

El alavés Iñigo Ortiz de Retes. Un español olvidado

*José Antonio Crespo-Francés**

Hablamos como siempre de marinos y soldados olvidados especialmente en estas líneas de los *soldados viejos y estropeados* en la exploración del Pacífico.

Son muchos los capítulos desconocidos de nuestra Historia protagonizados por soldados españoles que acabaron no sólo olvidados, en muchos casos perdieron la vida o terminaron “*viejos y estropeados*”.

Recordemos que esta palabra “*estropear*” en origen *significaba maltratar a uno dejándole cojo, manco o lisiado, lastimado gravemente, dejándolo muy maltratado*. Covarrubias aseguraba viene de Tropa por ser la vida y servicio con ella la que por lo regular ocasionaba estos daños. Cervantes en el Quijote, tomo 2 capítulo 26 emplea el término cuando dice “*derribando a unos, descabezando a otros, estropeando a este, destrozando a aquel...*”.

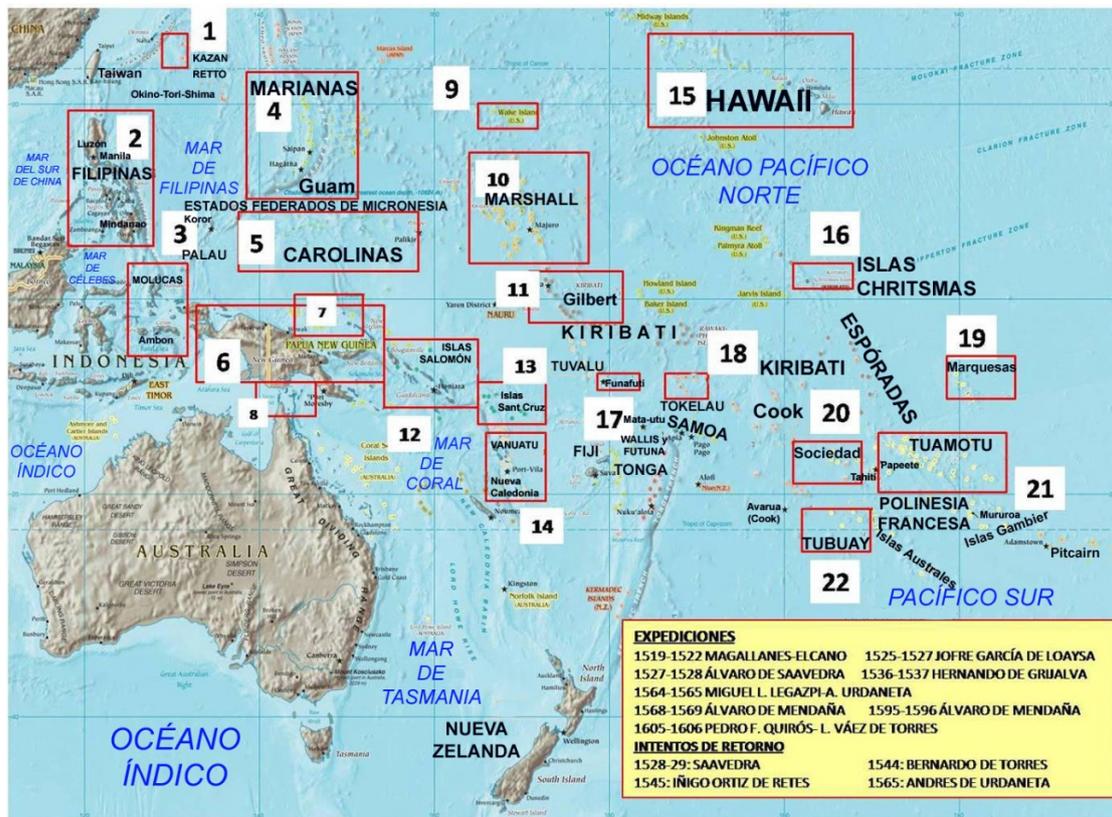
Tras la llegada a América un segundo capítulo se abre... **Alcanzar Asia**, que se creía muy próxima, apenas pasando un golfo, por ello las primeras expediciones marítimas *cortesianas* que no pasaron de costear California. Finaliza este período con el **descubrimiento del Tornaviaje** abriendo una potente línea comercial que uniría hacia el oeste, la península, Nueva España y Asia, convirtiendo al *peso duro*, el *real de a ocho*, en la primera moneda internacional del momento, lo que hoy día es el dólar.

Como primer hito citemos el descubrimiento del Mar del Sur por Balboa, así bautizado, en 1513.

Distinguimos **una primera fase** conocida como la de los “*Viajes al Maluco*”, con el objetivo de reivindicar las Molucas, *islas de las especias*, que según las interpretaciones al amparo de la imprecisión del Tratado

de Tordesillas en el cálculo de la longitud geográfica eran consideradas de responsabilidad española.

Aquí enmarcamos las expediciones de Magallanes-El Cano (1519-22), la de Loaysa (1525-27), la de Saavedra (1527-1529) y la de Grijalva (1536-37), todo fueron desgracias, sufrimientos, frustraciones, que gracias a la perseverancia y la inasequibilidad al desaliento, no amedrentaron a aquellos soldados... y el conocimiento sobre las corrientes, los vientos y los nuevos descubrimientos a bordo de aquellos cascarones fueron en aumento.



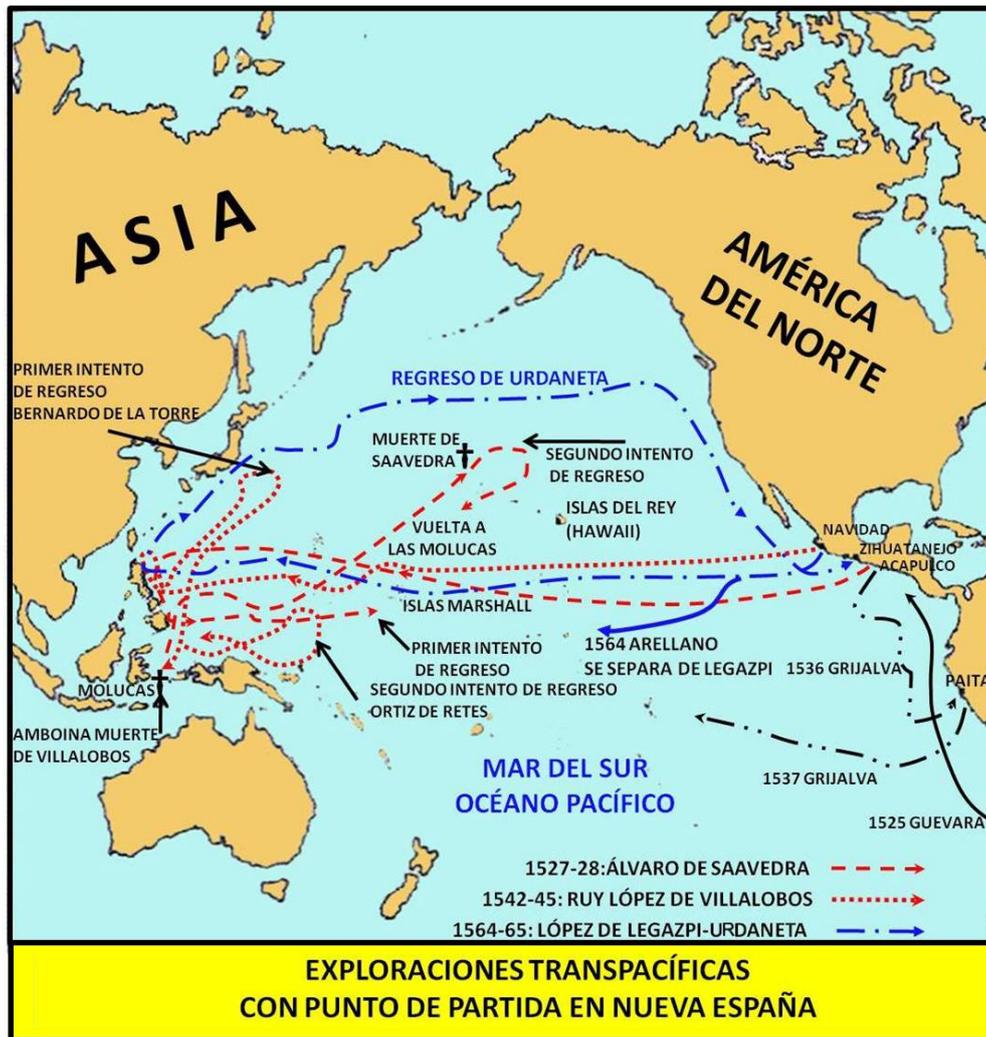
Mapa elaboración propia ©José Antonio Crespo-Francés

Donde sí que quedan algunos topónimos originales es en las Islas Salomón (convertidas ahora en país independiente bajo el nombre de Solomon Islands), en la Melanesia. El nombre hace referencia a las míticas minas del rey Salomón, donde supuestamente guardaba los cargamentos que llegaban de Ofir. Los españoles suponían que era de estas islas de donde llegaban las riquezas hasta Perù, a unas ochocientas leguas de distancia, y por ello pusieron especial empeño en encontrar las islas míticas del rey bíblico. Mendaña, junto con Pedro Sarmiento de Gamboa como piloto, se embarcó en una expedición para encontrarlas en el inmenso océano Pacífico y ciertamente llegó a unas islas (son un total de 990), a las que los españoles fueron poniendo nombres muy variopintos: Florecida¹, Sesarga², Guadalcanal, Buenavista, San Jorge; San Nicolás; Ramos; Galera, Florida, San Dimas, San Germán, Guadalupe, Arrecifes, San Marcos³, Treguada⁴, Tres Marías⁵, Santiago, San Urbán⁶, San Cristóbal⁷, Santa Catalina, San Jerónimo y Santa Ana. Más al sur, la expedición arribó al archipiélago de Santa Cruz, en cuya isla principal se fundó la primera población española en la bahía denominada Graciosa, refundada once años después

¹ Las islas Florecida, Galera, Buenavista, San Dimas, y Guadalupe forman el grupo de islas Florida o *Nggela Sule*, (9°00'00"S-160°10'00"E)
² Savo (9°8'0"S- 159°49'0"E)
³ Choiseul (7.08°S- 157°E)
⁴ Ulawa (9°46'S-161°57'E)
⁵ Olu Malua (10°11'2.11"S-161°56'46.69"E)
⁶ Rennel (11°33'00"S-160°05'00"E)
⁷ Makira (10°26'00"S- 161°52'00"E)

por Pedro Fernández de Quirós. De aquellos nombres, muchos han sido sustituidos por otros en inglés o en la lengua local, pero quedan algunos de claro sabor hispano, como Guadalcanal donde la calle principal de su capital (Honiara) se llama Mendaña Avenue, en honor del primer europeo que llegó hasta aquí. O como la isla de Isabel, bautizada así en honor de la esposa de Álvaro de Mendaña, la primera mujer almirante de la historia de España. Es la isla menos visitada por los turistas y por tanto una de las más auténticas.

El tratado de Zaragoza, en 1529, puso fin a esta fase de la navegación española en el Pacífico, zanjando el contencioso en favor de las pretensiones portuguesas.

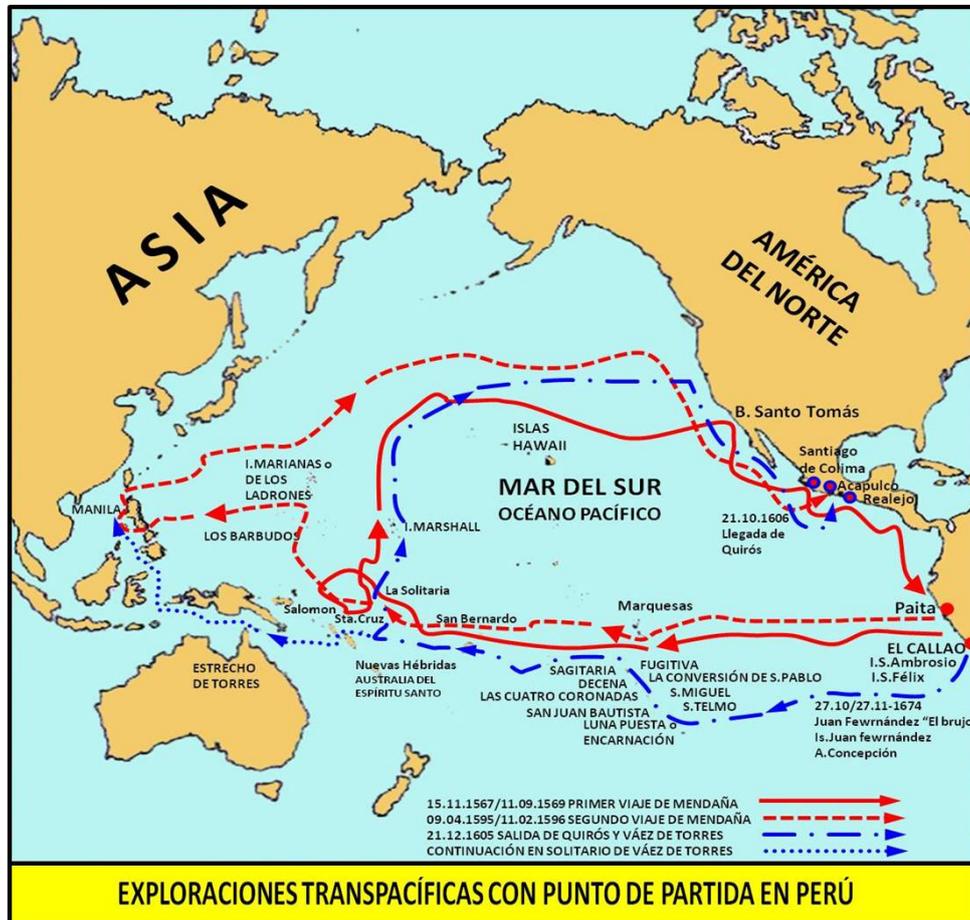


Mapa elaboración propia ©José Antonio Crespo-Francés

La **segunda fase**, se corresponde con la penetración española en el Pacífico y tuvo la meta concreta de ocupar las *islas de Poniente*, Filipinas, y el establecimiento de una ruta estable que garantizase el contacto regular con la América española.

En este ciclo se encuadra la expedición de Ruy López de Villalobos que aunque no condujo al establecimiento permanente ni a la determinación de una ruta de retorno contribuyó al conocimiento de las Filipinas y de nuevas islas y archipiélagos, luego renombrados por

otros europeos. Ambos objetivos serían conseguidos por la siguiente expedición, la de Legazpi (1564-65), fundador de Manila, y el hallazgo de la vía de regreso por Andrés de Urdaneta puesto al frente de la nave capitaneada por el joven piloto Felipe de Salcedo.



Mapa elaboración propia © José Antonio Crespo-Francés

Pues bien, de lo que pudo considerarse un fracaso y que es ejemplo de perseverancia, son los intentos de regreso mandado por Villalobos que parte de Nueva España el 1 de noviembre de 1542.

Recordemos que el *tornaviaje* se había revelado insoluble en cuatro intentos previos: una vez, La Trinidad, de la expedición de Magallanes-Elcano al mando de Gómez de Espinosa (1522), dos veces por Saavedra (1528-29) y una vez por Grijalva (1537).

Villalobos, acuciado por el hambre, la falta de recursos y la presión portuguesa, enviaría los dos siguiente intentos de regreso, el quinto con la nao San Juan de Letrán mandada por Bernardo de la Torre, y el sexto del 16 de mayo de 1545, mandado por el bravo alavés **Iñigo Ortiz de Retes**, a quien con Villalobos dedicamos estas sencillas líneas, pues los estudiosos han hecho recaer una severa sentencia sobre la

expedición de Villalobos, sumada a su desastroso final y al conflicto jurisdiccional con los portugueses, olvidando el bautismo de isla Filipina a la actual a Leite, que luego daría el nombre de Filipinas desde documento fechado el 24 de septiembre de 1559.

Además de que Retes en su desesperado intento de regreso por la línea ecuatorial desconociendo la corriente oceánica en contra con la que no podría luchar daría nombre a la gran isla de Nueva Guinea, en razón a la piel oscura de los melanesios pobladores de aquella tierra.

Es de justicia señalar en el activo de la expedición la identificación de varios archipiélagos, el actual Revillagigedo, Marshall, Marianas, Filipinas, Volcano, Bonin y Shouten en torno a Nueva Guinea, sin desdeñar las exploraciones de Bernardo de la Torre y de Iñigo Ortiz de Retes en el laberinto isleño filipino, y de este último como pionero en la exploración de Nueva Guinea de la que tomó formal posesión el 21 de junio de 1545, y que podemos leer en el documento depositado en el AGI como ***Relación del viaje que hizo Ruy López de Villalobos desde Nueva España a las islas de Poniente, año de 42 por orden del Virrey Don Antonio de Mendoza.***

Villalobos muere desesperado por el dolor del incumplimiento de la misión comido por fiebres palúdicas en Amboina, el Viernes Santo de 1546, en brazos de San Francisco Xavier.

El represo de los 144 supervivientes estuvo jalonado de calamidades desde Amboina, isla de Java, Sumatra, Malaca, Goa, hasta llegar a Lisboa por el Índico y Atlántico el 1 de agosto de 1548 momento en el que García de Escalante concluye la relación de este apasionante viaje.

Tras esta introducción dedicamos las siguientes líneas al recuerdo de este hombre en un momento tan crucial en el que no sabemos si el patrimonio inmaterial que constituye la memoria de las personas y sus hechos quedará fraccionado en 17 pedazos próximamente. Lo que no cabe duda es que este hombre fue por el mundo sirviendo a su rey y a España desde ese territorio tan español como las Vascongadas desde el que florecieron exploradores, soldados y misioneros desde la antigüedad al servicio del Imperio Español, participando de forma voluntaria y consciente en la arquitectura y definición de España.

Es indudable que en la exploración y el conocimiento del más extenso de los océanos los españoles tuvieron un papel decisivo y dentro de

ellos los marinos vascos ocupan un lugar especial y decisivo. Como anecdótico podemos citar que los dos grandes personajes europeos que abrieron las vías para su descubrimiento y exploración, desde poniente y desde levante, se llamaran “*Vasco*”, por un lado el portugués Vasco de Gama, primero en alcanzar el Pacífico desde levante y el extremeño Vasco Núñez de Balboa que lo hizo desde la costa este del estrecho de Panamá.

Ese océano llamado Pacífico por la calma con que sus aguas recibieron a Balboa y su grupo, sería por primera vez atravesado de este a oeste por la nave Victoria capitaneada por Juan Sebastián Elcano nativo de Guetaria, resaltando el hecho de que en la expedición de Magallanes había al menos 30 vascos, ello nos lleva a pensar en la decidida actuación de estos bravos españoles como tales, lejos de la corrupción histórica que hoy se lleva a cabo pervirtiendo la esencia de nuestro pasado.

El primero en armar navíos y explorar la costa del Pacífico americano fue el alavés Pascual de Andagoya, de la misma manera que otro de los pioneros en *marear* por estas aguas fue Juan de Basurto.

Más tarde sucedieron otros dos excepcionales navegantes vascos que marcarían el destino de la que sería navegación comercial a través de ese inmenso océano: por un lado el guipuzcoano Miguel López de Legazpi, explorador y conquistador de las Filipinas y del agustino Fray Andrés de Urdaneta, nacido en la guipuzcoana Villafranca de Oria, quien encontró el camino de *tornaviaje* trazando la ruta definitiva que durante siglos recorrerían los galeones españoles, el famoso *Galeón de Manila*, entre México y las islas orientales que formaban parte del Virreinato de Nueva España. Esto supuso la total apertura de un amplio espacio marítimo que hasta aquel momento sólo había permitido el regreso con vida a sus exploradores por la agotadora ruta de poniente.

Junto a estos conocidos no podemos olvidar a un enjambre de otros muchos españoles dentro de los que había otros vascos cuyo buen hacer influyó en el devenir de este océano, *el lago español*, y que aportaron esfuerzo, conocimiento, valor, y la propia vida, en esa titánica aventura que supuso el descubrimiento, exploración, conquista y poblamiento de los espacios físicos en aquellas aguas y tierras, las más orientales del imperio español.

En todas las expediciones pacíficas siempre hubo marineros españoles entrenados en las aguas del bravo Cantábrico, gallegos, asturianos, cántabros y vascos codo con codo. Su experiencia marinera les hizo ser apreciados y fue raro el navío que partiendo de Sevilla no llevara en su tripulación marineros y curtidos oficiales nacidos en las orillas del cantábrico desde Galicia a Fuenterrabía que no hubiese tenido su bautizo en ese mar norteño.

Podemos citar algunos como Juan de Areyzaga, natural de Cestona, náufrago patagónico y marino en la expedición de Jofre de Loaysa al Pacífico (1525-27); las desventuras y hallazgos en los bellísimos fiordos australes de Chile de la nave San Sebastián descritos por el escribano Miguel de Goyzueta en 1557; la exploración y conquista del archipiélago de Chiloé realizada en 1567 por Martín Ruiz de Gamboa, oriundo de Durango; las peripecias Martín de Ibarra, nacido en Bilbao, maestro de la nao San Pedro, nave capitana de la flota de Legazpi; o la errática singladura de Iñigo Ortiz de Retes, de quien hablamos hoy en estas líneas.

A ellos sumamos un cosmos estrellado de marinos gallegos, asturianos, andaluces... que darían para una enciclopedia y que merecería una detallada biografía como mínimo así como la atención de nuestros cinematógrafos.



Mapa elaboración propia © José Antonio Crespo-Francés

DESTINO: EL OCÉANO PACÍFICO

El alavés Iñigo Ortiz de Retes es uno de los singulares marinos participantes en la deslumbrante aventura de la exploración y conquista de las aguas y aislados territorios del Pacífico durante las primeras décadas del siglo XVI. Su impresionante y accidentada travesía junto a la costa de la Gran Isla de Nueva Guinea merece y debe ser recordada como un hito de nuestra Historia Naval, como una aventura única y excepcional, que, como tantas otras protagonizadas por los aquellos navegantes ibéricos del siglo XVI, sobre frágiles cascarones de nuez, convierte en cosa sencilla los actuales desafíos en la navegación.

Quienes han estudiado y se han adentrado en su biografía confirman un destino claramente marcado con la empresa de la exploración de la *Mar del Sur*, así como su nacimiento en la aldea alavesa de Retes de Llanteno, hoy tierras del municipio de Ayala. Era hijo de Iñigo Ortiz y

de madre María Sánchez, hidalgos y vecinos de Retes, tal como se confirma en diversas relaciones y documentos donde se le cita como hidalgo.

No hay datos sobre su nacimiento, infancia y juventud, que pudo ser durante la primera década del siglo, pero lo que si podemos imaginar es que desde muy pronto sentiría la llamada del mar y la entrada al servicio al emperador, muy lejos de los valles alaveses. Atraído por la empresa americana, marchó a Sevilla con el ánimo de embarcarse en algún galeón atlántico. Podemos verlo por primera vez en un documento que lo relaciona es el listado de expedicionarios a Indias que acompañaban a Pedro de Alvarado en 1538 en su trayecto como gobernador de Guatemala.

Alvarado parte de España con la licencia de Carlos I de España y V de Alemania para explorar la costa occidental de México, de lo que se creía era un simple golfo que en uno de sus extremos tendría a la India desconociendo la inmensidad que se abriría ante sus ojos, e intentar alcanzar las Molucas.

Siguiendo el rastro documental dejado por el alavés, escudriñado por sus biógrafos, se conoce que anduvo siempre cerca de Alvarado y comprometido con la empresa marítima del conquistador. Asentado en la ciudad de México, es muy probable que estuviera implicado en los preparativos técnico-financieros de la expedición hacia las Molucas.



Mapa elaboración propia ©José Antonio Crespo-Francés

Ponapé en las Carolinas otro punto de recuerdo español. Encontramos curiosos topónimos españoles en uno de los archipiélagos de la Micronesia, las *islas Carolinas*, que formaron parte del imperio español hasta 1899 en que fueron vendidas a Alemania por el llamado *Tratado Germano-Español*. Las islas fueron descubiertas por Toribio Alonso de Salazar en el viaje por el océano en el que murió Elcano en 1526, avistando la isla de Taongui, conocida como *San Bartolomé* o de *Gaspar Rico*. En 1528 el descubridor Álvaro de Saavedra tomó posesión para la Corona española de la isla de Uluti o *de los Reyes*, en el actual archipiélago de las Marshall, conocida algún tiempo después como *islas de los Garbanzos*. El archipiélago fue recibiendo diversos nombres, como *islas de los Corales*, *del Rey*, *de los Jardines*, *Santo Tomé*, e incluso durante algún tiempo como *Nuevas Filipinas*, o nombres tan curiosos como *Mira cómo Vas*, para el atolón Minto, hasta que Francisco de Lezcano las llamó *Carolinas*, en honor del rey Carlos II de España en 1686, incluyendo en el nombre a las *islas Palaos* y a las que después serían rebautizadas como *islas Gilbert* e *islas Marshall* por los exploradores ingleses del mismo nombre que las visitaron en 1788 y 1799. Actualmente las Carolinas integran dos países independientes: los Estados Federados de Micronesia y la República de Palaos. En las Carolinas apenas quedan recuerdos de España, en la isla de Yap queda un pueblo llamado *Madrich*. Afortunadamente a influencia más duradera ha sido la religión motivo principal de aquellos viajes del siglo XVI, a través de la presencia permanente de misioneros.

Cuando Alvarado ya había conseguido aprovisionar tres barcos, una sublevación de indios palisqueños en los territorios de Nueva Galicia obligaron a suspender temporalmente la aventura marítima.

Sucedió lo que se conoce como la **Guerra del Miztón o Mixtón** que consistió en una serie de enfrentamientos bélicos entre varias tribus indígenas, denominadas de forma genérica chichimecas, pertenecientes a la audiencia de Nueva Galicia, al poniente de la Nueva España.

Poco antes de que iniciaran las hostilidades, el virrey Antonio de Mendoza había enviado al gobernador de Nueva Galicia Francisco Vázquez de Coronado por tierra, y a Hernando de Alarcón por mar hacia el norte, en expediciones simultáneas para buscar la mítica ciudad de Cíbola (o Siete Ciudades). quedando el control de Nueva Galicia, en manos del teniente de gobernador Cristóbal de Oñate⁸, padre del futuro fundador de Nuevo México, Juan de Oñate.

Alvarado y sus hombres llegaron a Guadalajara el 12 de junio de 1541. Se reunió con Cristóbal de Oñate, quien considero necesario esperar por más refuerzos a lo que Alvarado se opuso entrando rápidamente en acción.

Pedro de Alvarado, era un experimentado conquistador, había sido capitán de Hernán Cortés durante la conquista de Tenochtitlan, y fue muy conocido por los mexicas, quienes lo apodaron Tonatiuh⁹, debido a su cabello rubio. Posteriormente realizó campañas para la conquista en Guatemala, y logró obtener el título de *adelantado* y gobernador de la provincia. Por incentivos del virrey de Nueva España, Alvarado había organizado una expedición con destino a las Californias, y se encontraba reunido en la ciudad de México con Antonio de Mendoza, cuando se recibieron las noticias de Nueva Galicia. Ante la gravedad de la situación, el virrey pidió con urgencia el apoyo al conquistador, quien no dudó en contribuir a la causa.

Como buen soldado participó en la pacificación y probablemente asistiera a la muerte de su jefe, cuando éste, al retirarse con las tropas tras la batalla de Nochistlán, cayó con su caballo por un talud de tierra quedando malherido.

El 24 de junio, durante una incursión un caballo se soltó de las manos del escribano Baltasar de Montoya y el animal aplastó el pecho de Pedro de Alvarado, malherido con las costillas fracturadas, fue llevado a Guadalajara, muriendo el 4 de julio de 1541 a causa de las heridas recibidas durante su incursión en el Mixtón.

La muerte de Pedro de Alvarado dejó en suspenso por algún tiempo la travesía hacia las islas orientales. El virrey Pedro Antonio de Mendoza encargó al experimentado marino malagueño Ruy López de Villalobos que continuase los avanzados planes de Alvarado y armase una flotilla expedicionaria, con el objetivo de alcanzar y establecer asentamientos

⁸ Descubridor de las minas de plata de Zacatecas y fundador de esa ciudad novohispana.

⁹ náhuatl: *sol*.

en las tierras de poniente, así como trazar una ruta fiable de regreso desde las islas orientales a las costas del Pacífico de Nueva España. De esta manera Ortiz de Retes quedaba de nuevo ligado al proyecto exploratorio de la Mar del Sur.



Mapa elaboración propia ©José Antonio Crespo-Francés

LA DESCONOCIDA EXPEDICIÓN DE VILLALOBOS

La mayor parte de la singladura de esta expedición es conocida gracias a la crónica *Relación del viaje que hizo desde Nueva España a las Islas de Poniente Ruy López de Villalobos por orden del virrey Antonio de Mendoza*, escrita por uno de los marineros de la expedición, el cántabro García de Escalante Alvarado¹⁰.

Este documento relata el regreso exitoso del navío y sirve de fuente original la crónica de Juan Gaitán, que nos ha llegado hasta nosotros en italiano, gracias al libro recopilatorio de Juan Bautista Ramusio.

Villalobos era un reputado capitán de las flotas de Indias, quien por orden del virrey de Nueva España se hizo cargo de los planes, hombres y navíos de Alvarado que debían explorar las rutas marítimas del Pacífico. Con seis pequeñas naos y 370 marineros zarpó del puerto de Navidad, en el actual estado mejicano de Jalisco, el 1 de noviembre día de Todos los Santos de 1542 con rumbo oeste.

¹⁰ Servicio de Publicaciones de la Universidad de Cantabria, Santander, 1999.

Ocho días después alcanzaron el archipiélago que luego se llamaría de Revillagigedo, avistado ya con anterioridad por naves españolas. En la travesía se dieron nombres a diversas islas, como la Nublada, la de Roca Partida, el Placer y los Bajos de Villalobos, hasta que en el atolón nombrado como de los Corales decidieron pasar la Navidad y hacer allí aguada. El día de Reyes de 1543 levaron anclas y se hicieron a la mar camino del desconocido poniente. Pronto avistaron un rosario de pequeñas islas habitadas a las que llamaron los Jardines.

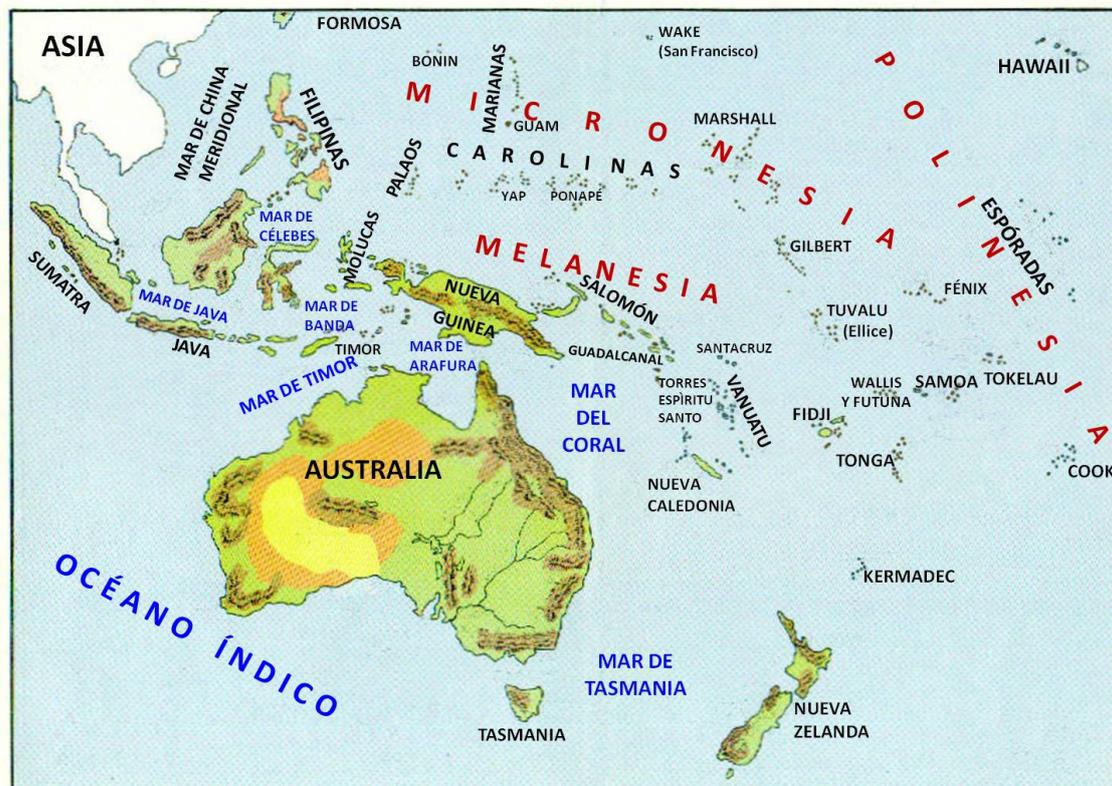
Tanto el atolón de los Corales como el de los Jardines pertenecen al hoy conocido archipiélago de las islas Marshall. A continuación un temporal separó a la nao San Cristóbal, con la cual no volverían a coincidir hasta atracar en Tidore. A incidente siguieron varios días de navegación tranquila que les permitieron llegar a las Carolinas Orientales donde encontraron evidencias y pruebas del paso de anteriores las expediciones españolas como una cruz y algunos objetos españoles así como algunas palabras castellanas dichas por los nativos. Finalmente el dos de febrero alcanzan las Filipinas, en concreto a Mindanao, bautizada pomposamente como Cesárea Carola, en honor del emperador Carlos, desembarcando para llevar a cabo operaciones de reparación de naves, mantenimiento, así como descanso para reparar también física y anímicamente al personal. Allí descansaron, roto el silencio por algún sobresalto ocasionado por los indígenas y resuelto siempre con el estruendo de arcabuces y falconetes.

El reencuentro con la aparición de la galeota San Cristóbal y el descanso de los días en tierra dieron nuevos ánimos a Villalobos, para a continuación partir con rumbo norte para explorar las Filipinas. Lamentablemente los vientos pertinaces empujaron las naves a Sarangán, Sarangani, una isla yerma ubicada frente al sur de Mindanao, donde era difícil conseguir alimento, por lo que la marinería debió probar desde las exóticas hierbas del lugar a reptiles, ratones y otros roedores abundantes tanto en la isla como en los barcos. Ante este panorama se hizo necesario fraccionar la flota y solicitar ayuda al virrey de Nueva España.



Mapa elaboración propia ©José Antonio Crespo-Francés

Para la operación de regreso se escogió la nao San Juan de Letrán y al capitán Bernardo de la Torre para dirigir la navegación, partiendo de Sarangani el 4 de agosto de 1543 con rumbo norte hasta alcanzar las Marianas, debiendo llegar a los 30º por encima de la línea equinoccial, pero una potente tormenta dañó fatalmente la arboladura de la San Juan viéndose obligados a regresar, llegando a un abrigo en la parte norte de la isla de Leyte.

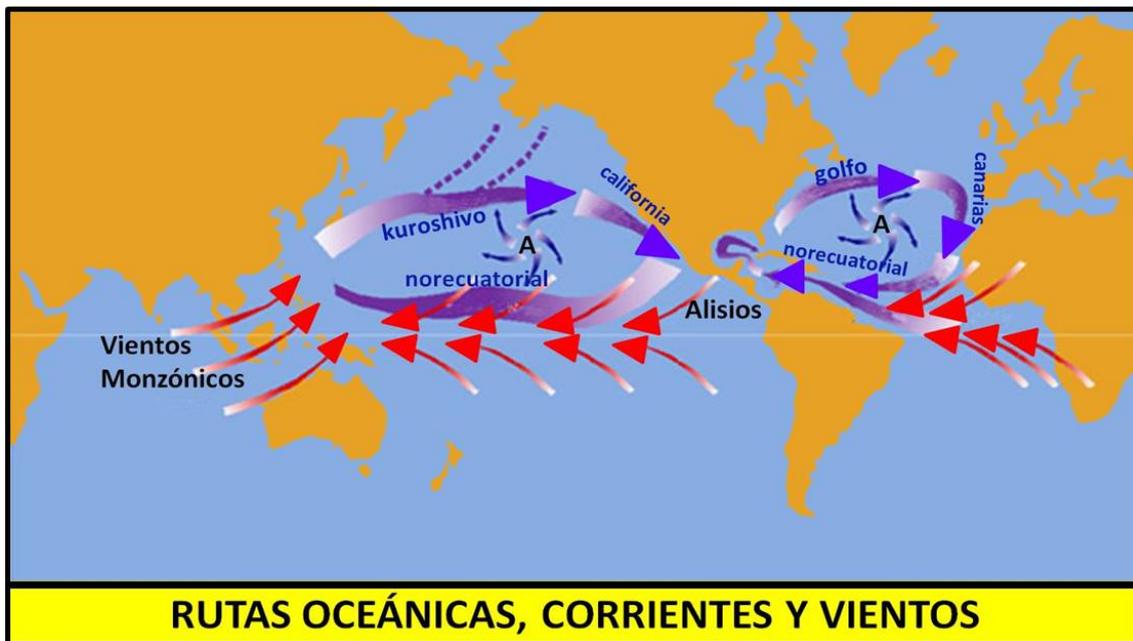


Mapa elaboración propia ©José Antonio Crespo-Francés

Ante lo inhóspito de Sarangani, Villalobos trataba de conducir la flota hacia el norte peleando con temporales y borrascas teniéndose que

refugiar en las Molucas, territorio portugués, y en concreto en la isla de Tidore, donde se reunieron con la nave de Bernardo de la Torre, siendo ayudados por la guarnición portuguesa. Ante una situación tan dramática y luchando por lograr trazar una derrota que les llevara de regreso a Nueva España, Villalobos decide llevar a cabo un último intento con la nao San Juan, que en ese momento era la única capaz de aguantar una posible singladura de regreso hasta el continente americano a través del Pacífico.

Y fue precisamente en este último envite con la Mar del Sur donde se jugaría la baza de Iñigo Ortiz de Retes a quien se le fue entregado el mando, llevando como piloto a Gaspar Rico, un experimentado navegante quien había dirigido la nave en el viaje desde Nueva España a Tidore, así como en intento fracasado de travesía de Bernardo de la Torre.



Mapa elaboración propia © José Antonio Crespo-Francés

ORTIZ DE RETES CAPITÁN DE LA NAO SAN JUAN

La crónica de García Escalante ya había dado el merecido protagonismo a este hidalgo vasco que había ganada la confianza del almirante Villalobos, y ello queda claramente confirmado por el hecho de que de que tras la muerte de Francisco Merino, en una incursión en la isla de Mindanao, fue designado *maestre de campo*. Igualmente se le encomiendan a Retes las cartas que se cruzaron Villalobos y Jorge de Castro, gobernador portugués de las Molucas, y algunas de las gestiones con el capitán de la guarnición portuguesa de Tidore.

Los requerimientos de Castro fueron contestados con la doctrina oficial española de que Mindanao y Sarangani estaban incluidas dentro del área asignada a la Monarquía Hispánica por los tratados de Tordesillas y de Zaragoza ya que no pertenecían al archipiélago de las Molucas.

Villalobos argumentaba que la arribada había sido “*por necesidad y que cumpliendo esta se volvería a Filipinas*”. En junio de 1545 el nuevopgobernador portugués Jordán de Freitas propuso a Villalobos una alianza contra el rey Gilolo que los españoles rechazaron.

Sería desde la atribución de esta responsabilidad encomendada a Ortiz de Reyes el momento a partir del que su nombre entra en la Historia de la navegación por este océano, resultando ser protagonista de una de las más fructíferas singladuras por la *Mar del Sur*, pues desde la perspectiva geográfica sacó de la oscuridad a los ojos europeos un inimaginable, por su amplitud, espacio de mar y tierra. Ortiz de Retes y su tripulación levaron anclas en Tidore el 16 de mayo de 1545.



El inicial rumbo norte de la nave San Juan parecía el más acertado ya que se encontraban en la época de los monzones del oeste, tan frecuentes en las latitudes australes. Sin embargo, las órdenes de Retes, basadas sobre todo en la más reciente y negativa experiencia de la travesía de Bernardo de la Torre, le aconsejaban buscar el camino de regreso por debajo de la línea equinoccial.

Varios días después de la partida avistaron las llamadas islas Talud, seguramente ya descubiertas con toda probabilidad por los restos de la expedición de García Jofre de Loaysa de 1527. Tras una semana de vientos contrarios y calmas angustiosas y desesperantes se vio obligado a demorar el cambio de rumbo. Al fin, con el soplo de brisas favorables optó por aproar la nave hacia el sur y buscar corrientes propicias para mear en dirección a las Indias.



Mapa elaboración propia © José Antonio Crespo-Francés
El olvidado Mar de las Marianas.

Poco después del amanecer del 15 de junio el grito del gaviero anunciaba el avistamiento de dos islas bautizadas como *La Sevillana* (Supiori¹¹) y *La Gallega* (Noemfer). Unas leguas adelante se encontraron con un grupo de islas más pequeñas bautizadas como de los Mártires. El historiador Juan Génova Sotil afirma que estas islas pertenecen al archipiélago Schouten¹², al abrigo de la bahía neoguineana de Geelvink, y que fueron descubiertas al adentrarse la nao de Retes a través del estrecho de Japen. Al día siguiente, el 16 de junio navegaron entre otro nuevo archipiélago, el de las islas Padaido.

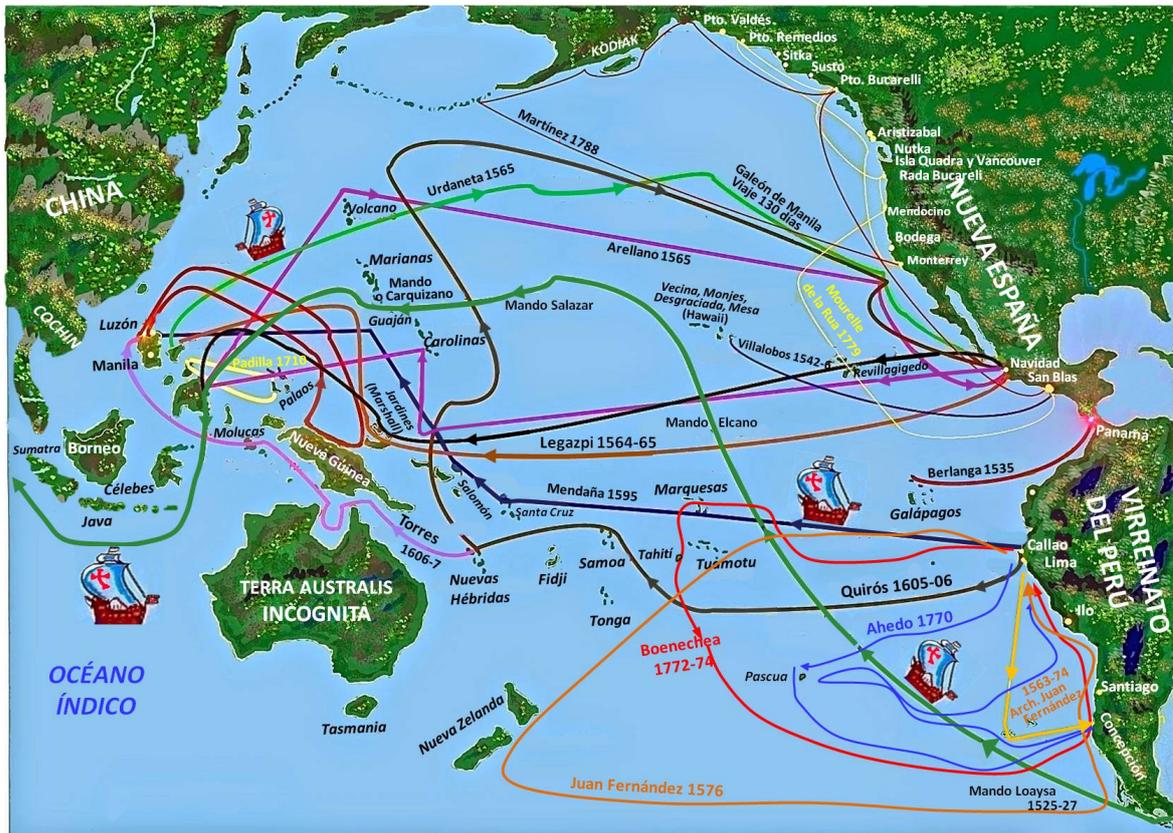
¹¹ Al oeste de la isla de Biak en la provincia de Papúa, oeste de Nueva Guinea (0°45'0" S-135°30'0"E).

¹² En la bahía Cenderaasih o de Geelvink (1°00'S-136°00'E)

Según cuenta Escalante en su crónica, más de treinta pequeñas embarcaciones repletas de indígenas se acercaron al navío español e intentaron flechar a la marinería.

Salvado sin consecuencias graves este poco amistoso encuentro, la nao San Juan de Letrán prosiguió rumbo sur con la vista puesta en el horizonte de cumbres que se perfilaba a levante mostrando la *Isla Grande de Nueva Guinea*.

El 17 de junio, a pocas leguas de la costa neoguineana, tropezaron con una pequeña isleta triangular bautizada *La Ballena*, conocida actualmente como isla de Koeroedoe¹³. Tres días más tarde hallaron la desembocadura de un río, nombrado San Agustín, hoy llamado Mamberamo¹⁴, cuyo estuario le pareció el adecuado para desembarcar y hacer aguada.



Mapa elaboración propia © José Antonio Crespo-Francés
Exploradores incansables. *Per aspera ad astra.*

EL DESEMBARCO Y TOMA DE POSESIÓN DE NUEVA GUINEA

Así, el 20 de junio de 1545, Iñigo Ortiz de Retes junto a su marinería tomaba formalmente posesión de aquella enorme isla de Nueva Guinea

¹³ Coordenadas: 1°50'S-13702'E.

¹⁴ Coordenadas: 1°27'57"S 137°54'01"E

a la que le dio este nombre en razón a la piel oscura de sus pobladores melanesios, más similares por su aspecto a africanos que a filipinos.

Retes ignoraba que con aquel acto ampliaba los dominios del imperio español en casi 800.000 kilómetros cuadrados. Se habían posesionado de la isla más grande del mundo, si exceptuamos Australia y Groenlandia.

A pesar de la ignorancia de la extensión real del territorio asimilado, Ortiz de Retes, tal y como señalan las crónicas, intuía que, a pesar de su inmensidad estaban sobre una isla.



Mapa elaboración propia © José Antonio Crespo-Francés

Las Molucas, en el extremo norte vemos la isla de Morotai en el Maluco Norte, algo más al sur Ternate y Tidore, al oeste de Gilolo (Halmahera) y en el Mar de Banda la isla de Amboina (Ambon) que vio morir a Villalobos

No tuvieron dudas, ni especularon siquiera la posibilidad de que pudiera tratarse de un continente, de la *Tierra Australis Incognita* que con insistencia y nulo éxito se buscaría en las décadas siguientes. Sin embargo, en algunas cartas náuticas del siglo XVI Nueva Guinea aparecía como un inexplorado continente austral, frente a otras en las que era cartografiada como isla de indefinidas proporciones.

Como hemos adelantado anteriormente y tal como se relata en diversas crónicas y documentos, el color oscuro de la piel y el cabellos ensortijado de los aborígenes le trajo el recuerdo de la Guinea africana a Ortiz de Retes por lo que determinó bautizar a la isla con el nombre de Nueva Guinea.

El relator de la expedición describe a los nativos como “*negros tan atezados como los de Guinea*”. Tras hacer aguada, reponer alimentos y ejecutar la ceremonia formal de toma de posesión la nao continuó investigando la costa. La víspera de San Juan arribaron a la isla de *Mo*, identificada actualmente como Liki, parte del grupo isleño de de las Kumamba. Las grandes corrientes de la zona les impidieron navegar hacia levante por lo que decidieron descansar unas dos semanas al abrigo de una pequeña rada natural, reabasteciéndose de suministros, agua, pescado fresco, frutas y demás plantas comestibles.

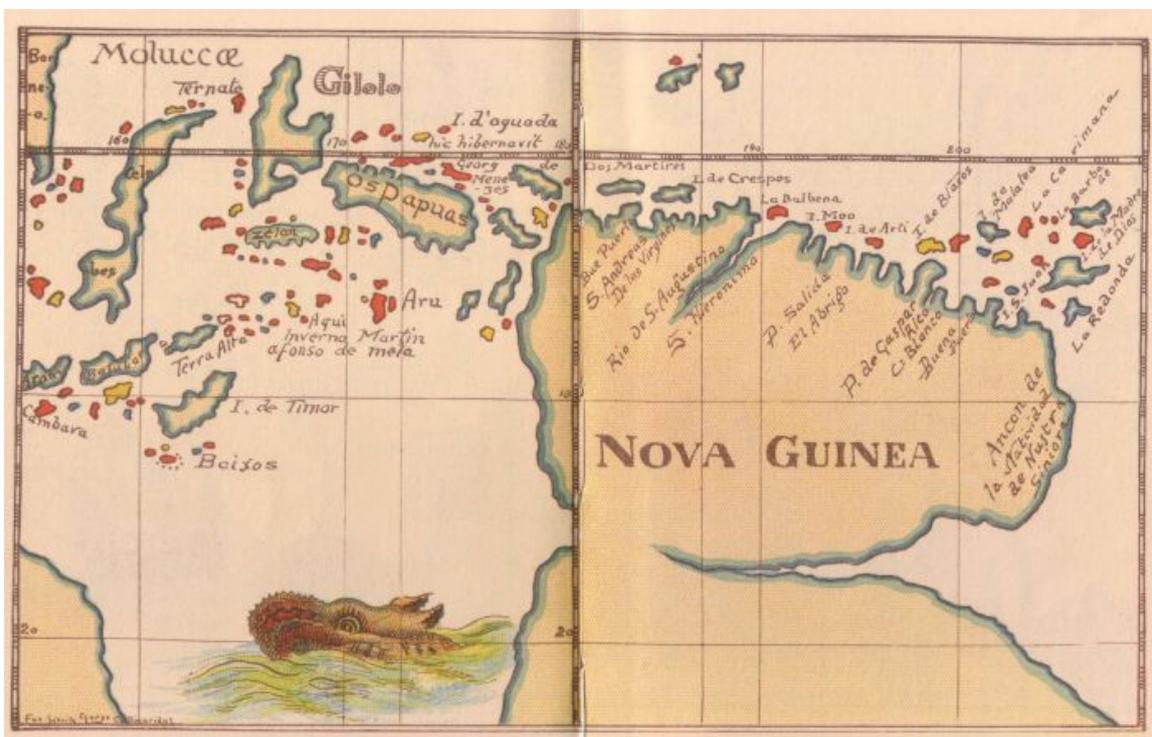
La tarde del día 8 de julio la brisa presagiaba buena navegación y esa noche se hicieron a la mar. Poco después fríos vientos del noreste apartaron el barco de la costa y obligaron a seguir rumbo noreste entre un sin fin de islas volcánicas, algunas de las cuales bautizaron como *Magdalena*, *Gaspar Rico* (en honor del piloto) y el grupo de las *Volcanes*. Todas estas islas son parte del archipiélago volcánico de Schouten, que no debemos de confundir con el del mismo nombre que se recogen en la bahía de Geelvink.

Y A PARTIR DE ALLÍ NAVIGACIÓN ERRÁTICA

El diario de Escalante relata que los últimos días del mes de julio fueron escasos de vientos y muy cambiantes, lo que hacía difícil la navegación. En este período es de destacar el avistamiento de las islas denominadas como *Barbada* y *Caimana*, que por acción de las corrientes ocurrió que las vieron varias veces y desde distintos rumbos. Aunque las crónicas y los cálculos no son muy coincidentes, lo más probable es que la nao de Ortiz de Retes alcanzase el grupo hoy conocido como Wuvulu, y que la denominada *Caimana* es la que hoy encontramos en los mapas como Aua.

En esta navegación errática y caprichosa bajo el influjo de brisas y las corrientes, la *San Juan* fue empujada de nuevo al archipiélago volcánico. Allí, entre la isla *Magdalena* y Nueva Guinea, sufrirán un nuevo ataque nativo.

Es en este momento donde respetuosamente y sin ánimo de amotinamiento, los oficiales expresan a Iñigo Ortiz de Retes la imposibilidad de alcanzar el objetivo de Nueva España y proponen regresar a Tidore dejándose llevar por las brisas del nordeste. El capitán alavés insiste en cumplir la misión pues su deseo es ser el primero en trazar la ruta del *tornaviaje* pues no deseaba defraudar la confianza puesta en él por Villalobos. Su propuesta es encontrar un lugar apropiado para invernar y partir hacia el este con tiempo más favorable. A regañadientes, su idea es aceptada por los oficiales y por una marinería que ya llevaba casi tres años desollada en una travesía infernal.



Mapa hispano portugués de 1600 de Nueva Guinea¹⁵. Como se puede apreciar Nueva Guinea aparece unida, por la península del Cabo York (se aprecia, al este, el entrante del todavía sin descubrir Estrecho de Torres, con la denominación *Ancón de la Natividad de Nuestra Señora*, de lo que hoy es el golfo de Papua), a la *Terra Australis*, Australia, se aprecia al sur de la isla de Timor el golfo de Carpentaria perfectamente dibujado así como la costa oriental australiana, “descubierta” por Cook.

De nuevo en el mar y a todo el trapo, la *San Juan* emprende voluntariosa y tenaz nueva singladura con rumbo levante, pero la mar y los insistentes vientos alisios estaban decididos a empañar el destino de los expedicionarios pues empujaron el barco al noreste, obligándoles a trazar un arco mucho más abierto que en la anterior intentona.

¹⁵ Publicado por George Collingridge De Tourcey, 1906, en su obra *The First Discovery of Australia and New Guinea*.

El 19 de agosto alcanzan el atolón de Ninigo¹⁶, al norte de la ya citada isla de Aua, y que aquellos hombres denominaron islas de los *Hombres Blancos*, pues los aborígenes eran de tez mucho más clara que los neoguineanos. Estos *hombres blancos* rodearon la embarcación y algunos de ellos alcanzaron la cubierta y llegaron a abrazar a los marineros. Pero dada la experiencia anterior al ser flechados varias veces expulsaron a los nativos que al ser rechazados reaccionaron violentamente con sus lanzas “*hechas a la manera de arpones*”, citadas así por el cronista, debiendo de emplear la artillería para repelerlos.

Las calmas y los insistentes vientos del noreste forzaron de nuevo la situación y el día 27 de agosto, Retes vuelve a enfrentarse con un ánimo abatido de la marinería y contrario a sus planes. El capitán insiste y en su última baza manda aproar hacia la isla de *Mo* buscando el descanso para ganar tiempo y dulcificar posturas y voluntades, por lo que al día siguiente se encuentran otra vez frente a Nueva Guinea tratando de ganar la isla de *Mo*, identificada actualmente como Liki¹⁷, pero corrientes y vendavales empujaron el barco 30 leguas por debajo de su objetivo.

No había salida frente a la persistencia de los vientos contrarios, la nao era empujada irremediamente hacia el noreste y el piloto Gaspar Rico se negaba a proseguir hacia levante. Dado que Ortiz de Retes no deseaba motín alguno y sobre todo conocía a su gente y el punto hasta donde podía exigir a sus hombres, a la vista de los límites impuestos por el mar, hizo que a finales de agosto, en una latitud al norte de las islas Ninigo, Retes se ve obligado a poner la popa a sus sueños, fracasando este un nuevo intento español de regresar a América desde las islas de poniente: Gómez de Espinosa con la nao *Trinidad* mandado por Elcano en 1522; las dos tentativas de Álvaro Saavedra, desde latitudes semejantes a las de Ortiz de Retes (1528 y 1529); el descabellado y trágico amago de tornaviaje de Hernando de Grijalva en 1537; y el escarceo de Bernardo de la Torre semanas antes del protagonizado por Ortiz de Retes. Todavía deberían transcurrir dos décadas más para que se descubriera el itinerario del anhelado tornaviaje.

El 3 de octubre de 1545, tras cuatro meses y diecisiete días de singladura, la nave *San Juan* atracaba en la rada de Tidore. Allí se reunieron con los restos maltrechos de la expedición de Villalobos.

¹⁶ Coordenadas: 1°16'S-144°15'E, Ninigo y Aua, al oeste del archipiélago de Bismarck.

¹⁷ En las islas Koemamba (1°40'S-138°48'E)

Salvo la nao capitana *Santiago* y la sufrida nave de Retes, las demás embarcaciones quedaron inutilizadas o perdidas. Ninguna de las dos aguantaría el viaje de regreso a Europa por poniente. Desolados y sin esperanza, se vieron abocados a admitir la caridad y la usura de los portugueses. La *Santiago* fue malvendida por ropa y se aceptó un pacto, vivido como una deshonra y una humillación pues serían devueltos a la Península en barcos portugueses por la ruta del Índico y el Atlántico. Pero eso no era todo pues antes de que pudieran pisar la madre patria pasarían dos años más de calamidades en Malaca y Goa.

Según cuenta la tradición sin que nada parezca desmentirlo, el infortunado almirante de la expedición, Ruy López de Villalobos, cayó enfermo en la isla de Amboina, y en la Pascua de 1546 falleció a causa de fiebres palúdicas en los brazos de San Francisco Javier. Durante la calamitosa espera, al socaire de las autoridades portuguesas, Ortiz de Retes desempeñó el papel de intermediario y mensajero con el gobernador portugués de las Molucas, Jorge de Castro.

En la crónica de García Escalante se relata que sólo 144 supervivientes de la expedición llegaron a Lisboa, en dos barcos distintos a lo largo del año 1548. También se cuenta que algunos oficiales se negaron a ser repatriados por los portugueses y prefirieron la lenta agonía en las guarniciones portuguesas de las Molucas. Entre estos últimos algunos citan al propio capitán y maestro de campo Iñigo Ortiz de Retes, aunque en la *relación* de Escalante aparece como uno de los afortunados que desembarcaron en Lisboa. En cualquier caso se le pierde la pista y cae en el olvido a partir de 1548.

PARA TERMINAR

Lo que nos queda claro es que este marino falleció con un justo sentimiento de frustración, pues su trayectoria vital desde su embarque en Sevilla en 1538, tenía la única finalidad de surcar las aguas del Pacífico. Todo lo ocurrido en Nueva España y a pesar de los variados contratiempos sufridos le encamina y asocia a la empresa marítima del Mar del Sur, momento a partir del cual la mar sería la que dictase su destino.

Aunque la campaña náutica de Ortiz de Retes, y toda la expedición de Villalobos, fue considerada un fracaso, no por ellos debemos obviar a estos personajes y a sus subordinados pues entregaron su vida y esfuerzo siendo un ejemplo de perseverancia a pesar de las dificultades.

El objetivo concreto de encontrar una ruta que garantizase el contacto de las Filipinas con el poniente americano no se pudo alcanzar. El coste en pérdidas de vidas fue muy alto y se vivió con frustración e impotencia el deshonroso regreso de los supervivientes en naves portuguesas, pues no debemos olvidar que otro de los objetivos del viaje de Villalobos era frenar el avance portugués en las Molucas. Todavía deberían de trascurrir más de dos décadas para que la Corona decidiera armar una nueva flota para cruzar el Pacífico. Como prueba de la dificultad que entrañaba la navegación de aquellas aguas sabemos que hasta 1616 ningún barco europeo mareó en la ruta singlada por el bravo Iñigo Ortiz de Retes.

Por todo lo expuesto, hoy no podemos considerar un fracaso la aventura de este español universal, a la luz del amplio territorio geográfico que iluminó en una zona especialmente oscura en su época. Por su extensión y significado el mayor logro fue la exploración y la posesión de la gran isla de Nueva Guinea. Aún hoy todavía muchos de los topónimos dados por los españoles siguieron usándose durante más de tres siglos, y algunos todavía perviven. No nos cabe duda de que el amplio trabajo cartográfico de la campaña ayudó a un mayor y mejor conocimiento de las aguas del Pacífico, cimentando así la empresa posterior de Legazpi y sobre todo la definitiva de Urdaneta.

La intuición de Ortiz de Retes y de quienes le precedieron sobre la existencia de importantes territorios en la zona austral del Pacífico, alentaron las siguientes exploraciones en busca de la *Terra Australis*, en su mayoría ya lanzadas desde el Virreinato del Perú.

Sirvan estas sencillas palabras de tributo en memoria Villalobos, Retes y los 144 maltrechos y *estropeados* supervivientes. Más tarde durante el Siglo de Oro se acuñaría la denominación "*Soldados Viejos y Estropeados*", aquellos que a lo largo del mundo y de nuestra historia hicieron posible engrandecer las fronteras de España. Con este nombre, *Viejos y Estropeados*, fueron conocidos los que sufrían invalideces o mutilaciones en acto de servicio.

*** Coronel en situación de Reserva**

ALGO DE BIBLIOGRAFÍA

BERNABÉU ALBERT, Salvador: *La aventura de lo imposible*. Expediciones marítimas españolas, Lunwerg, Madrid, 2000.

FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, Martín: *Colección de los viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde el siglo XV*, (5 vols.), Editorial Guaranía, Buenos Aires, 1946.

GONZÁLEZ OCHOA, José M^a: “*El marino alavés Iñigo Ortiz de Retes*”, Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco, 5, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia-San Sebastián, 2006.

KAMEN, Henry: *Imperio*, Aguilar, Madrid, 2003.

LANDÍN, Amancio y SÁNCHEZ MASIÁ, Luis: *Descubrimientos españoles en la Mar del Sur*, Ediciones Naval, Madrid, 1992.

LANDÍN CARRASCO, Amancio: *Islario español del Pacífico*, Ediciones de Cultura Hispánica-Instituto de Copelación Iberoamericana, Madrid, 1984.

GONZÁLEZ OCHOA, José M^a: *Atlas histórico de la América del Descubrimiento*, Acento, Madrid, 2004.

OYARZUN, Javier: *Expediciones al estrecho de Magallanes y Tierra de Fuego*, Ediciones de Cultura Hispánica-AECI, Madrid, 1999.

PRIETO, Carlos: *El Océano Pacífico: Navegantes españoles en el siglo XVI*, Alianza Editorial, Madrid, 1975.

REVISTA ESPAÑOLA DEL PACÍFICO, Asociación Española de Estudios del Pacífico (A.E.E.P.) N.º 2. Año II, 1992.

VARELA, Consuelo (edición, introducción y notas): *El viaje de don Ruy López Villalobos a las islas de Poniente (Relación anónima)*, Cisalpino-Goliardia, Milán, 1983.

VV.AA.: *Descubrimientos españoles en el Mar del Sur (Vols. I, II y III)*, Banco Español de Crédito, Madrid, 1991.

WHITE, Geoffrey M: *Identity through History; Living Stories in a Solomon Islands Society*, Cambridge Studies in Social and Cultural Anthropology Series (Nº 83)