

## EL MAR DEL SUR **LAGO ESPAÑOL**



Hace 500 años Juan Sebastián Elcano circunnavegó el mundo, demostró que la tierra no era plana, y que se podía navegar de Oriente a Occidente a través de un inmenso océano que los españoles bautizaron como Mar del Sur. A esta gesta le siguieron diferentes descubrimientos españoles en el Pacífico, y “el tornaviaje” del vasco Urdaneta, que supuso una inmensa aportación a la navegación mundial.

El autor hace un interesante y ameno recorrido por esta heroica etapa de la historia de España, repleta de valientes hombres y mujeres, como así lo fue Isabel Barreto, primera mujer “Almirante”, con mando en el Mar del Sur y en todos los reinos americanos.

Laserna nos recuerda, en su artículo, que el Mar del Sur, de Núñez de Balboa, fue un Mare nostrum para los españoles: habían abierto sus rutas, el potente comercio con la China y Japón a través del Galeón de Manila tenía nombre castellano... y que por eso, durante más de doscientos años, pudo llamarse lago español.

### **MARQUÉS DE LASERNA**

*Correspondiente de la R.A. de la Historia,  
jurado del Premio de Historia Órdenes Españolas*

**En definitiva, se trataba de unir Asia y América con cascos de madera y velas de algodón. A ese derrotero se le puso nombre: “el tornaviaje”.**

Hace quinientos años Juan Sebastián Elcano, un vascongado de Guetaria, minúsculo puerto del Cantábrico, circunnavegó el mundo y con ello demostró que la tierra no era plana como La Mancha, que los antípodas no caminaban cabeza abajo y que existían vientos que podían empujar a los navíos de Oriente hacia Occidente a través de un inmenso océano que los españoles habían bautizado como Mar del Sur, porque el norte y el sur lo son con respecto a donde uno esté.

Elcano había abierto una nueva ruta de navegación, pero en el siglo XVI el viento era el motor que movía las embarcaciones y si era interesante ir, también o más lo era volver, y había que descubrir qué fuerzas podían impulsar el regreso desde las islas asiáticas hacia América, porque el rumbo conocido que bordeaba África doblando el cabo de Buena Esperanza era de propiedad portuguesa y tenían fuertes jalonándolo para hacer respetar su derecho.

En definitiva, se trataba de unir Asia y América con cascos de madera y velas de algodón. A ese derrotero se le puso nombre: “el tornaviaje”.

El motivo continuaba siendo la soberanía de las Molucas y sus preciadísimas especias y, como siempre, surgía la duda de a quién pertenecían según el Tratado de Tordesillas. Carlos I convocó una reunión en Badajoz con cosmógrafos y pilotos para que los enviados de ambos países ajustaran el antimeridiano que decidiría la soberanía de ese archipiélago. Pero la cuestión era más política que técnica y no se llegó a decisión alguna.

El Emperador no tenía carácter para esperar nuevas discusiones y organizó una expedición hacia las deseadas islas. En 1524

partía de La Coruña una escuadra de seis buques al mando de García de Loaysa que llevaba como segundo a Juan Sebastián Elcano, nadie podía tener mayor experiencia que él en las singladuras que tenían que recorrer.

En esta navegación, el cabo de Hornos empezó a acuñar su tremenda leyenda de vientos huracanados y olas imposibles, con circunstancias tan adversas destacó por sus conocimientos un joven de diecisiete años, Andrés de Urdaneta.

Urdaneta era también vasco, de un pueblo del interior, Villafranca de Oria, que se mira en un río que rinde finalmente sus aguas, a través del Urumea, en San Sebastián. Hacía ya años que la pujante Castilla se asomaba al norte por el mar Cantábrico y desde sus puertos la lana de los merinos vestía a sajones y germanos y las quillas castellanas volvían con las finas hilaturas que elaboraban los flamencos. El mar había servido también para amistar a los ingleses y entre ambos vigilar a los francos que, como vecinos inmediatos, eran el previsible enemigo de ambos.

La expedición se lanzó al inmenso océano y atravesándolo murieron tanto el comandante García de Loaysa como Juan Sebastián Elcano, que entregaba así su vida en las mismas aguas que le dieran la gloria, toda una meditación. Con grandes penurias la flota escaló en el archipiélago de Los Ladrones, en Mindanao, y llegó por fin a las Molucas en la isla de Tindore donde establecieron un fuerte para defenderse de los portugueses, lucha que se extendió hasta 1533 en que los supervivientes regresaron a España, entre ellos Andrés de Urdaneta.

El vasco Urdaneta empleó los años siguientes en Las Indias como navegante u

## De regreso al virreinato del Perú hubo de esperar veinticinco años para encontrar caudales y voluntarios y poder repetir la expedición

ocupando puestos administrativos y en 1553 ingresó en la Orden de San Agustín para ordenarse sacerdote cuatro años más tarde.

En Noviembre de 1564, se organizó otra expedición, esta vez desde Nueva España, con Miguel López de Legazpi como comandante, quien recabó la presencia del religioso y este, que se había negado a explorar el océano, aceptó por obediencia religiosa a sumarse a la escuadra olvidando que tenía cincuenta y dos años, una edad respetable para la época.

El agustino no defraudó, en febrero de 1565 llegaba la flota a Filipinas y el 1 de junio emprendió el regreso aprovechando el monzón de verano para que la corriente del Japón arrastrara la nave hasta la corriente del Pacífico norte. Cuatro meses y ocho días después recalaba en Acapulco habiendo recorrido nueve mil setecientas millas (diez y ocho mil kilómetros), que completaba la navegación más larga sin tocar tierra que se había realizado nunca. El precio fue alto, el escorbuto era dueño de la tripulación y las fuerzas de todos estaban exhaustas.

El enorme mérito de esta navegación hay que medirlo por lo que significa enfrentarse a lo desconocido y lo incierto del hipotético regreso. Es un viaje que soporta la comparación con la vuelta al mundo de Elcano y el descubrimiento de las Indias por Colón.

El “tornaviaje” o “la “vuelta de Poniente” supuso una aportación inmensa a la navegación mundial y estableció el comercio regular entre Méjico y las Filipinas, entre América y Asia. El galeón de Manila fue el nombre de esa conexión que durante más de doscientos cincuenta años realizó un comercio activo entre los dos continentes e incluso con Europa por la vía de Acapulco a Veracruz.

Los viajes del Pacífico norte tuvieron sus émulos en el sur pero los motivos fueron

bien distintos: en septentrión la evangelización de las Filipinas y la ruta de regreso, quienes se embarcaron en el Perú la ambición de poder y riquezas *y por echar parte de la gente haragana que anda en este reino.*

Álvaro de Mendaña es el pionero en esas navegaciones; salió de El Callao en noviembre de 1567 y el 7 de febrero de 1568 arribó a un archipiélago que llamó de Salomón, no se sabe si porque deseaba rendir homenaje a la sabiduría del gran rey hebreo o como llamada de mercadotecnia para reclamo de futuros pobladores. Volvió buscando el rumbo de Urdaneta y tocó en Guadalcanal y Hawái para desembarcar en California.

De regreso al virreinato del Perú hubo de esperar veinticinco años para encontrar caudales y voluntarios y poder repetir la expedición. Hay que recordar que el gran impulso de descubrimientos y conquistas españolas del siglo XVI es una exitosa combinación de lo privado con lo público, los particulares aportaban organización y caudales y la Corona legitimaba la empresa y concedía premios si había éxito; todo ello quedaba escrito en unas capitulaciones. Se puede decir que América y Oceanía fueron empresas privadas con sanción Real.

Mendaña, en su segunda expedición, embarcó a cuatrocientos esperanzados colonos, algunos con sus mujeres y el propio Don Álvaro con la suya, Isabel Barreto, que demostró poseer un temple admirable.

Las cuatro naves de la expedición levaron anclas en El Callao, en Abril de 1595, y como transcurridos tres meses de navegación no habían avistado todavía las costas de Salomón, decidieron colonizar la isla de Santa Cruz al Este de las que venían buscando.

Las cosas no funcionaron bien y las buenas relaciones iniciales con los indígenas acabaron en sospechas primero y violencias después.



Muerto Mendaña, deja como Adelantada a su mujer Isabel Barreto en sus disposiciones finales, algo que legalmente podía hacer, y la convierte en la primera mujer con mando en el Mar del Sur y en todos los reinos americanos. Álvaro de Mendaña demuestra, con su disposición testamentaria, que los conquistadores hispanos supieron adelantarse a las sufragistas sajonas y que sabían reconocer el valer de la mujer en la vida conyugal y en la pública.

Isabel Barreto, ante la difícil situación no se arredra, confirma el acierto de su nombramiento y adopta una valiente decisión: abandonar el intento de colonizar la isla de Santa Cruz y como única posibilidad de supervivencia navegar hasta Filipinas. Allí llegaron tras *una de las historias clásicas del horror en los viajes por mar.*

Pedro Fernández de Quirós, que fue piloto en la expedición relatada, tomó el relevo pero no buscaba islas ya conocidas, trataba de encontrar la *Terra Australis*. No consiguió hacer realidad unas esperanzas a las que faltaba forma física pero arribó a una isla de la Nuevas Hébridas que bautizó con el nombre de Australia del Espíritu Santo y para conmemorar tan feliz hallazgo fundó

nada menos que una Orden de Caballería Militar. Hacía un año de la publicación, 1605, de la primera parte de “El ingenioso hidalgo don Quijote de la Mancha”, pero es de sospechar que el descubridor no había tenido materialmente tiempo de leerlo.

Una nave que se extravió de la flota de Quirós estaba al mando de Luis de Torres y este buscó una derrota propia y en su navegación independiente descubrió el paso entre Nueva Guinea y Australia, que aun mantiene su nombre, explorando muchos kilómetros de costa. Una vez más, un español ampliaba la geografía y acrecentaba los atlas.

En las exploraciones del Pacífico, no se pueden olvidar a los jesuitas de Filipinas que navegaron esos mares, reconocieron gran número de islas y las bautizaron con el nombre de Marianas en honor a la reina de España.

El Mar del Sur, de Núñez de Balboa, fue un *Mare nostrum* para los españoles: habían abierto sus rutas, solo ellos conocían las derrotas, el potente comercio con la China y Japón a través del Galeón de Manila tenía nombre castellano... por eso durante más de doscientos años pudo llamarse lago español.