternate, sin intentar comprar clavo de olor ni aliarse a los enemigos de los portugueses, los reyes de Gilolo y Tidore. Las cosas tomadas mutuamente debían devolverse. Posteriormente fueron trasladados a Goa en la India, en donde se les unieron los supervivientes de la expedición de Saavedra.

Tras sufrir innumerables vicisitudes a lo largo de un durísimo y amargo viaje, sólo 24 hombres de esta nao regresaron a España.

De toda la tripulación, el primero que llegó de regreso a España fue un marinero llamado Urdaneta. Habían transcurrido doce años desde la partida.

Y yo me pregunto ¿es que no hay un solo artista de la cinematografía que no se sienta atraído por un material del que existe documentación exacta gracias a Urdaneta, y realizar un film que recoja estos apasionantes, inacabables y enloquecidos doce años de aventura de la expedición de Loaisa para memoria de este perdido país, España, que olvida cuando no agradece a sus exploradores y a todos aquellos que la edificaron?

## (II)

En estas líneas vamos a hacer un repaso de la exploración del Pacífico a través de la vida de uno de los puertos más importantes que protagonizaron el paso, llegada y salida de nuestras naves.



### El Puerto de Santiago de la Buena Esperanza, Manzanillo, testigo de la exploración

Manzanillo recibió su nombre de los primeros españoles que llegaron a su costa pues encontraron muchos árboles de manzanilla (*Ippomane mancinella*), árbol euforbiáceo, de fruto venenoso y que produce urticaria cuando se está mucho tiempo cerca de él.

Teniendo como referencia el Puerto de Santiago podemos recordar multitud de personaje y eventos olvidados relativos a la exploración del Pacífico.

Pongamos como año de partida 1521 citando a Magallanes como el primer europeo que vio el archipiélago de las Marianas, que desembarcó en la isla de Guam y reclamó las islas para el Rey de España, bautizando las islas como *Islas de*

*los Ladrones*, que luego en 1667 España las reclamaría efectivamente, dándoles el nombre de la reina española Mariana de Austria, esposa de Felipe IV.

**En 1522**, el capitán Gonzalo de Sandoval llega hasta el puerto de Salahuá o playa *del tesoro*, junto a Manzanillo, recorriendo y explorando el litoral. Las fuerzas de Hernán Cortés habían vencido a los mexicas en Tenochtitlán y buscaban nuevos recursos en el Pacífico, motivo por el cual descubrieron la que llamaron la "*Bahía de Buena Esperanza*". Sus fuerzas desembarcaron en la *Playa La Audiencia*, también en Manzanillo, entre los que se encontraba Gonzalo de Sandoval, marino de confianza de Cortés, que había derrotado las fuerzas del Rey Colimán.

El bergantín "*Espíritu Santo*", que fue uno de los tres barcos que formaban la Armada de Álvaro de Saavedra Cerón, tras partir de Zacatula el 14 de julio de 1527 descubre, reconoce y explora la bahía de Manzanillo el 24 de julio de 1527. Venía al mando del capitán Pedro de Fuentes que al llegar al actual pueblo de Salagua le denominó con el nombre de *Puerto de Santiago de la Buena Esperanza*, por haber llegado a ese lugar en vísperas del festejo del apóstol Santiago el Mayor.

Luego de los primeros reconocimientos efectuados por el bergantín, se ordenó a tres barcos fabricados por órdenes del propio Hernán Cortés la tarea de reconocer de nuevo todos los alrededores de la Bahía. Álvaro de Saavedra Cerón, primo de Cortés, se encontraba en el puerto de Zacatula, Michoacán desde mediados de 1527 con el fin de embarcarse desde Zihuatanejo y emprender un largo viaje a las Molucas en búsqueda de Loaysa. Igualmente para encontrar algún rastro de Sebastián Caboto que había partido el 4 de marzo de 1525 hacia las también Molucas, pero que se encontraba de 1526 a 1530 en el Río de la Plata regresando a la península en petición de ayuda en ese año.

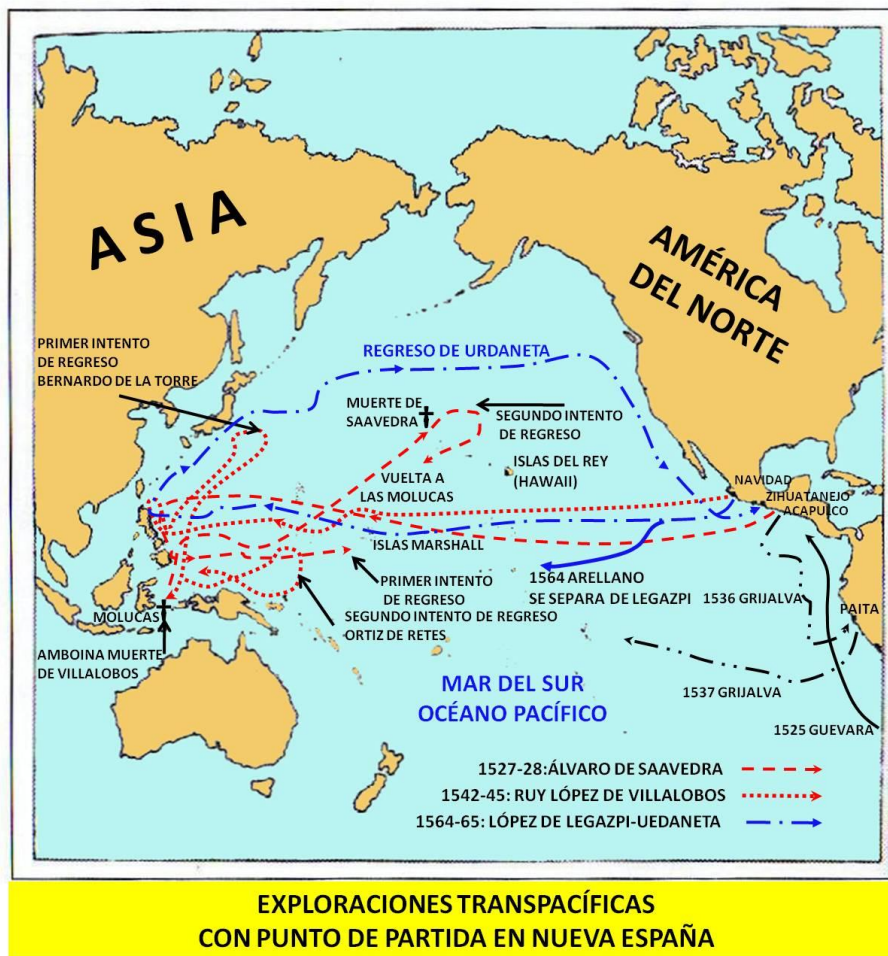
Ya desde entonces, la bahía fue considerada como un lugar seguro e idóneo para construir y como lugar de embarque. De esta manera en la época virreinal, Manzanillo se constituyó un importante centro naval, pues aquí se construyeron los navíos que salieron en la expedición mandada por Hernán Cortés con destino al Golfo de California, también conocido como mar de Cortés o *mar Bermejo*, para la exploración y asentamiento de las Californias, en **1531**. Además, fue punto de partida de numerosas expediciones marítimas hacia el Océano Pacífico así como de arribada de la *Nao de China*, procedente de Filipinas, con su valiosa carga de productos orientales.

En la cuarta Carta de Relación, fechada en México el 15 de octubre de 1524, escribe Hernán Cortés al emperador Carlos I de España de la preparación de barcos para explorar y someter nuevos reinos sobre la Mar del Sur, idea que bullía en su mente desde hace dos años atrás, recién consumada la conquista de la gran Tenochtitlán. En 1529, estando Cortés en España, firmó un asiento por el cual se obligaba a enviar por su cuenta "*armadas para descubrir islas y territorios en la Mar del Sur*"(Océano Pacífico).

Deseaba encontrar, además del dominio territorial y las posibles ganancias en metales preciosos en las nuevas tierras a descubrir, un paso de mar entre el Pacífico y el Atlántico, pues se pensaba que si Fernando de Magallanes había

encontrado un estrecho que comunicaba ambos océanos por el Sur, también debería existir otro paso por el norte. Ese paso marítimo era el mítico Estrecho de Anián. En el mencionado convenio se estipulaba que de las tierras y ganancias que se obtuvieran, una décima parte corresponderían al descubridor en propiedad perpetua, para sí y sus descendientes.

Por lo tanto la primera expedición marítima exploradora que Cortés envió hacia el norte fue en búsqueda de ese mítico paso del que hablaba Marco Poloco. En 1532 envía dos buques, el *San Miguel* y el *San Marcos* bajo el mando de su primo Diego Hurtado de Mendoza, que comandaba la pequeña expedición a bordo del *San Marcos*, en tanto mandaba el *San Miguel* el capitán Juan de Mazuela.

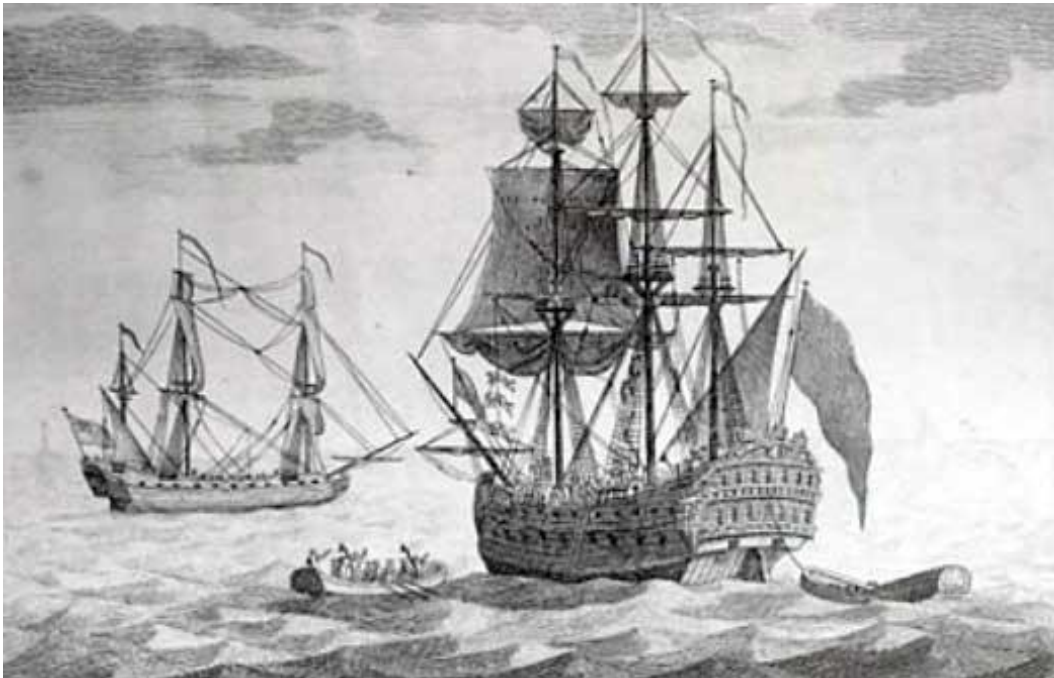


Parte la expedición en esos navíos el **30 de mayo de 1532** desde Tehuantepec (Oaxaca). Con Diego Hurtado de Mendoza va Melchor Fernández, después de tocar Manzanillo se fueron costeano Nueva Galicia (Jalisco y Nayarit) hasta descubrir las Islas Marías, a 112 km. de la costa y a las que nombraron *Magdalenas*. De ahí regresaron a tierra firme y trataron de obtener abastecimiento de agua en la bahía de Matanchén (Nayarit), abastecimiento que les fue negado por órdenes de Nuño de Guzmán.

También descubrieron el Puerto de Aguatán, o de Navidad en Colima, donde se hicieron de alimentos y agua. Hurtado de Mendoza y muchos tripulantes de su flota, morirían a manos de los indígenas de Jalisco y Sonora.

El buque *San Miguel*, maltratado por las tormentas y amotinada la tripulación, emprendió el regreso, arribó a las costas de Jalisco y terminó en manos de Nuño de Guzmán, en tanto que el otro navío *San Marcos*, en el que iba Diego Hurtado, tomó rumbo al norte. Jamás ninguno de los que iban a bordo regresó a la Nueva España ni se volvió a tener noticias de ellos. Años después, el autor de la *Segunda Relación anónima de la jornada que hizo Nuño de Guzmán a la Nueva Galicia* recogió algunas informaciones que hacen suponer que la nave que mandaba Diego Hurtado de Mendoza había naufragado en el litoral norte del actual estado de Sinaloa, pereciendo él y el resto de la tripulación.

En ese viaje se reconocieron los litorales de lo que hoy son los estados mexicanos de Guerrero, Michoacán, Colima, Jalisco y Nayarit, además del descubrimiento de las Islas Marías frente a las costas de Nayarit.



Otro hecho y marino a no dejar en el tintero lo recupero del relato de José Miguel Romero de Solís en *Andariegos y pobladores: Nueva España y Nueva Galicia S. XVI*. Me refiero a Hernando de Grijalba, natural de Cuéllar, quien fue uno de los marinos que estuvieron al servicio de Hernán Cortés en sus exploraciones de la mar del Sur. Le tocó capitanear la nao *San Lázaro*, llevando por piloto a Martín de Acosta, que se había separado en el bergantín *La Concepción*, que capitaneaba Diego Becerra de Mendoza, jefe de la expedición y su piloto mayor, Fortún Ximénez, llevando consigo tres frailes franciscanos. Expedición que aunque partió de Tehuantepec, por instrucciones de Hernán Cortés oficialmente debía de zarpar desde el Puerto de Aguatán o *Santiago de Buena Esperanza* (Manzanillo) en Colima el **30 de octubre de 1533**. Apenas salidos a la mar un fuerte temporal separó las naos y *“nunca más se vieron”*. De esta manera descubrió Grijalba el Archipiélago de Revillagigedo con el *San Lázaro*.

Al no tenerse noticias sobre el paradero de las naves de Hurtado de Mendoza, y para dar auxilio a este en caso de estar con vida, envió Hernán Cortés una nueva expedición por las costas del Pacífico, desde Tehuantepec, donde personalmente vigilaba el trabajo de los astilleros. La *Concepción* acabaría también trágicamente, primero amotinados sus tripulantes en contra de Becerra, a quien mataron, luego desembarcando los frailes en Michoacán, más tarde muriendo la mayoría de los supervivientes a manos de los nativos de Baja California, y cayendo finalmente la nave en manos de Nuño de Guzmán, enemigo mortal de Cortés, al zozobrar en las playas de Matanchel, en Nueva Galicia.



En **1536**, Hernán Cortés, personalmente, y al mando de la armada con que fue a rescatar los barcos de Diego Becerra, tocó el puerto de Aguatán, donde se avitualló con lo necesario para continuar su viaje hacia Tehuantepec.

Recordemos que también en 1536, en auxilio de Pizarro, Hernán Cortés dispuso enviar una expedición con dos naves en 1536, poniéndolas bajo mando de Grijalba (Romero de Solís, Colima marinera, 1994). Junto con él fue Hernando de Alvarado “*muchacho de 26 años*”, quien iba al mando de un patache. Llegados a Perú como Pizarro ya había vencido a sus enemigos “*entonces se les ocurrió a aquellos jóvenes capitanes sin autorización de nadie, sin abastecimientos ni aparejos, lanzarse mar*

*adentro por el Pacífico. Fueron muriendo de hambre o reducidos a la esclavitud, uno de los pocos supervivientes era Miguel Noble autor de esta relación” (P. Martiano Cuevas, S.J., 1943, Monje y marino: la vida y los tiempos de fray Andrés de Urdaneta, México, Galatea, Serie: Españoles en América II, Expediciones a Filipinas).*

En **1539**, Francisco de Ulloa, al mando de los barcos *Santa Águeda*, *Santo Tomás* y *La Trinidad*, pasó por el *Puerto de Santiago de Buena Esperanza*, a donde llegó a avituallarse, en su largo viaje de reconocimiento de la costa noroccidental de la Nueva España, hasta el Golfo de California. Tras estas navegaciones preliminares, siguieron muchas otras que les señalaron principalmente como lugares de escala, abrigo, parajes de aprovisionamiento de víveres, leña y aguada, por lo cual durante varios siglos fue punto de paso obligado para las largas navegaciones por las costas occidentales de la Nueva España.

Fue el primer europeo que exploró todo el golfo de California y recorrió ambos litorales del golfo en 1539. Hernán Cortés, que ya había patrocinado tres viajes fracasados de exploración de la Mar del Sur, decidió enviar un cuarto viaje de exploración al mando de Francisco de Ulloa desde Acapulco el 8 de julio del año. A la altura de las islas Marías se vieron obligados a abandonar el navío *Santo Tomás*, continuando el viaje de exploración en los dos buques restantes.

Llegaron al golfo de California y visitaron en el viaje de ida y vuelta la abandonada población de la Santa Cruz, conocida actualmente como La Paz en Baja California Sur. Llegaron al extremo norte del golfo el 28 de septiembre, a lo que se conoce actualmente como desembocadura del río Colorado y llamaron a la boca del río “*Ancón de San Andrés*”, levantándose una breve acta en los siguientes términos:

*Yo Pedro de Palenzia, escribano público desta armada, doy fe e verdadero testimonio a todos los señores que la presente vieren, a quienes Dios nuestro señor guarde de mal, como en veinte e ocho días del mes de septiembre de mil e quinientos e treinta e nueve años, el muy magnífico señor Francisco de Ulloa, teniente de gobernador y capitán desta armada por el ilustrísimo señor Marqués del Valle de Guajaca (Oaxaca), tomó posesión en el ancón de San Andrés y mar bermeja, que es en la costa desta Nueva España hazia el Norte, que está en altura de treinta y tres grados y medio, por el dicho Sr. Marqués del Valle en nombre del Emperador nuestro rey de Castilla, actual y realmente, poniendo mano a la espada, diziendo que si abía alguna persona que se lo contradijese, que él estaba presto para se lo defender, cortando con ella árboles, arrancando yerbas, meneando piedras de una parte a otra, y sacando agua de la mar; todo en señal de posesión.*

*Testigos que fueron presentes a lo que dicho es los reverendos padres del señor San Francisco, el padre Fray Raymundo, el padre fray Antonio de Mena, Francisco de Terrazas, veedor Diego de Haro, Gabriel Márquez. Fecho día mes y año susodicho. E yo Pedro de Palenzia, escribano público desta armada, le escribí según ante mi pasó; por ende fize aquí este signo mío, que es tal, en testimonio de verdad.- Pedro de Palencia, escribano público. Frater Ramundus Alilius, Frater Antonius de Mena, - Gabriel Márquez. - Diego de Haro. - Francisco de Terrazas.*

*Pedro de Palencia*

Después de haber desembarcado y tomado posesión de las tierras del extremo Norte del Mar Bermejo, nombre que le dieron por la coloración rojiza de las aguas que se teñían con las aguas procedentes del río Colorado, iniciaron el regreso al poblado de la Santa Cruz, doblaron el cabo de San Lucas y entraron en el océano Pacífico. Por la actual bahía Magdalena pasó el día 5 de diciembre sin entrar en ella por estar herido Ulloa, a causa de una escaramuza que sostuvo con los nativos.

Ulloa con fecha de **5 de abril de 1540** dirigió a Cortés desde la isla de Cedros una relación de los sucesos de la exploración en el buque *Santa Águeda*: “*He decidido seguir en el Trinidad con las pocas provisiones y hombres, si Dios me otorga buen tiempo, tan lejos como pueda y el viento lo permita, y enviar este barco (el Santa Águeda) y estos hombres a la Nueva España con este informe, Dios quiera que el desenlace sea el que Su Señoría desea (...) beso la mano de Su Señoría. Francisco de Ulloa*”.

En el buque *Trinidad* continuó con la exploración pero nunca más se supo de Francisco de Ulloa y de sus compañeros de navegación.

Fue Ulloa quien al recorrer el Alto Golfo de California estableció correctamente que la península no era una isla, como se había creído equivocadamente desde el primer descubrimiento de esas tierras por Fortún Jiménez y Hernán Cortés. Ulloa llegó a la conclusión de que el golfo de California era el punto más austral de un estrecho que supuestamente conectaría el Pacífico y el golfo de San Lorenzo. Su viaje perpetuó la noción de la isla de California y vio el comienzo de la búsqueda de ese supuesto estrecho de Anián. El estrecho tomó su nombre de Ania, provincia china mencionada en una edición de 1559 del libro de Marco Polo, que aparece por primera vez en un mapa publicado por el cartógrafo italiano Giacomo Gastaldi sobre 1562. Cinco años más tarde, Bolognini Zaltieri publicó un mapa que mostraba un estrecho y tortuoso estrecho de Anián que separaba Asia de América. El estrecho creció en la imaginación europea como una vía marítima fácil que uniría Europa con la residencia de Jaghan (el Gran Khan) en Catay (China norte). Originalmente fue emplazado aproximadamente a la latitud de la actual San Diego (California).

**En 1540**, Hernando de Alarcón, viajando desde Acapulco a las Californias en las naves *San Pedro* y *Santa Catalina*, toca el puerto de Santiago, en el mes de mayo, y a su regreso ocurrido entre octubre y noviembre del mismo año, vuelve a anclar en dicho paraje. Esta expedición fue mandada en apoyo de la expedición terrestre de Coronado al reino de Cibola o las siete ciudades de oro que relatara Fray Marcos de Niza. Para ello el virrey Mendoza mandó por mar dos barcos al mando de Fernando de Alarcón, quien llevaba de piloto a Domingo del Castillo. La expedición zarpó el 9 de mayo de 1540, navegó por el golfo de California y el 26 de agosto de 1540 entró en el río Colorado por la boca del mismo y lo bautizó como río de *Nuestra Señora del Buen Guía*, ya nombrado como *Ancón de San Andrés* el año anterior por Ulloa. Al no tener noticias de la expedición terrestre, fondeó sus navíos y en botes navegó río arriba hasta llegar a la confluencia con el río Gila. Al internarse tierra adentro, dejó unas cartas enterradas en un sitio que marcó con cruces, que fueron posteriormente encontradas por el sargento Melchor Díaz, a quien Coronado había dejado en Ures (Sonora) en compañía de 80 soldados. A finales de 1540, Díaz había

partido con 25 soldados en busca de Alarcón, a quién no encontró, aunque sí las cartas.

Fernando de Alarcón navegó por el caudaloso río Colorado un largo trecho de más de 80 leguas aguas arriba, por lo que algunos historiadores le consideran el primer europeo en poner pie en el estado de California, ya que al remontar hasta esa latitud debió pisar suelo californiano.

**En 1540** Pedro de Alvarado, con una flota formada de nueve navíos de alto bordo, una galera y una fusta, trayendo como capitanes a Juan Rodríguez Cabrillo, Andrés de Urdaneta y Juan Fernández Ladrillero, en su recorrido del puerto de Iztapa, en Guatemala a Xalisco, preparando su frustrada expedición a las Islas del Poniente, toca los puertos de San Buenaventura, Santiago, y Navidad, en el mes de octubre, anclando en este último puerto los once barcos de su flota. No soportó Alvarado mucho tiempo la inactividad como gobernador de Guatemala y Honduras, antes de solicitar y obtener de la corona otro encargo de exploración, esta vez a las inaccesibles islas *de la Especiería*. Estaba preparando esta expedición y recorriendo con su flota el pacífico novohispano cuando fue requerido por el virrey Antonio de Mendoza y Pacheco, que quería participar en la empresa. Pero antes le haría a Alvarado un encargo militar que habría de ser el último, sofocar la rebelión de indios caxcanes y chichimecas que había estallado en Nueva Galicia y en el que en un accidente ecuestre en un contrataque perdería la vida.

**En 1552**, el Licenciado Lorenzo Lebrón de Quiñónez, *visitador* de la Nueva España, visita los puertos de Navidad y de Santiago. De este último dice lo siguiente en su famosa *Relación Breve y Sumaria*: “...*está a nueve leguas de la Navidad y este puerto no se sigue por ser desabrigado y al sur...*”.

**En 1560**, Juan Fernández Ladrillero (no confundir con Juan Ladrillero explorador del estrecho de Magallanes), Baltasar Rodríguez y Andrés Toscano, vecinos de la Villa de Colima, inician la pesquería de perlas, “*ostiales*”, y peces marinos en aguas del puerto de San Juan de Salagua, y se generaliza en la Nueva España el nombre de Salagua como propio de este puerto de Colima.

Tres años más tarde, **en 1563-1564**, toda la zona o comarca cercana a los puertos de Navidad y Salagua (Colima, Autlán, Ameca, Zapotlán, Amula, Tuspa, Tamazula, Guadalajara, Pueblos de Avalos, etc.) vive intensamente bajo la influencia de actividades relacionadas con la construcción de navíos para el viaje a las Filipinas. Según informaciones de la Villa de Colima, en el año de 1612, en los pueblos de Tecuxuacan y Marabasco pertenecientes a Colima, se fabricaron varias piezas de una de las carabelas que llevó Legazpi a las Islas del Poniente, armándose dicho barco en el puerto de Salagua.

En 1569, las naves *Los Reyes* y *Todos los Santos*, mandadas por Alvaro de Mendaña, que habían salido del Callao en 1567, a explorar la Mar del Sur, tras descubrir las Islas Salomón, regresan cruzando el Pacífico hasta California, desde donde costeano el continente americano regresan a Perú, tocando en su recorrido el puerto de Salagua. Las naves anclaron en Salagua el 22 de enero de 1569 hasta el 2 de marzo dejando como tesoro para Colima la semilla de la palma de cocos, cuyo

cultivo e industria influyeron desde entonces prominentemente en la agricultura y economía de la zona donde se empieza a explotar su potencial, aumentando su productividad con la llegada de esclavos chinos.

Legazpi nos queda en la memoria como Gobernador y capitán general de Filipinas, nacido en Zumárraga entre 1500 y 1505 y fallecido en Manila el 20 de agosto de 1572. Hijo de Juan Martínez de Legazpi y Elvira de Gurruchategui. Su casa natal aún existe en Zumárraga, su nombre es *Jauregi*, literalmente "*palacio*", en vasco. El virrey de Méjico, Luis de Velasco, en una de sus cartas al rey, lo señala como "*hijodalgo notorio de la casa de Lezcano*". En 1527 se hizo cargo de la escribanía de Areria en Guipuzcoa vacante por la muerte de su padre. Fue confirmado en el cargo por el rey el 12 de abril de 1527). Areria era una de las tres alcaldías mayores de Guipúzcoa. De ella se hace mención en la escritura de la restauración y dotación de la catedral de Pamplona del año 1027, como valle habitado perteneciente a la misma diócesis. Primitivamente la componían los Concejos de Lazcano, Olaberria, Ichaso y Arriaran. Con el tiempo se agregaron Gabiria, Zumárraga y Ezquiu, que se separaron en 1661.

En 1528 Legazpi se encuentra ya en Méjico donde fue secretario del cabildo, alcalde y alto empleado de la *Casa de la Moneda*. Desde 1528 a 1564, en 36 años, había amasado una cuantiosa fortuna. Estuvo casado con Isabel Garcés de quien tuvo nueve hijos, cuatro varones y cinco mujeres. Su casa era una de las principales de la capital. Su hijo Melchor de Legazpi, en un *Memorial* dirigido al rey, entre otras observaciones dice: "*Muchos hidalgos y caballeros pobres que iban de estos reinos iban sin conocerle a su casa por la antigua costumbre que de ello siempre en ella hubo y porque a las personas tales siempre en ella se les dio de comer y vestir y lo necesario. Lo cual ha sido cosa muy notoria y sabida en todo aquel reino*". Cuando Legazpi partió con su expedición a Filipinas era ya viudo y tenía muchos nietos, llevando consigo a uno de ellos. Felipe de Salcedo, joven que cumpliría importantes cometidos. Viendo la escasez de recursos para la buena marcha de la expedición, Legazpi empeñó todos sus bienes, vendiéndolos, excepto su palacio de la capital novohispana. En aquella época de los grandes descubrimientos eso era lo normal pues las *jornadas* o *expediciones* eran generalmente negocios organizados, donde participaban la corona, los particulares, los soldados y la iglesia y en los que el jefe o adelantado corría con los gastos como inversión de futiros beneficios.

Como consecuencia de las dos cartas del rey Felipe II, dieron comienzo los preparativos para la expedición. Pero hubo dos factores que retrasaron el viaje, la atracción de la Florida con su oro y la legendaria *Fuente de la Eterna Juventud*, fantasías difundidas tras las expediciones de Ponce de León y Pánfilo de Narvaez y su tesorero Alvar Núñez Cabeza de Vaca que, con tres supervivientes más, había llegado a Méjico en una marcha de 18.000 km. Esto originó un alistamiento de dos mil soldados para una expedición a Florida. A esto había que sumar la enfermedad y muerte del virrey. A pesar del retraso de cinco años que estos factores originaron, Fray Andrés de Urdaneta, experto navegante y conocedor de hombres, había propuesto a Legazpi, y conseguido su nombramiento como general de la expedición como persona noble y caballero de calidad muy estimado en la ciudad de México.

## **Instrucción que se dio por el presidente y oidores de la Real Audiencia de Méjico en 1 de septiembre de 1564 a Miguel López de Legazpi**

Ocupa este documento no menos de 24 pp. en cuarto (Publicado en *Colección de Diarios y Relaciones para la historia de los Viajes y Descubrimientos*, V. Instituto Histórico de Marina, Madrid, 1947). Es todo un código de normas de organización, comportamiento y control, sin olvidar el buen trato a los naturales.

*"Primeramente ireis al dicho puerto de la Navidad á donde se juntarán hasta trescientos o trescientos cincuenta hombres, entre soldados y marineros, que por orden del dicho Visorrey (D. Luis de Velasco) -ya difunto- en nombre de S. M. y a costa de su Real hacienda se han hecho para ir la dicha jornada, y los Capitanes y Oficiales dellos; y llegado al dicho puerto, en presencia de los Oficiales de Su Magestad que estan nombrados y señalados para la dicha jornada, que son, Guido de Labezaris, Tesorero, y Andrés de Cauchela, Contador, y Andrés de Mirandaola, Factor, y ante Escribano que dello dé fé, os entregareis -recibireis- ante todas cosas, de cuatro navíos que estan en dicho puerto que por mandato de Su Magestad y del dicho muy ilustre Visorrey en su real nombre se han hecho, nuevamente; los dos grandes y los dos pequeños; que el mayor dellos es la nao Capitana nombrada "Sant Felipe", en que vos el dicho General habeis de ir, y la otra nombrada "Sant Andrés", que es la Almiranta, y el Patax nombrado "San Juan de Letrán" de que va por Capitán Juan de la Isla, y el otro Patax nombrado "San Lucas", de que va por Capitán Hernán Sanchez Muñoz este no se presentó y Legazpi nombró en su lugar a D. Alonso de Arellano-, que es el menos; con sus bateles, esquifes, velas, jarcias, cables, anclas y todos los demás aparejos y cosas pertenecientes a los dichos navíos sin que falte cosa alguna, asentándolo todo por inventario y haciéndoos cargo dello; el cual entrego os hará en nombre de S. M. el Bachiller Martinez Allide, Mayor de la ciudad y Provincia de Mechuacan, que está en dicho puerto de Navidad por Juez proveedor de dicha Armada. Habiéndoos entregado en los dichos navíos y todo lo demás perteneciente a ellos señalareis é nombrareis por Pilotos, Maestre, Contramaestres y Escribanos dellos a las personas que os pareciere de mas confianza, habilidad y experiencia".*

En este minucioso documento se le encarga toda la organización interna de cada nao, no olvidando los asientos sobre los sueldos asignados. Respecto a armas y alimentación.

*"Iten: os encargareis en el dicho puerto, antes que os hagais a la vela, de toda la artillería mayor y menor, arcabuces, municiones, armas ofensivas y defensivas, y otros peltrechos que S. M. tiene en él, y de dos fraguas y las herramientas y negros oficiales dellas, y de todos los bastimentos que se han hecho para dicha Armada, asi de bizcochos, cecinas, tocinos, vino, aceite, vinagre, pescado, quesos, habas y garbanzos, como de otras cualquier cosas, asentándolo todo por escripto é haciendo inventario dello, particularmente de cada cosa por sus géneros, en un libro que en vuestro poder habeis de tener firmado de vuestro nombre y de los dichos Oficiales de S. M."*

Sigue la Instrucción sobre "*todas las mercaderías y rescates*" que había comprado en la ciudad de Méjico Ortuño de Ibarra, Factor y Veedor, asentándolo todo por escrito, "*y haciendoos el cargo dello por inventario*".

**En 1579**, Drake, notable en la historia de la piratería inglesa, tras cruzar el Estrecho de Magallanes en su legendario Golden Hind, navegando por el Pacífico hacia el norte, haciendo sus acostumbradas depredaciones visitó el puerto de Salagua en el mes de mayo.

**En 1584**, Francisco Gali, que del puerto de Acapulco salió para las Filipinas y Macao en el mes de marzo de 1582, a su retorno ocurrido en el otoño de 1584, costeó el litoral deteniéndose en Salagua.

Francisco Gali otro de los grandes olvidados, marino nacido en Sevilla en el año 1539 y fallecido en México en 1591. En 1582 emprende viaje hacia la costa de América del Norte por orden del Arzobispo de México y virrey interino de Nueva España, Pedro Moya de Contreras. Al mando de dos fragatas tenía la misión de encontrar un puerto que sirviera de apostadero a los barcos procedentes de Manila y que se dirigían al Perú, además debía comprobar si la costa de América estaba unida a la costa de Asia. Gali, llega hasta el Japón en su relato sobre sus viajes cree en la existencia de un estrecho. Exploró algunas de las islas del archipiélago de Hawaii, la costa de Baja California y la bahía de San Francisco, escribiendo una crónica de sus viajes. Falleció al final de su viaje, y sus informes propiciaron que se realizaran una nueva expedición al mando de Pedro de Unamuno.

Francisco Galí a su llegada a Nueva España y acercarse en la población de Tlacotalpan realizó la traza de este asentamiento. Escribió una *relación* pormenorizada del viaje que realizó en el Galeón de Manila hacia Macao, y desde ahí partió para Acapulco en julio de 1584, siguiendo rumbo noreste, reportó una corriente recia a 300 leguas al este de Japón, la cual continuó unas 700 hasta un punto a 200 leguas al oeste de la costa de California, donde tocó tierra cerca de lo que hoy es la bahía de Santa Cruz. Al alcanzar Acapulco en enero de 1585 presentó su memorial al Virrey Pedro Moya de Contreras, quien le encargó la búsqueda del **estrecho de Anián** y de un puerto para el resguardo de los galeones de Manila. En marzo volvió a la capital Filipina para organizar un viaje de regreso, pero antes de terminar los preparativos le sorprendió la muerte en enero de 1586.

Francisco Gali junto con un navegante sevillano llamado Juan Jaime, proyectaron el viaje desde Manila hasta Acapulco con el objeto de medir la declinación de la brújula mediante un instrumento construido por Juan Jaime. El manuscrito de dicho viaje, fue remitido al Virrey, pero por causas desconocidas, llegó a manos del holandés Jan H. Van Linschoten, quien lo publicó en su idioma como Derrota de las Indias (Amsterdan, 1596, 1614,1626) se publicaron también traducciones al inglés (Londres 1598) al Alemán en el mismo año, al Latín (la Haya, 1599) y al francés (Amsterdan, 1610, 1619 y 1638) Linschoten se hizo famoso por allegarse de documentos secretos con información náutica recopilada por navegantes españoles y portugueses. El destino del manuscrito Galí es uno más de los misterios que se suman a las historias que envuelven a los manuscritos e impresos

novohispanos del siglo XVI. Hasta la fecha se desconoce el destino del manuscrito original realizado por éste destacado navegante y cartógrafo además de urbanista.

Pedro de Unamuno, seguidor de la tarea de Gali, también militar y marino, se sabe que ostentó el cargo de general y almirante en una expedición realizada a finales del siglo XVI por orden del Virrey de México. Tras los descubrimientos realizados por el fallecido Francisco Gali en la expedición de 1584 a las costas de Alta California, el virrey decide organizar una nueva expedición para confirmar los informes de Gali. Pedro de Unamuno, parte de Filipinas, jurisdicción del virreinato de Nueva España, en el año 1587 y llega a la Bahía de Monterey en donde se topó con una espesa niebla lo que frenó su avance pasando el cabo de San Lucas hasta llegar a Cabo Corrientes en las costas de Jalisco, lugar en el que le avisaron de la presencia de una nave con bandera inglesa, la cual se encontraría tal vez cerca de las costas del Puerto de Mazatlán, Unamuno apuró su navegación y llegó salvo a Acapulco, en esa ocasión la niebla le había salvado del posible ataque de Drake. Tras su viaje recomendó el establecimiento de un asentamiento en la Bahía de Banderas (Nayarit).

**En 1587**, Thomas Cavendish, famoso pirata “*luterano*”, hereje y sacrílego, a las órdenes de Inglaterra, que con dos naos a su mando merodeó por las costas del Mar del Sur quemando varios astilleros de los puertos de la Nueva España y capturó la nao Santa Ana o galeón de Manila, cerca de Cabo San Lucas; durante el mes de agosto escogió el puerto de Salagua como escondrijo, causando con ello gran sobresalto e inquietud en todos los habitantes de las costas de Colima, Michoacán y Jalisco. La nao capitana se llamaba “*Desire*”, que según declaraciones de vecinos de Colima y Jalisco que lo vieron dicen que era un navío de más de trescientas toneladas “... y que las armas que venían en el navío del General eran dos leones y dos flores de lis, y cinco palos atravesados, y el Mundo en la mano...”.

**En 1596**, Sebastián Vizcaíno, comisionado por la *Compañía Pescadora de Perlas y colonizadora de Las Californias*, arma una expedición que saliendo de Acapulco que en junio con tres navíos se detuvo en Salagua para recoger un contingente de soldados y aventureros que, desde Nueva España, iban a embarcar en dicho puerto. Algunos de estos soldados que venían al mando del Capitán Fernando de Gálvez de Barrionuevo, desertaron a su paso por Colima rehusando su contratación y se avecindaron en la villa.

Sebastián Vizcaíno (1547 o 1548, Extremadura-Ciudad de México, 1627), comerciante, militar, explorador y diplomático recordado por haber realizado un viaje para cartografiar las costas del Pacífico de la actual California y haber sido el primer embajador de España en Japón.

**En 1600**, Don Gaspar de Zúñiga y Acevedo, virrey de la Nueva España, envió al *alcalde mayor* de Colima una carta con la recomendación siguiente: “...*guardareis esta carta y tendréis a buen recabdo hasta dársela a Don Juan de Velasco, General de la Armada del Perú; y si acertara a pasar por ay, ventrais en un barco hasta dársela en sus propias manos , y dello tomareis recibo...*” La armada del Perú, que desde el Callao hasta las Californias patrullaba las costas del Mar del Sur en guarda del Galeón de Filipinas, recibía siempre socorro oportuno y avituallamiento por parte

de los colimenses, a su paso por Salagua. En esta ocasión (1600) don Juan de Velasco murió en altamar, haciéndose cargo como General de la Armada el Almirante Hernando de Lugones, a quien se le hizo entrega de la carta del Virrey y se le atendió como era costumbre.

**En marzo de 1602**, el virrey Zúñiga, conde de Monterrey, nombra a Vizcaíno General para dirigir la exploración del litoral californiano en busca de puertos de refugio seguros para el galeón de Manila, también llamado la *Nao de la China*, que anualmente hacía el viaje de regreso desde Manila a Acapulco. Desde el 5 de mayo de ese año hasta el 21 de febrero de 1603 dirigió tres navíos, *San Diego*, la nave capitana, *Santo Tomás* y *Tres Reyes*, con los que exploró el litoral americano desde el puerto de Acapulco hasta más al norte del cabo Mendocino (40°26'24"N-124°24'34"O) en la costa norte del estado de California, en el tramo conocido como *Lost Coast* o *costa Perdida* (descubierto el 1 de marzo de 1543 por Bartolomé Ferrello, sustituto de Cabrillo tras su muerte) acompañado por los cosmógrafos Géronimo Martí Palacios, quien fijó magistralmente el derrotero desde Acapulco al Cabo Mendocino, y los frailes carmelitas Andrés de la Asunción, Antonio de la Ascensión y Tomás de Aquino. Durante ese viaje fijaron la toponimia correspondiente, levantaron cartas y mapas y prepararon derroteros y diarios detallados de la costa, que servirán para la navegación de esos lugares hasta finales del siglo XVIII. Sus levantamientos de las costas californianas son admirables por la precisión y exactitud de detalles, resaltando que fue la primera persona en señalar ciertas características ecológicas de la costa californiana, como los bosques de ciprés de Monterrey de punta Lobos. Desembarcó varias veces en California y se internó tierra adentro, aunque hubo de retroceder por la hostilidad de los nativos. Nombraron los principales accidentes geográficos, como punta Lobos, isla Santa Catalina, valle de Carmel, bahía de Monterey, punta Sierra o punta Coyote. Algunos puertos y bahías que habían sido nombrados por Cabrillo casi sesenta años antes, fueron renombrados por Vizcaíno en su viaje. Tales son los casos de los puertos de Ensenada, en la actual México, y San Diego (California), a los que Cabrillo había llamado *San Mateo* y *San Miguel*, respectivamente. Vizcaíno renombró San Diego al coincidir la festividad del santoral cristiano del día en que arribó a la bahía, el 10 de noviembre de 1602, con el nombre de su propio barco.

El comandante de la nave *Tres Reyes*, Martín d'Aguilar, se separó de Vizcaíno y continuó por la costa en dirección norte, quizá anhelando el encuentro con el estrecho de Anián o con las tierras de Quivira, hasta alcanzar las costas del actual estado de Oregón. Aguilar informó de haber avistado un río «rápido y abundante» en el que no entró debido a la corriente. No se sabe qué río divisó, pero algunos mapas del siglo XVIII recogen un «río de Aguilar», posiblemente la desembocadura del río Columbia en Oregón.

Uno de los resultados del viaje de Vizcaíno fue un creciente entusiasmo en establecer un asentamiento español en Monterrey, asentamiento finalmente aplazado durante otros 167 años. Las exploraciones de Vizcaíno fueron recogidas por Martín Fernández de Navarrete en la *Colección de las navegaciones y descubrimientos de los españoles de fines del siglo XVI*.

Fue nombrado General de los galeones de Manila en 1603, privilegio que se le cambió en 1604 por la alcaldía mayor de Tehuantepec, México, donde terminó la carretera para unir las dos costas mexicanas, cuya construcción había iniciado Hernán Cortés. Este carretera iba de Coatzacoalcos, en el golfo de México, hasta Tehuantepec, en la costa del Pacífico. En 1607 recibió la encomienda vacante de la provincia de Ávalos. Deseosa la Corona española de establecer relaciones comerciales con el Japón, en 1611 fue nombrado por Felipe III embajador ante esa corte, siendo el primer europeo que ostentó ese cargo en el Japón. En marzo de 1611 zarpó desde Acapulco a bordo de la nao *San Francisco* en dirección a Japón, donde estableció embajada con el emperador Go-Mizunoo, cartografió las costas del aquel imperio y buscó, sin éxito, las míticas islas fabulosas de Rica de Oro y Rica de Plata, regresando a Nueva España en enero de 1614 elaborando entonces el relato de ese viaje.

A su regreso se retiró a Sayula, Jalisco, para administrar sus bienes. En octubre de 1615 encabezó una tropa en la costa de Colima que rechazó a los corsarios neerlandeses de Joris van Spilbergen, que intentaban tomar agua y provisiones en el poblado de Salahua. Esta escaramuza es conocida como la *batalla del Puerto de Santiago*. Spilbergen con seis navíos en corso merodeaba por el Mar del Sur en busca del galeón de Filipinas, habiendo apresado el 26 de octubre frente a las costas de Zacatula un barco cargado de perlas y pescado, de la Compañía pesquera de Tomás Cardona, que de las Californias volvía al puerto de Acapulco.

Debido a sus servicios se le nombró alcalde mayor de Acapulco. En 1619 dejó la administración de sus bienes en manos de sus hijos y se retiró a vivir en la Ciudad de México, donde murió en 1627.

Varios lugares en la costa que él exploró fueron nombrados en su honor: la bahía Sebastián Vizcaíno, en la costa oriental de la península de California o el desierto de El Vizcaíno, en la misma zona de dicha península. Recientemente han sido declarados dos áreas protegidas con su nombre: en 1988 la Reserva de Biosfera de El Vizcaíno y en 1993 el Santuario de ballenas de El Vizcaíno, ambas en Baja California Sur.

Además, las hoy importantes ciudades de San Diego, Ensenada y La Paz, así como el condado de Monterey californiano aún mantienen los nombres con los que el los bautizó

Pedro Fernández de Quirós, que había salido del Callao en dos navíos en 1605, después de explorar las Nuevas Hébridas cruzó el Pacífico en la capitana San Pedro hasta las costas de California, tal como lo hiciera Alvaro de Mendaña en 1569 hasta Perú a lo largo de las costas occidentales de las Américas. Varios soldados de Fernández de Quiroz que en **diciembre de 1606** llegaron a Salagua como náufragos, se pasaron a la villa de Colima, donde fueron considerados forasteros indeseables por el alcalde ordinario Diego Mejía de la Torre quien dictó auto sentenciándolos a 48 horas para abandonar la provincia, por lo cual uno de los marinos llamado Luis Belmonte con lógica indignación pidió no los trataran como facinerosos, pues eran “...soldados entretenidos de la Armada que fue al nuevo descubrimiento por orden de su Majestad, de las tierras incógnitas de la parte del

*austro, del cargo de Fernández de Quiroz, capitán y cabo de la dicha armada, que venimos pocos días ha, derrotados y tomamos puerto en esta provincia y quedamos en tierra por enfermedades y otras causas legítimas.....”, visto lo cual el alcalde ordinario les prorrogó el plazo hasta “después de la pascua de los reyes del año que viene de mil e seiscientos y siete”.*

**En 1624-1625**, toda la costa colimense hasta la villa de Colima se inquieta y atemoriza ante la amenaza de la gran flota “*Nassau*” que comandada por los piratas John Hugo Schapenham y Julius Wilhelm Van Verschoor habían saqueado el puerto de Acapulco y merodeaban por el litoral en busca de la nao de Filipinas.

**En 1685**, durante los meses de noviembre y diciembre de este años, William Dampier, bucanero, naturalista, navegante y escritor inglés, que en unión de otros famosos piratas de diferentes nacionalidades recorría las costas de la Nueva España en acecho como todos del galeón de Filipinas, amenazó peligrosamente toda la zona colimense haciendo varios desembarcos tratando de localizar la villa de Colima, afortunadamente sin encontrarla.

**En 1700** se comienza el cambio en la designación del puerto de Salagua, de “Salagua Santiago” como era costumbre a “Salagua-Manzanillo”, adquiriendo poco a poco preeminencia el segundo término sobre el primero hasta quedar, ya a principios del siglo XIX, sólo Manzanillo como denominador general de la gran bahía colimense.

**Desde 1700** en adelante se caracteriza la vida del puerto de Manzanillo por un abandono casi completo, despertando de su letargo ante la presencia del Galeón de Manila, a su paso para Acapulco, o la visita de una que otra “*vela*” amiga o enemiga. De estos años hasta la Independencia de México son dignas de mencionarse las visitas de Dampier (1704), que nuevamente incursionó por el Mar del Sur amenazando la nao de Filipinas; Edward Cook, Rogers y Courtney, piratas ingleses (1709), George Shelvocke, pirata inglés (1721); George Anson y Richard Norris, piratas ingleses (1742).

Así, de esta manera teniendo como referencia El Puerto de Santiago hemos repasado los hechos, y recuerdos de personas olvidadas protagonistas en aquel lejano mar que siempre estuvo en la mente de los bravos marinos españoles que bien merecen nuestro recuerdo por su esfuerzo en hacer de aquel mar un “*lago español*”.

(III)

**Zihuatanejo, otro puerto del Pacífico novohispano**

Es una ciudad novohispana y puerto actualmente mexicano ubicado en el estado de Guerrero, en la región Costa Grande.

Se dice que el primer español que llegó a explorar la zona fue Gonzalo de Umbría, que era cercano a Hernán Cortés y fue enviado por éste último a buscar oro en la zona de Zacatula y Cuitlatecapan.



Después de consolidarse el Virreinato de Nueva España y su división política, Zihuatanejo llegó a formarse como un pequeño poblado pesquero y se construyeron algunas haciendas a sus alrededores; algunos barcos procedentes de Europa anclaban en la bahía para abastecerse de maderas y minerales. Dado a la abundancia de estos recursos naturales en la región, principalmente en maderas de roble y cedro rojo, en 1527 Hernán Cortés habilitó tres barcos en la zona contruidos por carpinteros españoles que ofreció a Carlos I. Los nombres de las naves eran *La Florida*, *Espíritu Santo* y *Santiago* que zarparon de Zihuatanejo el 31 de octubre de ese año al mando de Álvaro de Saavedra y Cerón con destino a Filipinas. Únicamente, llegó *La Florida* a su destino, sin embargo, este fue el primer viaje que inauguró y consolidó a Zihuatanejo como puerto. A mediados del siglo XVI, el puerto sustituyó a los astilleros que se habían incendiado en Zacatula, pues en éste sitio no pudieron ser reconstruidos.



## La competitividad entre las potencias

El primer factor era la rivalidad que existía entre las dos potencias del momento; Portugal y España, Castilla en un principio, buscaban nuevos caminos que facilitaran las relaciones comerciales con Asia y los navegantes portugueses y españoles competían crudamente en los mares por llegar en primer lugar a las Islas de las Especias.

En cuanto Cristóbal Colón llegó a Castilla, y viendo que Juan II de Portugal se disponía a enviar varias expediciones marítimas hacia las Américas, los Reyes Católicos pidieron al Papa Alejandro VI que consagrara la conquista de las tierras del Nuevo Mundo a favor de la monarquía española, además de reservar para España los derechos exclusivos sobre las nuevas tierras que pudiesen descubrir siguiendo el camino hacia el Oeste, hecho que se mantuvo en los derechos alegados incluso en la exploración del Pacífico noroeste en el S.XVIII.

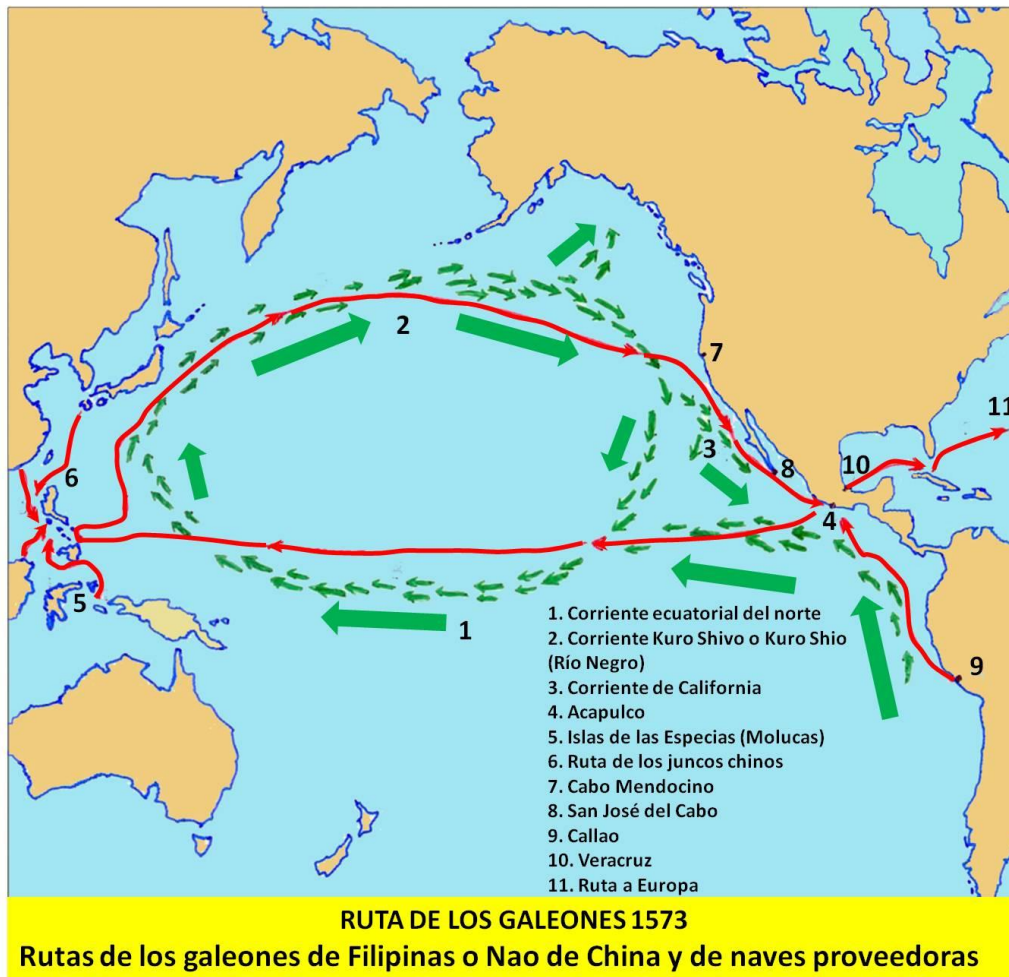


Alejandro VI respondió emitiendo 3 *bulas papales* en 1493.

1. En la primera de ellas, el Papa concedió el derecho de navegación por las *Islas Occidentales* a la corona castellana.
2. En la segunda, los Reyes Católicos y sus herederos recibieron extensos territorios que se irán descubriendo siguiendo la ruta del Oeste, las Indias del Pacífico, archipiélagos y diversas tierras.
3. La tercera bula les concedió las Indias Orientales, Occidentales y todo lo que se conocía como Mediodía, siempre que no estuviera ocupada por otro príncipe cristiano antes de 1492.

## El Tratado de Tordesillas

El rey de Portugal mostró su desacuerdo con las bulas papales y consiguió firmar el Tratado de Tordesillas en 1494. Según este tratado, se reafirmaba la línea establecida por el Papa, pero 370 leguas al Oeste de Cabo Verde. El mundo quedaba dividido de esta manera en dos mitades por lo que se descubriera hacia el Oeste correspondería a Castilla, en tanto que las tierras del Este serían para Portugal. Hay que tener en cuenta, que lo que estaban dividiendo era el Océano Atlántico, ya que el Océano Pacífico no se conocía aún y con esta división parte de Suramérica, Brasil, quedaría dentro del espacio reservado a Portugal.



## El Tratado de Zaragoza

En un principio, este tratado consiguió equilibrar las fuerzas de los dos reinos rivales, pero cuando los navíos españoles comenzaron las travesías por el Océano Pacífico y llegaron a las islas Molucas, se reavivaron los enfrentamientos entre españoles y portugueses pues ambos estados estaban decididos a establecerse en esas islas. Tras años de lucha, el 21 de abril de 1529 las dos potencias firmaron el llamado *Tratado de Zaragoza*. Según este tratado, el tan necesitado de financiación para sus proyectos, Carlos I, vendía sus derechos sobre las Molucas al rey de Portugal a cambio de 350.000 ducados. De esta manera, Portugal conseguía la exclusividad sobre las islas para comerciar con las especias, hacer tratados o

navegar por aquellos mares; España, por su parte, se ocuparía de poblar, cristianizar y gobernar las tierras e islas que se descubrieran al este de las Molucas. De todas formas, España conquistó las Filipinas, sin grandes protestas por parte de Portugal, tal vez debido a que en estas islas prácticamente no había especias aunque sí estaba dentro del ámbito geográfico que por derecho le correspondía.

### Gracias a Urdaneta, enlace Manila-Nueva España en el *lago español*

Urdaneta recibió su bautismo de mar en la expedición de Loaysa en la carrera que Castilla y Portugal mantenían por el dominio de aquellas islas de enorme valor económico. El responsable náutico de la expedición era el circumnavegador Elcano, que mandaba la nao Sancti Spiritus, en la que embarcó Urdaneta, en un cargo sin especificar pero de responsabilidad.



Aunque se ha conjeturado, dada su edad, que embarcó como grumete o paje, las funciones que realizó nunca fueron tales: firmó como testigo documentos trascendentales como el testamento de Elcano, asumió pronto diversas responsabilidades y criticó, acertadamente, varias veces en su diario a su jefe directo por su gestión náutica.

Tras las graves vicisitudes sufridas y la pérdida de todos los mandos por enfermedad, arribó a Mindanao con una sola nave el 6 de octubre de 1526 bajo el mando de Carquizano, para posteriormente dirigirse a las Molucas. Urdaneta permaneció 9 años en estas islas, demostrando sus dotes de diplomático, estratega y observador. Allí adquirió, del fracaso de los intentos de retornar a América por el Pacífico y de su trato con navegantes asiáticos, conocimientos sobre el clima y la navegación local que resultarán cruciales para el tornaviaje de 1565.

El 22 de abril de 1528, Carlos I vendió a Portugal sus pretendidos derechos sobre las Molucas; al saberlo, varios años más tarde, los pocos castellanos que allí quedaban negociaron con los portugueses su retorno. Urdaneta partió de allí el 15 de febrero de 1535, arribando a Lisboa el 26 de junio de 1536. A su llegada, los portugueses le requisaron toda la documentación de que era portador, que incluía los derroteros de los viajes de Loaysa y Saavedra, mapas y "*otras memorias y escripturas, lo cual tomo la dicha Guarda Mayor sin auto de escribano, ni nada, sino así de hecho*". Pero lo que no sabían era que gracias a su poderosa memoria era capaz de recordar todo lo escrito.

Tras huir de Portugal por indicación del embajador español, el 26 de febrero de 1537 entregó en Valladolid un relato pormenorizado del viaje, hecho de memoria, que refleja su capacidad de memorización y sus dotes de observación, el gran conocimiento de las islas y su interés por los rendimientos de aquellas.

Por aquellas fechas contactó con él Pedro de Alvarado, para que le acompañase en una nueva expedición desde Nueva España. Zarparon de Sevilla el 16 de octubre de 1538, pero a su llegada a México quedó en suspenso el plan a causa de las malas relaciones de Alvarado y el virrey Mendoza. La muerte de Alvarado dejó definitivamente esta expedición en manos de Villalobos, que volvería a fracasar en su intento de *tornaviaje*.

A handwritten signature in black ink on a white background. The signature is written in a cursive, historical style. It begins with a large, stylized initial 'J' that loops around. The text 'Juan de Urdaneta' is written in a fluid, connected script. The name 'Urdaneta' is clearly legible, followed by a decorative flourish that ends in a cross-like shape.

Autógrafo de Urdaneta

Urdaneta permaneció en Nueva España ocupándose de cometidos de responsabilidad, como la investigación e informes oficiales sobre la fracasada expedición de Cabrillo a la costa californiana en 1542. Por aquellas fechas, fruto de su investigación y espíritu científico, escribe un relato sobre temas varios como la navegación por el Caribe, la formación de los ciclones tropicales, la reproducción de las tortugas marinas o la sanación curación de las fiebres tropicales. En 1547 se le encomendó la organización de una armada para pacificar el Perú, pero el éxito de Lagasca hizo innecesaria la expedición.

El 20 de marzo de 1553, en México, Urdaneta ingresa en la orden de los agustinos, muy implicados en la educación de las élites indígenas. No hay muchos datos acerca su actividad religiosa pero sí sabemos que perseveró en sus actividades científicas y náuticas, ya que participó en la fracasada expedición de Tristán de Luna y Arellano a Pensacola en 1559, y mantuvo estrechas relaciones con el futuro Adelantado, Capitán General y Gobernador de la Florida Pedro Menéndez de Avilés.

El 24 de septiembre de 1559, Felipe II ordenó al virrey Luis de Velasco el envío de una expedición a Filipinas disponiendo la participación Urdaneta como máximo experto náutico y cartográfico de lo que ya se proyectaba como una posible ruta estable. Existen controversias sobre el destino final de esta expedición, pero la documentación existente permite establecer que las pretendidas contradicciones se debían muy posiblemente a una maniobra de enmascaramiento destinada a no despertar las suspicacias portuguesas.

Felipe II sabía, puesto que fue informado de ello, que las Filipinas caían en la demarcación portuguesa según el Tratado de Tordesillas, pero también conocía que en Filipinas no había portugueses.

Para consolidar el dominio de Filipinas y establecer un puente comercial con China era imprescindible, sin embargo, hallar una ruta de retorno a través de Pacífico hasta Nueva España. Cinco intentos anteriores de tornaviaje habían fracasado y Urdaneta era el hombre clave para resolver este desafío.

Con las cinco naves y unos 350 hombres, la expedición que encabezaba López de Legazpi partió del puerto de Barra de Navidad, en Nueva España, el 21 de noviembre de 1564 después de que el 19 de noviembre se bendijeran la bandera y los estandartes para incorporar al Imperio español el archipiélago de *Magallania*, que posteriormente se bautizara con el nombre de Filipinas en homenaje a Felipe II. Siguiendo una de las tres alternativas propuestas por Urdaneta, navegó por la ruta más ecuatorial, bien conocida porque ya había sido empleada por Saavedra y Villalobos.



**Fray Andrés de Urdaneta**

Urdaneta dio pruebas sobradas de la precisión de sus cálculos y su conocimiento del inmenso Pacífico. El 21 de enero de 1565 avisaba de la proximidad de la isla de Guam, avistada al día siguiente; los pilotos de la expedición creían estar ya en Filipinas, a donde no llegarían hasta el 13 de febrero. A su llegada, exploraron diversas islas del archipiélago filipino en busca de un asentamiento definitivo. El

15 de marzo de 1565, mientras continuaban con sus exploraciones, fondearon en Bohol, por la gran cantidad de madera existente en ella, para reparar la nao San Pedro que sería la encargada de realizar el *tornaviaje*.

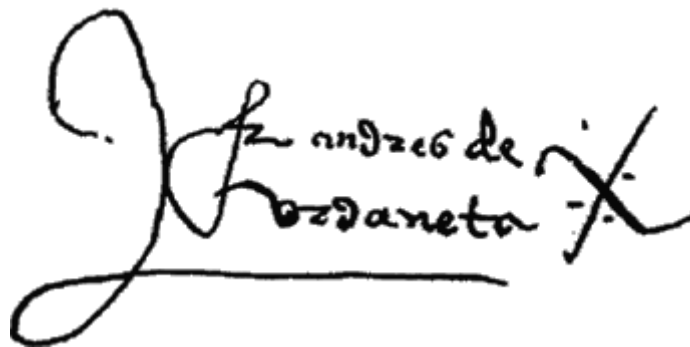
Los informes favorables de la fragata enviada al efecto indujeron a Legazpi a elegir Cebú como emplazamiento final de los expedicionarios que permanecerían para iniciar la conquista. La flota se trasladó allí el 27 de abril y Urdaneta fue el primero en ir a tierra para negociar con los nativos por sus conocimientos lingüísticos pues hablaba con fluidez el malayo, lengua de relación en buena parte del sureste asiático, además de tener conocimientos de varias lenguas locales. Establecido el asentamiento definitivo en Filipinas, sólo quedaba descubrir la ruta que permitiera la conexión estable con la Nueva España. El regreso en 1565 marcó un hito en la historia de la navegación. Se trataba del viaje más largo, 7.644 millas, navegando por una ruta desconocida, de los realizados hasta entonces.

Un viaje de tanta transcendencia se ejecutó bajo el mando de un muchacho de 18 años, Felipe de Salcedo, nieto de Legazpi, y la dirección técnica de un fraile de 57 años, Urdaneta. Sólo la confianza que inspiraba éste puede explicar lo que, en cualquier otra circunstancia, hubiera sido una temeridad suicida. La nao San Pedro zarpó de Cebú el 1 de junio de 1565, aunque la navegación transpacífica propiamente dicha comenzó el día 9 al salir del estrecho de San Bernardino. Impulsados por el monzón de verano, hasta el 4 de agosto navegaron al noreste buscando la corriente de *Kuro-Shivo* que los impulsaría hasta Acapulco; ese día alcanzaron por primera vez los 39°N en una longitud de 170°W. Posteriormente, descendieron a los 32°N, y volvieron a subir a los 39°30'N el 4 de septiembre. Ni siquiera estos dos “picos” que alargaron “innecesariamente” la navegación fueron casuales pues Urdaneta intentaba verificar la longitud, coordenada indómita hasta entonces pero imprescindible para cruzar el Pacífico el línea transversal.



Sus cálculos resultaron más que exactos ya que el piloto Espinosa, al concretar la primera estimación de distancia al continente americano, anota en su diario que Urdaneta calcula estar a 270 leguas del actual Cabo Mendocino, una distancia que se verificará tras los posteriores 15 días de navegación. Navegando exclusivamente por estima, tras 7000 millas sería imposible lograr tanta precisión. El 18 de septiembre avistan la isla de Santa Rosa frente a las costas de California con lo que coronaban la primera travesía del Pacífico de oeste a este. A partir de ese día, con una tripulación agotada pero no sin verse apremiados por el hambre o la sed, descendieron a buena velocidad costeano hasta el destino elegido por Urdaneta, Acapulco, a donde fondearon el 8 de octubre de 1565.

No sólo se deshizo el extendido mito de su imposibilidad, sino que fue un tornaviaje rápido y sin contratiempos, en el que nada se improvisó. Los frutos directos de aquel viaje perduraron hasta marzo de 1815 en que zarpó el último galeón de Manila; los indirectos, se siguen materializando en una de las principales rutas marítimas del mundo moderno.

A handwritten signature in black ink, reading "Juan Sebastián Urdaneta". The signature is highly stylized, with a large, looping initial 'J' and a long horizontal stroke at the bottom. The name is written in a cursive script.

**Firma de Urdaneta**

En 1567, Mendaña, guiado por el piloto Hernando Gallego, creyó en sus legendarias expediciones haber encontrado las islas *de Ofir*, de donde, según la Biblia, el Rey Salomón obtenía el sándalo y los metales preciosos del templo de Jerusalén. Al archipiélago lo designó islas de Salomón y a cada una de ellas, para distinguirlas, bautizó con nombres españoles: Santa Cruz, San Cristóbal, Guadalcanal, Santa Isabel. Nombres famosos por las batallas de la Segunda Guerra Mundial.

Abel Tasman al servicio de la Compañía de las Indias Orientales, impulsado por Van Diemen, llegó a la isla que lleva su nombre aunque él la llamó Tierra de Van Diemen. Luego, Tasman reconoció la isla de Nueva Zelanda del Sur pasando por el estrecho de Cook. Puso rumbo a las islas Fidji que también descubrió, y después de recorrer aquellos mares llegó a Nueva Guinea. Parece increíble que después de recorrer tanto camino llegara a Australia y no la reconociera como una gran isla. Tasman pensaba que Nueva Guinea y la costa australiana, que no exploró, eran una misma tierra. El español Torres había descubierto en el siglo anterior el estrecho que lleva su nombre entre Australia y Nueva Guinea, y tiene la gloria de haber sido el primero que en sus navegaciones pudo cerciorarse de que Australia era sólo una isla. Port Moresby, Iae y Salamaua, sitios que en la II Guerra Mundial se convirtieron en teatro de hazañas legendarias, conocieron, antes que a los soldados del Sol Naciente y del Tío Sam, a los mercantes españoles.

## El tornaviaje y el inicio del comercio con China

El Galeón de Manila fue la prolongación en el Pacífico de la *Flota de la Nueva España*, con la que estaba interrelacionado. El poblamiento y asentamiento de Filipinas y el posterior descubrimiento de la ruta marítima que conectaba dicho archipiélago con América, efectuado por Urdaneta siguiendo la corriente del *Kuro Shivo*, permitieron realizar el viejo sueño colombino de conectar con el mundo asiático para realizar un lucrativo comercio, que irradió desde Sevilla y Cádiz.

El Galeón de Manila era una nave de unas 500 a 1.500 toneladas, alguna vez fueron dos galeones, que hacía la ruta Manila-Acapulco transportando una mercancía muy costosa, valorada entre 300.000 y 2.500.000 pesos. Su primer viaje se realizó el año 1565 y el último en 1821, este galeón fue incautado por Iturbide. La embarcación se construía usualmente en Filipinas, Bagatao, o en Nueva España (Autlán, Jalisco). Iba mandada por un comandante o general quien llevaba una dotación de soldados. Solían viajar también numerosos pasajeros, que podían ayudar en la defensa. En total podían viajar a bordo unas 250 personas.

La ruta era larga, dura y compleja. Desde Acapulco ponía rumbo al sur y navegaba entre los paralelos 10 y 11, subía luego hacia el oeste y seguía entre los 13 y 14 hasta las Marianas, de aquí a Cavite, en Filipinas. En total se cubrían 2.200 leguas a lo largo de 50 a 60 días. Para el *tornaviaje* se tomaba rumbo norte a Japón, para tomar la corriente del *Kuro Shivo*. En el año 1596 los japoneses capturaron dicho galeón y se aconsejó un cambio de itinerario. Partía entonces al sureste hasta los 11 grados, subiendo luego a los 22 y de allí a los 17. Arribaba al continente americano a la altura del cabo Mendocino, desde donde descendía hacia el sur costeano hasta Acapulco. Por lo peligroso de la ruta aconsejaba salir de Manila en julio, aunque podía demorarse hasta agosto. Después de este mes era imposible realizar la travesía, que había que retrasar durante un año. El *tornaviaje* demoraba cinco o seis meses y por ello el arribo a Acapulco se efectuaba en diciembre o enero. Aunque se intentó sostener una periodicidad anual, fue imposible de lograr.

El éxito del Galeón de Manila era la plata mexicana, que tenía un precio muy alto en Asia, ya que el coeficiente bimetálico existente la favorecía en relación al oro. Digamos que en Asia la plata era más escasa que en Europa. Esto permitía comprar con ella casi todos los artículos suntuosos fabricados en Asia, a un precio barato y venderlos luego en América y en Europa con un inmenso margen de ganancia que fácilmente superaba el 300 por 100.

Los terminales de Manila y Acapulco constituyeron en su tiempo los emporios comerciales de los artículos exóticos y sus ferias fueron más pintorescas y coloridas que ninguna. En Manila se cargaban bellísimos marfiles y piedras preciosas hindúes, sedas y porcelanas chinas, sándalo de Timor, clavo de las Molucas, canela de Ceilán, alcanfor de Borneo, jengibre de Malabar, damascos, lacas, tibores, tapices, perfumes, etcétera. La feria de Acapulco se reglamentó en 1579 y duraba un mes generalmente. En ella se vendían los géneros orientales y se cargaba cacao, vainilla, tintes, zarzaparrilla, cueros y, sobre todo, la plata mexicana contante y sonante que hacía posible todo aquel milagro comercial.

La mercancía introducida en América por el Galeón de Manila terminó con la producción mexicana de seda y estuvo a punto de dislocar el circuito comercial del Pacífico. La refinadísima sociedad peruana demandó pronto las sedas, perfumes y porcelanas chinas, ofreciendo comprarlas con plata potosina y los comerciantes limeños decidieron librar una batalla para hacerse con el negocio. A partir de 1581 enviaron directamente buques hacia Filipinas. Se alarmaron entonces los comerciantes sevillanos, que temieron una fuga de plata peruana al Oriente y en 1587 la Corona prohibió esta relación comercial directa con Asia. Quedó entonces el recurso de hacerla a través de Acapulco, pero también esto se frustró, pues los negociantes sevillanos lograron en 1591 que la Corona prohibiera el comercio entre ambos virreinos.

Lógicamente los circuitos comerciales no se destruyen con las prohibiciones y el negocio siguió. A fines del siglo XVI México y Perú intercambiaban casi tres millones de pesos anuales y a principios de la centuria siguiente el Cabildo de la capital novohispana calculaba que salían de Acapulco para Filipinas casi cinco millones de pesos, parte de los cuales venía del Perú. Esto volvió a poner en guardia a los defensores del monopolio sevillano, que lograron imponer restricciones al comercio con Filipinas. A partir de entonces se estipuló que las importaciones chinas no excediesen los 250.000 pesos anuales y los pagos en plata efectuados en Manila fuesen inferiores a medio millón de pesos por año. Todo esto fueron incentivos para el contrabando, que siguió aumentando. En 1631 y 1634 la monarquía reiteró la prohibición de 1591 de traficar entre México y Perú, cosa que por lo visto habían olvidado todos. Hubo entonces que recurrir a utilizar los puertos intermedios del litoral pacífico, como los centroamericanos de Acajutia y Realejo, desde donde se surtía cacao de Soconusco a Acapulco, de brea al Perú y de mulas (de la Cholulteca hondureña), zarzaparrilla, añil, vainilla y tintes a Panamá, lo que encubría en realidad el tráfico ilegal entre los dos virreinos.

Una vez realizada la negociación, los mercantes de ambas flotas, la de Nueva España y la de *Tierrafirme*, debían dirigirse hacia La Habana, donde les aguardaban los navíos de guerra como escolta y desde allí se emprendía el viaje de regreso a la península ibérica.

Podemos imaginar la escena portuaria, los buques arribaban lentamente, mientras bullía una actividad frenética en puerto. No se desaprovechaba ni un momento, el tiempo se empleaba para carenar y preparar las naves para la larga navegación. Muchas veces esta espera se hacía interminable y venía ocasionada por desacuerdos entre los comerciantes. A veces había que esperar un solo buque que se había quedado rezagado. Entretanto era preciso pagar los jornales de los marineros, mantener los buques inactivos, aguantando el oleaje y ver cómo se deterioraba la carga de productos perecederos. Había que partir antes del 10 de agosto, ya que en caso contrario sobrevendría un desastre en el *Canal de la Bahama*. Si para esa fecha no había logrado prepararse el tornaviaje, se retrasaba hasta el año siguiente. En tal caso se procedía a descargar la plata para almacenarla en los fuertes.

El *tornaviaje* era mucho más peligroso que la venida, pues al riesgo de huracanes y temporales se sumaba el peligro de la piratería, que aumentaba en

consonancia con el valor de la carga que se transportaba; el *tesoro real*, plata procedente de impuestos y tributos cobrados, y las *remesas* de los comerciantes. La plata llegó a representar entre el 85 por 100 y el 95 por 100 de los cargamentos indianos a la Península hasta que se produjo la contracción de tales envíos a partir de la segunda década del siglo XVII. La ruta de regreso terminaba además en un embudo, que era la boca del Guadalquivir fácilmente accesible desde los puertos europeos.

Cuando todo estaba preparado se hacía *aguada*, se cargaban los víveres para la travesía y se daba la orden de partida. Los buques volvían a colocarse en posición de travesía. No se enviaba ningún navío de aviso a la península, para no alertar a los piratas. En la metrópoli no se sabía nunca la fecha exacta de regreso de las flotas. La primera noticia era verlas llegar a Sanlúcar.

Desde La Habana se dirigían al *Canal de la Bahama*, siempre amenazante. Era la vieja ruta del piloto Antón de Alaminos entre Cuba y La Florida. En su fondo yacían multitud de galeones cuyos hundimientos se relataban de boca en boca por la marinería. Una vez pasado el Canal se arrumbaba hacia Europa.

El peligro de encuentro con corsarios y piratas siempre aumentaba al llegar a las Azores. A veces se enviaban buques de guerra de refuerzo a estas islas, donde esperaban la llegada de las flotas. Desde las Azores se dirigían a Portugal. No era rara una recalada en el Algarve para descargar contrabando. Finalmente se alcanzaba el suroeste peninsular y por último a Sanlúcar, desde donde los galeones comenzaban a remontar con dificultad el Guadalquivir para llegar al puerto fluvial de Sevilla, ciudad que tuvo el monopolio comercial de Indias hasta bien entrado el siglo XVIII.

La Corona tuvo siempre miedo de que se perdiera plata americana si se abrían otros puertos peninsulares a la *Carrera de las Indias* y además le resultaba más cómodo controlar ésta desde un solo terminal, motivos por los cuales favoreció los intereses de Sevilla, que se convirtió gracias a las flotas en una de las más importantes de Europa. Su población pasó de 45.000 habitantes a fines del siglo XV a 130.000 a comienzos del XVII.

El aumento del tonelaje de los buques fue convirtiendo a Sevilla en un puerto no apto para el comercio indiano, ya que impedía la subida por la barra del Guadalquivir, por ello en 1680 se decidió que los galeones partieran y llegaran a Cádiz, puerto que tenía mejores condiciones para esta negociación atlántica. Los comerciantes sevillanos hicieron el último esfuerzo por controlar el monopolio y fue lograr que la *Casa de la Contratación* siguiera en su ciudad, con lo cual las flotas se organizaban marítimamente en Cádiz y burocráticamente en Sevilla. Este sistema funcionaría casi otros cuarenta años.

En Sevilla se descargaba la mercancía, se contaba la plata, se cobraban los impuestos, se pagaba a la marinería y se devolvía el armamento al arsenal. El numerario emprendía desde allí una larga ruta hacia los centros industriales europeos, que fabricaban las manufacturas que se comprarían para la flota siguiente.

El sistema fue siendo cada vez más lento, en el siglo XVII la mercancía procedente del Pacífico tardaba un año en llegar a la península y dos la que venía desde Filipinas. Normalmente el viaje de ida y vuelta de España a México llevaba un año, pues había que contar con la espera causada por la formación de las flotas. Casi siglo y medio duró la decadencia del sistema de flotas; la mayor parte de su existencia. Desde la tercera década del siglo XVII empezó a dar señales de ineficacia y a fines de dicho siglo era ya evidente su falta de operatividad. A comienzos del siglo XVIII se hicieron varios intentos por revitalizar las *flotas* pero fue inútil. Desde 1740 no hubo ya más flotas a *Tierra Firme* y sólo algunas a Nueva España. El parte de defunción de las flotas se firmó en 1778 cuando se dio vida al *Reglamento de Libre Comercio*.

### **América de extremo de Oriente a extremo de Occidente**

Atravesado el tenebroso Océano Atlántico y una vez que América pasó de ser el extremo de Oriente al extremo de Occidente fue conocido el inmenso espacio oceánico existente al otro lado. El equilibrio se fue desplazando hacia el oeste, así como los combates y enfrentamientos de intereses por el dominio del mar. Del mismo modo el esfuerzo en contra de la supremacía hispana se fue desplazando de Europa, al Atlántico, al Caribe y al Pacífico. Muy pronto los cartógrafos al dibujar los mapamundis empiezan a ubicar el Pacífico en el centro, y el comercio a través de esta masa inmensa de agua en ambas direcciones sobrepasa el trasatlántico y es interesante recordar el dominio, basado en el conocimiento de sus corrientes, gracias a Urdaneta, que durante una época tuvo España en este océano que descubrió Balboa en nombre del Rey de España.

Desde el punto de vista del control de las rutas marítimas podemos afirmar que existió una batalla en el Atlántico desde el siglo XVI al XIX y que los esfuerzos corsarios y piráticos para debilitar a España, se fueron desplazando desde el Mediterráneo, al Atlántico, Caribe y al Pacífico.

La historia del continente americano está ligada a la historia del Pacífico según Alfonso López (*Cuando el Pacífico era un lago hispano*, Revista ARBIL nº 38, anotaciones de pensamiento y crítica), los pobladores originarios de América llegaron por diferentes rutas ya citadas en otros trabajos, algunas de ellas partiendo desde Melanesia. Las grandes culturas de los aborígenes americanos crecieron y se desarrollaron en la vertiente oriental de los dos subcontinentes americanos y podemos afirmar que ninguna cultura de importancia floreció sobre las costas que baña el océano Atlántico, lo cual supuso un problema a para los españoles. En cambio fueron grandes los estados e imperios como el azteca, maya, toltecas, chibcha e inca, etc, que si a veces lograron extenderse hasta el otro extremo del continente, particularmente en América Central, siempre tuvieron su origen en la zona americana que da la espalda al Atlántico.

Igualmente la obra del Imperio Español tampoco se afirma con plenitud en la costa. Al condominio con nuestros hermanos portugueses en Suramérica, y con los ingleses, franceses y holandeses en América del Norte, se opuso durante un amplio período el dominio español de toda la costa del Pacífico desde las frías costas de Alaska hasta las no menos gélidas del estrecho de Magallanes. Como afirma el

historiador Herbert Ingram **Priestley** (1875-1944), solamente en el siglo XVIII dejaría de ser el Pacífico un *lago español*, recordemos que Lord Anson cruzaría en 1742 el océano Pacífico, después de haberse apoderado de un galeón con un mapa secreto de los mares del Sur con la ubicación de las corrientes favorables. La escuadra británica zarpó de Santa Catalina el 18 de enero de 1741 rumbo a San Julián, en la Patagonia atlántica, y desde allí al estrecho de Le Maire el 6 de marzo. Tras el ataque y saqueo de Paita, el comodoro Anson dirigió su escuadra al Norte rumbo a Acapulco, con la intención de capturar el galeón de Manila. Los galeones eran buques grandes, fuertemente armados y mandados por excelentes oficiales.

El galeón de Manila zarpaba cada año de Filipinas en julio, cargado de piedras preciosas, marfil, seda, especias, té y porcelana de China. Tardaba entre seis y siete meses en cruzar el Pacífico, llegando a Acapulco entre enero y febrero. Tras descargar, parte de sus mercancías se despachaban hacia España y otras partes del imperio en América. En marzo zarpaba otro barco de regreso a Manila cargado con la plata necesaria para pagar cargamentos de subsiguientes años, bienes de España y América, y soldados para la guarnición de Manila. Con vientos favorables hacía el viaje en tres meses, llegando a puerto antes de que partiese el buque anual hacia Acapulco.

Anson decidió capturar el navío que venía de Manila, porque su tripulación se encontraría cansada de la larga travesía, mientras que el que zarparía hacia Manila se encontraría descansado y con soldados refuerzo de soldados. El 10 de diciembre los británicos capturaron el **Jesús Nazareno**, pequeño carguero que transportaba sal y estopa y que fue hundido tras saquear la carga. El 12 de febrero siguiente realizó una incursión en tierra capturando tres negros prisioneros, los cuales le informaron que el galeón había entrado en Acapulco el 3 de enero, y que el 3 de marzo zarparía de regreso a Manila.

Anson desistió de atacar la plaza de Acapulco, y el 1 de marzo desplegó su flota frente a Acapulco fuera de la vista de los españoles. Tras esperar tres semanas no hubo ninguna señal del galeón de regreso a Manila, pues los españoles habían detectado el apresamiento de los tres negros por una canoa de reconocimiento, pensando que los británicos estaban al acecho y el gobernador de la plaza solicitó al virrey autorización para cancelar el viaje de regreso a Manila aquel año, accediendo el virrey. Tras la espera frente a Acapulco, la escasez de agua potable obligó a Anson a abandonar la vigilancia y dirigirse a la bahía de Chaquetón, fondeando el 1 de abril mientras el **Tryal's Prize** quedaba de vigilancia.

Anson en 1742 cruzaría el Pacífico, después de haberse apoderado de un galeón con un mapa secreto de los mares del Sur. El 6 de mayo de 1742, zarpaban definitivamente de las costas de México el Centurion y el Gloucester hacia las islas de los Ladrones. Al amanecer del 20 de junio de 1743, tras avistar un buque al sureste encontraron la presa esperada y atacada por sorpresa. El galeón de Manila, denominado **Nuestra Señora de la Covadonga** se rendía tras encarnizado combate al buque de guerra inglés **HMS Centurion**. Un problema tanto o más grave que la custodia y alimentación de los prisioneros fue la reparación de los daños sufridos por ambos buques. Anson dio orden de trasladar al **Centurion** la

mayor parte del tesoro del galeón, transbordándose 112 sacos y 6 cofres llenos de monedas de plata; en total, 130.000 piezas.

El 28 de julio los prisioneros españoles fueron dejados libres en Macao. Dado el pésimo estado del **Nuestra Señora de la Covadonga**, en diciembre de 1743, Anson lo vendió en Macao a los portugueses, a precio de liquidación, por 1.000 libras.

Los navegantes al servicio de la corona española exploraron no sólo el Pacífico americano, también expediciones partidas del Virreinato de Nueva España y del Virreinato del Perú clavaron el pendón castellano y la cruz de Cristo en las Filipinas, las Marianas, las Salomón, Nueva Guinea, Tahití, Bali y la misma Australia. Con el tiempo, estas islas políticamente dependieron de los virreinos americanos, y el Consejo de Indias legisló por igual para indios, mestizos, negros y sangleyes.

América estaba orientada hacia el Pacífico. El comercio entre Méjico, el Perú y la Nueva Granada con Asia, a través de las Filipinas llegó a ser más importante que con la misma metrópoli. La legislación de Indias, como toda legislación española, fuente inagotable de sabias instituciones jurídicas, está toda imbuida de esta idea. Siglos antes que los estadounidenses, España ya había conjurado la infiltración nipona en América, por medio de medidas drásticas que impidieron el acceso de los “*japoneses*”, como se les llamaba entonces, a las Indias Occidentales, especialmente al Perú y a las Filipinas (Alcalá Zamora: *Reflexiones sobre las Leyes de Indias*). La Casa de Contratación, que ejercía funciones propias de un Ministerio de Hacienda, tuvo también en un determinado momento que proteger los mercados de las Indias occidentales contra la invasión de artículos asiáticos que, producidos a bajo precio, competían con las industrias americanas. Un comerciante español escribía desde Panamá en 1590: “*He permanecido aquí por veinte días esperando que los barcos salgan para las Filipinas. Me propongo conducir allá mis mercancías, porque constantemente se dice que por cada cien ducados uno puede ganar seiscientos ducados. Estaremos aquí hasta la Navidad, porque en agosto, septiembre, octubre y noviembre reina el invierno aquí con malísimo tiempo y en la costa del Perú, no pudiendo navegarse para las Filipinas ni ningún otro lugar del mar del Sur, de modo que por Navidad los buques comienzan a salir para esos lugares*” (C. H. Haring: *El comercio y la navegación entre España y las Indias en la época de los Habsburgos*. Ed. 1939, pág. 166).

Los galeones de Manila a Acapulco, “*cargados de doblones y de frailes*”, fueron la presa más codiciada de los piratas ingleses y holandeses. Tratando de esquivarlos y buscando vientos más favorables, descubrieron California, fundaron los Ángeles y Monterrey, creciendo el Imperio hasta tal punto que firmaron con los rusos un *Tratado de paz y amistad*, delimitando sus dominios. En 1790 López de Haro reclamaba para la Corona española Nootka, a la altura de Alaska (Priestley: *The Mexican nation*. Ed. 1924, pág. 181. 33). La expansión española tenía ya su máximo desarrollo y la decadencia fue casi inmediata. La tradicional rivalidad con los ingleses se amplió en los mares del Sur. Creyendo llegado el momento de afianzar sus posesiones, España contribuyó tanto o más que Francia a la independencia norteamericana con la esperanza de debilitar a Inglaterra, logrando parcialmente

su objetivo; pero ingleses y franceses incitaron a los criollos a rebelarse contra España. Entre las peticiones presentadas a las Cortes de León el 24 de septiembre de 1810 por los hispanoamericanos, se señala *el establecimiento de la libertad de comercio entre las provincias americanas y el Asia*.

Los Habsburgo establecieron inicialmente los virreinos de Nueva España (Méjico) y Nueva Castilla (Perú), sobre los Imperios azteca e inca, tal como hicieron los romanos en Europa y en la misma forma en que la Iglesia católica organizó sus jerarquías sobre las instituciones del Imperio romano. Pero la amenaza inglesa y holandesa justificó la necesidad desde finales del siglo XVII de establecer dos nuevos virreinos, el de Nueva Granada y el de la Plata, como medida estratégica complementada con la formación de la milicia virreinal, que tanto ayudó en la defensa de Buenos Aires contra Inglaterra. Los españoles salvaron sus provincias de manos de los ingleses, ganando conciencia de su autosuficiencia y pocos años después se enfrentaban con sus hermanos peninsulares. Cartagena de Indias, que había resistido tan heroicamente el asedio del almirante Vernon, repitió su defensa contra las tropas de Morillo.

Sobre las costas que evangelizara Junípero Serra se desarrollaron en forma de grandes urbes modernas las antiguas misiones. San Diego, San José, Santa Bárbara, Los Ángeles, San Francisco. El mar del Sur les era tan propio como a los chinos, nipones, insulindios o australianos. Ese mar es y ha sido americano desde Carlos I y Felipe II hasta la actualidad siendo el *mare nostrum* de las Américas, compartido con la otra orilla de Asia.

En los cuadros se acompaña una relación sucinta de exploradores y descubridores españoles o al servicio de España en el Océano Pacífico que trata de ser lo más completa posible y en la que posiblemente pueda faltar algún descubridor o navegante que operara en el Océano Pacífico, entre los siglos XVI al XIX.

### **PER ASPERA AD ASTRA**

***\*José Antonio Crespo-Francés es Coronel del ET en Reserva.***

#### **ANEXO: Memoria de cuando el Mar Pacífico era conocido como “El Lago español”.**

<b><i>Las grandes navegaciones de los S.XVI-XVII en el Pacífico</i></b>
Primera vuelta al Mundo, Expedición Magallanes-Juan Sebastián Elcano (1.519/1.522)
Expedición de Álvaro Saavedra (1.527/1.528)
Expedición de Ruy López de Villalobos (1.542/1.545)
Expedición López de Legazpi/Urdaneta (1.564/1565)
Expedición de Álvaro de Mendaña y Neira (1.568/1.569)
Expedición de Álvaro de Mendaña y Neira (1.595/1.596)
Expediciones de Pedro Fernández de Quirós y Luis Vaez de Torres (1.605/1.606)
<b>Siglo XVI</b>
<b><i>Fernando el Católico y Juana I (1452 - 1516)</i></b>

Vasco NÚÑEZ DE BALBOA (25 de Septiembre de 1513): Panamá - Mar del Sur
<b>Carlos I de España y V de Alemania (1516 - 1558)</b>
Hernando de MAGALLANES (1519-1521): Sevilla (España) a Mactán (Filipinas), siguió Juan Sebastián ELCANO (1521-1522): Balambagán (Filipinas) a Sanlúcar de Barrameda (España). Gaspar de ESPINOSA (1519): Panamá - Nicoya (Costa Rica). Gonzalo Gómez de ESPINOSA (flota de Magallanes), (1522): Tidore (Molucas) a Tidore. Gil GONZÁLEZ DAVILA y Andrés NIÑO (1522-1523): Panamá - Nicoya (Costa Rica) - Panamá. Francisco PIZARRO (1524): Panamá - cabo Corrientes (Colombia). García Jofre de LOAYSA (1525-1526): La Coruña (España) a Filipinas – Malucas. Diego de ALMAGRO (1525): Panamá - río San Juan (Colombia). Francisco de HOCES y Diego Alonso de SOLÍS (flota de Loaysa), (1526): estrecho Magallanes - Nueva Zelanda - Warnambool y península de York (Australia) - (hipótesis más fundamentada). Alvaro de SAAVEDRA CERON (1527-1529): Nueva España - Molucas - Nueva Guinea. Francisco PIZARRO (1529): isla Gorgona (Colombia) - costa de Ecuador - Paita y río Santa (Perú). Diego BECERRA (1533): Santiago (Manzanillo) N.E. - baja California. Hernán CORTÉS (1535): Chametla (Nueva España) - baja California - Nueva España. Tomás de BERLANGA (1535): Panamá - Galápagos – Ecuador . Hernando de GRIJALVA (1537): Perú - Molucas - Nueva Guinea. Francisco de ULLOA (1539): Santiago (N.E.) - Sinaloa y Sonora - río Colorado. Ruíz López de VILLALOBOS (1542-1545): Nueva España - Filipinas – Malucas. Juan RODRIGUEZ CABRILLO y Bartolomé FARRELO (1542-1543): P. de la Navidad - baja California - cabo Mendocino – P. de la Navidad (N.E.). Bernardo de la TORRE (flota de Villalobos), (1543): Filipinas - Marianas – Filipinas. Juan Bautista PASTENE (1544): Valparaíso - Valdivia - costa sur de Chile hasta Chiloé. Iñigo ORTIZ DE RETES (flota de Villalobos) (1545): Molucas - Nueva Guinea – Malucas. Hernando de ALARCÓN (15.): Acapulco - golfo California - río Colorado.
<b>Felipe II (1556 - 1598)</b>
Juan LADRILLERO (1557): Valdivia - golfo Ladrillero - estrecho Magallanes - Valdivia. Miguel López de LEGAZPI - (1564-1565): Nueva España – Filipinas. Fray Andrés de URDANETA (flota de Legazpi), (1565): (Cebú) Filipinas - Nueva España. Alonso de ARELLANO (flota de Legazpi), (1564): Nueva España - Filipinas – California. Pedro SÁNCHEZ PERICÓN - Lope MARTÍN (1566): Nueva España – Filipinas. Álvaro de MENDAÑA Y NEIRA (1567- 1569): Callao (Perú) - Islas Salomón - California. Juan FERNÁNDEZ (1574): Callao (Perú) - San Félix y San Ambrosio - archipiélago de Juan Fernández y Concepción (Chile). Pedro SARMIENTO DE GAMBOA (1579): Callao (Perú) - estrecho de Magallanes - Sierra Leona- Azores - Cádiz (España). Expedición de Francisco GALI (1584-54): Acapulco, Filipinas, Macao y regreso. Pedro de UNAMUNO (1586): Manila - Macao - California - Acapulco. Sebastián RODRÍGUEZ CERMEÑO (1595): Nueva España - San Francisco de California. Álvaro de MENDAÑA Y NEIRA y Pedro Fernández de QUIRÓS (1595 - 1597): Callao (Perú) - Marquesas - Salomón - Filipinas.

<b>Siglo XVII</b>
<b>Felipe III (1598 - 1621)</b>
Sebastián VIZCAINO (1602): Acapulco - baja California - bahía Sebastián Vizcaíno - bahía San Diego - Monterrey - Acapulco. Pedro Fernández de QUIRÓS (1605 - 1607): Callao (Perú) - Tuamotu - Salomón - P. Navidad (Nueva España). Luis Váez de TORRES (flota de Quirós), (1606): Espíritu Santo (Salomón) - Nueva Guinea - estrecho de Torres - Australia - Molucas - Filipinas.
<b>Felipe IV (1621 - 1665)</b>
Francisco de ORTEGA (1632 y 1636): Nueva España - golfo de California. Pedro de BADÍA (1634): Costas de Perú y Chile - Isla de Juan Fernández. Nicolás CARDONA y Juan ITURBE (16.): Península de California. Alonso GONZALEZ BARRIGA (1644): Península de California. Pedro PORTER CASANATE (1648): Península de California.

<b>Siglo XVII</b>
<b><i>Carlos II (1665 - 1700) - Fin Casa de Austria</i></b>
<p>Diego de VARGAS (1668): Nuevo México.                  Francisco LUCENILLA (1668): península de California.                  Diego L. de SANVITORES (1668 - 1672): Acapulco - Manila - Marianas - Guam - Rota - Tumon (Guam).                  Antonio de VEA y Pascual IRIARTE (1675): Callao (Perú) - Chiloé y Chonos (Chile).                  Isidro ATONDO (1683): Península de California.                  Francisco LEZCANO (1686): Acapulco - Carolinas - Palaos - Manila.                  Padre Eusebio F. KINO (1697 - 1701): Península de California.</p>

<b>Siglo XVIII</b>
<b><i>Felipe V (1700 - 1746)</i></b>
Bernardo de EGOY y ZABALAGA (1712): Carolinas y Palaos.
<b><i>Carlos III (1759 - 1788)</i></b>
<p>Felipe GONZÁLEZ DE HAEDO (1770 - 1771): Callao (Perú) - isla de Pascua - Chiloé (Chile) - Callao (Perú).                  Domingo de BOENECHEA (1772 - 1773): Callao (Perú) - islas Tuamotu - Tahití - Valparaíso - Callao (Perú).                  Domingo de BONECHEA y Tomás GAYANGOS (1774 - 1775): Callao (Perú) - islas Tuamotu - Tahití - isla Sociedad - Raivavae - Callao (Perú).                  Cayetano de LANGARA (1775 - 1776): Callao (Perú) - Tahití - Callao (Perú).                  Felipe THOMPSON (1773): Manila - Mindanao - Nueva Guinea - Carolinas - San Blas (Nueva España).                  Juan PÉREZ (1774): San Blas (Nueva España) - Nootka - California - San Blas (Nueva España).                  Bruno HECETA y Juan F. De la BODEGA (1775): San Blas (N.E.) - costa oeste de América del Norte - archipiélago de Alaska (Alexander y Kruzof) - San Blas (N.E.).                  Ignacio ARTEAGA y Juan F. De la BODEGA (1779): San Blas (N.E.) - costa de Alaska - Hinchinbrook (60º N.) - costa de América del Norte - San Blas (N.E.).                  Francisco MOURELLE DE LA RUA (1780): Manila - Islas Bismarck - Tonga - Guam - San Blas (N.E.).                  Juan de CUELLAR (1786 - 1797): Cádiz - Manila.                  José MORALEDA Y MONTERO (1787): costa sur de Chile.                  Esteban MARTÍNEZ (1788): San Blas (N.E.) - Montague -Trinidad (Alaska) -Unalaska - Monterrey - San Blas (N.E.).</p>
<b><i>Carlos IV (1788 - 1808)</i></b>
<p>Alejandro MALASPINA y José de BUSTAMANTE (1789 - 1794): Cádiz (España) - Uruguay - Argentina - Chile - Perú - Ecuador - Panamá - México - Alaska - costa de América del Norte - México - Guam - Filipinas - Nueva Zelanda - Australia - N.Z. - Tonga - Perú - Chile - Malvinas - Argentina -Uruguay - Cádiz (España).                  Manuel QUIMPER DEL PINO (1790 y 1791): costa de Alaska - Nootka - Hawaii- Manila.                  Francisco ELIZA REVENGA y Salvador FIDALGO (1790): costas de Alaska.                  Jacinto CAAMAÑO MORALEJA (1792): costas de Alaska - norte de Nootka.                  Dionisio ALCALÁ GALIANO y Cayetano VALDÉS FLORES (1792): costas de Alaska - Vancouver.                  José SALAS VALDES (1793): isla de Salas (Chile).                  Miguel ZAPIAÍN (1799): Cavite (Filipinas) - Midway (Hawaii) - Acapulco.</p>