

Navegantes desde la Nueva España
a las Californias y las Islas del Poniente,
sus roles ocupacionales: siglos XVI y XVII



Navegantes desde la Nueva España a las Californias y las Islas del Poniente, sus roles ocupacionales: siglos XVI y XVII

María Luisa Rodríguez-Sala



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO
Instituto de Investigaciones Sociales
Ciudad de México, 2021

Catalogación en la publicación UNAM. Dirección General de Bibliotecas y Servicios Digitales de Información

Nombres: Rodríguez-Sala, María Luisa, autor.

Título: Navegantes desde la Nueva España a las Californias y las Islas del Poniente, sus roles ocupacionales : siglo XVI y XVII / María Luisa Rodríguez-Sala.

Descripción: Primera edición. | Ciudad de México : Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Sociales, 2021.

Identificadores: LIBRUNAM 2103496 | ISBN : 978-607-30-4667-1

Temas: Exploradores -- España. | América -- Descubrimiento y exploración -- Españoles. | Viajes y travesías -- América. | Navegación -- Historia -- España.

Clasificación: LCC E123.R636 2021 | DDC 970.016—dc23

Este libro fue sometido a un proceso de dictaminación por académicos externos al Instituto de Investigaciones Sociales de la Universidad Nacional Autónoma de México, de acuerdo con las normas establecidas por el Comité Editorial de Libros del Instituto.

Los derechos exclusivos de la edición quedan reservados para todos los países de habla hispana. Prohibida la reproducción parcial o total, por cualquier medio, sin el consentimiento por escrito del legítimo titular de los derechos.

Proyecto DGAPA-PAPIIT IN 303319

Científicos y técnicos como autores de obra escrita: su participación en el desarrollo social y cultural de la Nueva España y los inicios del México independiente (hasta 1870). Segunda parte.

Primera edición: junio de 2021

D.R.© 2021, Universidad Nacional Autónoma de México
Instituto de Investigaciones Sociales
Ciudad Universitaria, C.P. 04510, Ciudad de México

Coordinación editorial: Virginia Careaga Covarrubias
Cuidado de la edición: Adriana Guadarrama Olivera
Diseño de portada: Cynthia Trigos Suzán
Formación de textos: María Antonieta Figueroa Gómez

En portada:

Tavola X che ha sua superiore la tavola terza. Libro terzo.

Detalle del Atlas de Urbano Monte, 1587, 40 x 51 cm

David Rumsey Historical Map Collection

Impreso y hecho en México

ISBN: 978-607-30-4667-1

Índice

- 7 Presentación
- 17 Introducción
- 43 Los viajes a las Molucas con la presencia cortesiana:
Frey García Jofre de Loaysa, Sebastián Elcano y
Alonso Saavedra Cerón (1525-1528)
- 125 Juan Rodríguez Cabrillo y Bartolomé Ferrer: hasta el paralelo
40 de las Californias, primera empresa institucionalizada
(1540-1543)
- 173 Ruy López de Villalobos: recorridos, descubrimientos y
malogrados intentos de retornar a la Nueva España.
Segunda parte de las empresas institucionales (1542-1549)
- 247 Las exploraciones a las Islas del Poniente: Miguel López de
Legazpi y Andrés de Urdaneta, primer regreso a la Nueva España
- 273 La etapa de política de “defensa agresiva” y búsqueda de puerto
californiano: Francisco Galí, Pedro de Unamuno y Sebastián
Rodríguez Cermeño

- 311 Epílogo. Sobre el rol social de los participantes en las navegaciones
- 321 Fuentes y bibliografía

Presentación

Dentro de la línea de investigación a mi cargo “El perfil de la ciencia y del científico en México: presente y pasado” y en el proyecto que auspicia el Programa PAPIIT de la UNAM, “Científicos y técnicos como autores de obra escrita: su participación en el desarrollo social y cultural de la Nueva España y los inicios del México independiente (hasta 1870). Segunda parte”, una de sus temáticas es la que corresponde a los navegantes y sus viajes que desde los puertos novohispanos partieron en diferentes direcciones. Este tema no responde a un proyecto nuevo, desde hace años hemos aportado a la historiografía de la historia de la ciencia el estudio de “diarios” y “relaciones”, no sólo de navegación, sino también de recorridos terrestres. El énfasis en ellos se ha centrado, precisamente, en lo que cada uno aportó al conocimiento científico en sus diferentes áreas. Las disciplinas que se vinculan con las travesías marítimas y los recorridos terrestres, generalmente tienen una más o menos estrecha relación con la Antropología social, la Etnografía, la Geografía, la Náutica y con algunos aspectos de Sociología.

Esta investigación que entregamos al lector se centra en los viajes al Pacífico septentrional, donde, además de rescatar esa relación con lo científico, introducimos un aspecto nuevo: el análisis del desempeño de los roles sociales y ocupacionales de los navegantes responsables de cada periplo, en otras palabras, de las funciones y puestos que a los diferentes individuos al mando les correspondió desempeñar. Con ello pretendemos

dar a conocer cómo los generales, capitanes, pilotos o, en términos generales, el encargado oficial de cada travesía, supo y pudo ejercer el rol que le correspondió y cómo desde su perspectiva de responsable fue también capaz de conseguir que sus subordinados cumplieran igualmente con sus respectivas funciones estrictamente jerarquizadas. Gracias a esa unión y vinculación los viajes marítimos fueron en términos generales exitosos, puesto que, del rol cabalmente cumplimentado por cada tripulante, y, al mismo tiempo, colectivizado, dependía y dependió el que la navegación se desarrollara adecuadamente. Sin el control y el acatamiento debido de las órdenes y responsabilidades, o sea los roles ocupacionales, ningún viaje marítimo se llevaba a cabo. Nunca mejor expresado: la unión hace la fuerza, y la obediencia y la cooperación son una parte del rol que no puede pasarse por alto. A lo largo de las etapas de que consta esta primera parte de la investigación, así como más adelante la segunda parte, se apreciarán esos desempeños sociales y ocupacionales.

Los viajes desde los puertos del Pacífico septentrional novohispano fueron numerosos durante los dos primeros siglos de la vida social de la Nueva España. Desde muy temprano, poco después del término de la conquista armada, el hombre fuerte del momento, el conquistador Hernán Cortés, supo descubrir las posibilidades que el Mar del Sur brindaba para la exploración y ampliación de territorios. Buscó, a partir de las costas septentrionales occidentales, incursionar hacia la península de la Baja California y más allá de sus costas inmediatas. Los primeros viajes que auspició e inclusive llegó a realizar Cortés son conocidos y a ellos hemos ya dedicado nosotros un trabajo hace algunos años.¹ Es por ello que en esta investigación no los toquemos y que la dediquemos a los sucesivos viajes, alguno auspiciado por el propio Cortés, como fue el de Alonso Saavedra Cerón, de trágico fin.

¹ Ma. Luisa Rodríguez-Sala; Ignacio Gómezgil, R. S., y María Eugenia Cué. *Navegantes, exploradores y misioneros en el septentrión novohispano en el siglo XVI*. México: Instituto de Investigaciones Sociales, UNAM y Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, Programa Cultural de las Fronteras, 1993.

Los viajes desde el Pacífico septentrional novohispano durante los siglos XVI y XVII tuvieron dos destinos fundamentales: primero, las costas de la Península de la Baja California, con algunas incursiones aisladas en lo que más tarde sería la Alta California, y en segundo lugar, las “Islas del Poniente” o “Islas de la Especiería”. Cada cometido tenía su propia finalidad. Las Californias eran lo más cercano, sus costas ofrecían algunas riquezas en perlas, pero si bien inicialmente se buscaron, no fue el interés central. Consideramos que, simultáneamente, se pretendió ampliar los territorios de la Nueva España, incorporando esos que se creía contaban con riquezas varias y que, además, siguiendo la tónica de la época, aportarían un buen número de almas que incorporar a la fe cristiana. Otro fue el objetivo de los viajes al lejano Moluco, al Poniente con sus numerosas islas, ubicadas en la porción sudasiática del Pacífico. Claro está que, en el fondo, estaban también los mismos fines: nuevos territorios para la Corona y nuevos creyentes, sin embargo, en menor escala. La Corona española buscó delimitar las posesiones en las “Islas del Poniente” frente a la presencia ya establecida de los portugueses. Las islas eran la reserva de una nueva riqueza, la de las especias que tanto se requerían y consumían en Europa, y hacerse de ellas no era un atractivo mínimo. La región a la que nos referimos fue durante muchos años lo que se dio en llamar *un gran lago*, en el cual españoles y portugueses coincidían en asentamientos; buscaron nuevos y, desde luego, lucharon por ellos. Las políticas española y lusitana en esta región estuvieron basadas en los acuerdos que emanaron de dos tratados: primero, el de Tordesillas, y después el de Zaragoza, que también se conoce como “empeño” porque en realidad ese fue su objetivo. La observancia de los mismos no siempre fue tranquila. Pero se mantuvo permanentemente esa base de acuerdos que, en términos generales, lusitanos y castellanos buscaron respetar siguiendo las frecuentes e imperiosas recomendaciones de las respectivas cabezas de la monarquía.

Los viajes españoles buscaron asentarse en algunas de las islas no posesionadas por los portugueses y situadas en los términos del Tratado de Zaragoza; al mismo tiempo, buscaron con gran entusiasmo y anhelo el necesario e indispensable viaje de retorno a la Nueva España. Sabemos

que no se conseguiría sino hasta 1564, con el “tornaviaje” que hicieron posible Andrés de Urdaneta como piloto y técnico y Miguel López de Legazpi como el capitán general y, desde luego, con el concurso de las experiencias de algunos marinos que tuvieron la oportunidad de ir las acumulando, como la de López de Villalobos, que estudiamos en esta primera parte. Todas esas exploraciones partieron de las costas novohispanas y muy pronto dejaron de ser empresas privadas, particulares, para convertirse en institucionales con el apoyo político y financiero del gobierno virreinal. Ya el primer virrey, Antonio de Mendoza, logró hábilmente y ayudado por el destino quedarse al frente del viaje de Juan Rodríguez Cabrillo, que había sido programado y auspiciado por Pedro de Alvarado, pero que su temprano y trágico fallecimiento dejó acéfalo.

Nuestro trabajo cubre las dos etapas de las travesías al Pacífico septentrional, la privada y última de carácter cortesiano y las subsecuentes ya plenamente institucionalizadas. Se inicia con esta presentación que se ocupa de proporcionar los rasgos generales de la investigación. Le sigue una introducción que busca proporcionar los antecedentes y el contexto en el cual se dan los diferentes viajes, tanto a las Californias como a las “Islas del Poniente”. Su ordenación se plasma en cinco capítulos, precedidos de la introducción que resume lo que se profundiza en cada capítulo; es por ello que no se incluye en ella toda la bibliografía empleada. He dejado para cada capítulo la consideración de los trabajos secundarios que los sustentan historiográficamente.

El trabajo se conforma con cinco capítulos, el primero: “Los viajes a las Molucas con la presencia cortesiana: Frey García Jofre de Loayza, Sebastián Elcano y Alonso Saavedra Cerón (1525-1528)”. Este capítulo, que incluye el último periplo auspiciado por don Hernán Cortés, el de Alonso Saavedra Cerón, lleva como antecedente necesario la travesía que partió de España y que tuvo bajo su responsabilidad el comendador de la Orden de San Juan, Frey García Jofre de Loayza; se perdió en las aguas del lejano Poniente y dio motivo para que el rey solicitara directamente a Cortés enviara en su búsqueda a los navíos que tenía preparados. Como es sabido, la travesía de Loayza nunca fue localizada, pero, además, el propio Saavedra falleció durante el viaje en el septentrión del Pacífico y su gente quedó dispersa

y perdida en los numerosos islarios que rodeaban las maravillosas “Islas de la Especiería”.

El segundo capítulo, “Juan Rodríguez Cabrillo y Bartolomé Ferrer: hasta el paralelo 40 de las Californias, primera empresa institucionalizada (1540-1543)”, inicia la etapa de los viajes auspiciados por la institución del virreinato, aquellos que quedaron ya bajo el control económico, político y administrativo de la más alta autoridad novohispana. El virrey Mendoza logró quedarse con los amplios preparativos que había dejado Pedro de Alvarado en su intento por auspiciar viajes al Poniente. Sin embargo, este periplo que quedó a cargo de Rodríguez Cabrillo, se limitó a una enorme región del Pacífico septentrional, las vastas costas de la Alta California. El intrépido y magnífico marino logró descubrir las costas californianas hasta una altura verdaderamente sorprendente: los 40 grados de latitud norte. Con ello entrega a la Corona española una posibilidad de extender sus territorios de una forma no imaginada y que quedó en eso, en imaginación y posibilidades, pero ninguna realidad de inmediato. Como era lo usual, se tomó posesión de algunos sitios, pero no se pasa a poblamiento alguno. Se trata simplemente de un conocimiento náutico y geográfico superficial, pero que, como sea, contribuye a expandir los saberes con los que se contaba en la época, especialmente a situar algunos posibles buenos puertos. Además, aclaramos que esa era, precisamente, la finalidad central que se perseguía con el periplo.

Este capítulo, debido a la larga espera que ha tomado la dictaminación del trabajo, lo hemos reducido, modificado y publicado con el título “Viajes novohispanos al Pacífico californiano: primera empresa institucionalizada, Cabrillo y Ferrer (1540-1543)”, en la Revista de la Universidad de Guadalajara, *México y la Cuenca del Pacífico*, vol. 9, núm. 25, enero-abril de 2020.

El tercer capítulo se titula “Ruy López de Villalobos: recorridos, descubrimientos y malogrados intentos de retornar a la Nueva España. Segunda parte de las empresas institucionales (1542-1549)”. Se sitúa como la segunda empresa de la institucionalidad novohispana y en ella su capitán general, López de Villalobos, llega a establecerse en las “Islas del Poniente”, no sin desavenencias con sus poseedores europeos origi-

nales, los lusitanos. Se trató de un viaje trágico, ya que al igual que el de Saavedra Cerón, quedó en aquellos islarios. Su capitán general falleció, paradójicamente en una posesión portuguesa, cuando, precisamente, los castellanos las evitaban por estar fuera de las posibilidades que establecía el “Tratado de Zaragoza”, pero en este caso López de Villalobos y su gente iban ya con destino a España conducidos por los portugueses, quienes se comprometieron a hacerlos llegar a la patria, ya que de otra forma hubieran quedado en esos mares, como en realidad muchos de ellos lo hicieron. Sin embargo, otra parte de los supervivientes logró regresar a su tierra después de largos meses de espera.

De la empresa central de López de Villalobos se desprendieron dos intentos por encontrar el viaje de retorno a la Nueva España, como fue usual en todas las travesías y, por supuesto, no se logró. Sin embargo, la segunda tentativa de regreso a cargo de uno de los capitanes, Íñigo Ortiz de Retes, sí aportó nuevos e importantes conocimientos geográficos, fundamentalmente el descubrimiento de la gran isla de la Nueva Guinea, periplo que poco se ha estudiado y que nosotros reservamos para otro trabajo.

El cuarto capítulo, “Las exploraciones a las Islas del Poniente: Miguel López de Legazpi y Andrés de Urdaneta, primer regreso a la Nueva España”, es la parte de nuestra investigación en la cual finalmente se logra el tan ansiado y necesario viaje de retorno a las costas novohispanas. Se le conoce en la historiografía como el “tornaviaje” y marcó la ruta que en lo sucesivo, con variantes, seguirían los navíos de la “Carrera de Filipinas”. A partir del momento en el cual Urdaneta y la tripulación logran su cometido, se establece la vía de retorno y se inician los viajes anuales, y en ocasiones bianuales, del “Galeón de Manila”, “La Nao de la China” y otros nombres que se dieron a este navío que abrió el comercio internacional. Mucho se ha escrito sobre estos viajes, aquí tan solo diremos que hicieron posible, por primera vez en la historia, cerrar el circuito entre Asia y Europa, con extensión a puertos de América del Sur.

Una vez que se logró el “tornaviaje”, el interés pasó de nuevo a las costas californianas y se buscó el establecimiento de un puerto, precisamente para abastecer y dar abrigo a los numerosos navíos que venían desde las Filipinas. Es por ello que en la segunda parte de este capítulo volvemos a

otros personajes, quienes con su entusiasmo y su cometido de rol ocupacional volvieron a visitar las costas de la Alta California.

En el quinto capítulo, “La etapa de política de ‘defensa agresiva’ y búsqueda de puerto californiano: Francisco Galí, Pedro de Unamuno y Sebastián Rodríguez Cermeño”, se destacan las travesías que se realizaron en cada parte, especialmente los tres últimos viajes, que habían quedado a la sombra de la gran hazaña de Urdaneta y López de Legazpi al haber logrado, por primera ocasión, el “tornaviaje” a la Nueva España.

Cerramos esta primera parte de la investigación y reservamos la segunda para otros tantos viajes que pasaron a perseguir una nueva finalidad: la explotación de las riquezas perlíferas de la California, particularmente de la Península, y que ha quedado esbozada en la introducción de este trabajo.

En cada uno de estos capítulos hemos analizado y estudiado los roles ocupacionales que desempeñaron tan adecuadamente no sólo los encargados de cada travesía, también sus integrantes. Esta relación jerárquica fue siempre aceptada y, sobre todo, seguida entre capitanes y tripulación. Como ya vimos, gracias a esa vinculación y trabajo conjunto fue como las navegaciones lograron, en términos generales, un relativo éxito durante esta etapa de su desarrollo. A pesar de que algunos capitanes encontraron la muerte, el logro consistió en haber arribado y recorrido las costas, ya sea californianas o las del lejano Poniente, fundamentalmente en los islarios de las Molucas y durante un corto periodo ya en territorio de las Islas Filipinas.

Adicionalmente a la parte sociológica de los capítulos hemos procurado, cuando ha sido posible, insertar en ellos apéndices documentales que complementan la información del texto y que proceden de fuentes primarias. Generalmente constituyen parte de los “diarios” o las “relaciones” escritas por los propios navegantes; en algún caso inclusive la imagen del navegante.

Esta primera parte de la investigación la entregamos para su consideración en febrero de 2018, pero por razones ajenas a nosotros, el proceso de dictaminación se confundió y de ello resultó un enorme retraso en la aceptación definitiva del trabajo, que finalmente fue evaluado por

dictaminadores externos y con calidad de “ciegos”. De ahí que la entrega final de esta primera parte se haya prolongado hasta el verano de 2020.

La presente investigación, que aporta nuevos conocimientos e interpretaciones a temas que, indudablemente, ya han sido estudiados por eminentes colegas, busca ser una aportación más para los interesados en la historia social de la ciencia y la tecnología. Ha sido posible en parte gracias al apoyo del Conacyt y al Programa PAPIIT de la UNAM en su totalidad. A ambas instancias agradecemos su ayuda.

Para la elaboración de esta investigación hemos recurrido a los archivos centrales: en España al Archivo General de Indias de Sevilla (AGI) y al del Museo Naval de Madrid, y en México al Archivo General de la Nación (AGN). A lo largo del proceso de investigación hemos asistido personalmente a obtener la información en los reservorios españoles; en otras ocasiones la hemos obtenido en línea, especialmente la abundante información que maneja el archivo español de Sevilla. Queremos aquí dejar asentada la labor tan encomiable para los investigadores que realiza este acervo en el ámbito del llamado “Portal Pares” del Ministerio de Cultura de España. Desgraciadamente, contrasta con la pobreza de nuestro archivo mexicano, el cual, después de años de intentar mejorar su manejo, no lo logra, mantiene a los investigadores en una situación cada vez más ajena de lo que puede y debe ofrecer un archivo nacional que dispone de tan magníficos y ricos materiales, pero tan lejos de las tecnologías modernas en uso en la actualidad. A pesar de ello, en esta labor de recopilación de materiales primarios en México, hemos contado con la ayuda de becarios del proyecto. Ellos han sido los estudiantes Thalía Herrera, Luis Bravo Gobeia y Tania Pineda Apodaca; la investigación ha contado siempre con la labor de supervisión y apoyo de la doctorante Verónica Ramírez Ortega. A ellos mi agradecimiento por su colaboración. Otro tanto debo decir del personal del Departamento de Publicaciones del Instituto de Investigaciones Sociales, que ha participado en la preparación de este manuscrito para que llegue a su impresión final. Fuera de mi dependencia quiero agradecer a la directora del Instituto de Ciencias del Mar y Limnología de la UNAM, la doctora Elba Escobar Briones, quien en su Unidad Mazatlán me brinda durante los inviernos asilo académico para

trabajar en sus bellas instalaciones. Estoy ampliamente agradecida con todo el personal de esa dependencia universitaria, que me proporciona su gran apoyo y me acoge con cariño. Especialmente agradezco al doctor Francisco Flores Verdugo, quien en su Laboratorio de Ecosistemas Costeros me proporciona un lugar en el cual, con el arrullo de sus dos peceras, me hace más amigables y placenteras las horas de trabajo.

Julio de 2020, frente al Mar de Cortés



Introducción

La Nueva España figuró desde el segundo cuarto del siglo XVI como el punto de partida de las travesías al lejano Poniente, a las Islas Molucas o Islas de la Especiería y a la “California”, aunque en realidad principalmente a la Península de la Baja California, empresas todas auspiciadas por la Corona española. Fueron sus puertos de la costa del Mar del Sur, desde Acapulco hasta los más septentrionales como Navidad, Salagua y excepcionalmente alguno pequeño de Sinaloa como Bahía de San Ignacio o costas de Culiacán, los que permitieron la salida de naves. Eran éstas de diversa capacidad y si bien viajaban bajo contrato con la Corona, no dependían de ella, ya que se trataba de empresas privadas, auspiciadas por individuos particulares, quienes a veces se unían para poder disponer de mayores recursos. Desde luego dichas empresas tenían que quedar sujetas a los lineamientos oficiales, a los permisos de salidas y entradas y a la disponibilidad de una cierta cantidad de personas embarcadas y dedicadas a la maniobra y servicio de la nave. En ella se daba una estructura organizada, fuertemente jerarquizada en departamentos según su función. Jerarquía que garantizaba el correcto funcionamiento de la travesía.

Por regla general en cada viaje la disposición jerárquica quedaba establecida antes de la salida, salvo en las travesías militares, en donde los cargos y puestos correspondían a la estructura marina de cada periodo. En las flotas que hacían la “Carrera de Indias” y que pueden considerarse modelo de las travesías, sus naves eran tomadas como ejemplo por todas

las empresas menores que no tenían la repercusión de esa gran navegación transpacífica. En la “Carrera de Indias” y en general en todas las flotas mercantiles, expedicionarias y exploratorias, el mando lo ostentaba un “capitán general”, generalmente en la “Carrera” se trataba de un hombre de noble cuna y con experiencia en el mar en empresas menores; el capitán era el dueño de la nave. Se embarcaba a bordo de la nave “capitana” junto con un séquito que incluía oficiales reales (este era el caso de la “Carrera de Indias”, no así de las naves privadas). El capitán general nombraba al “almirante” o segundo en la línea de mando, que comandaba su propia nave, “la almiranta”, que tradicionalmente se situaba en la retaguardia de la formación o en el extremo opuesto a la “capitana”. En los grandes convoyes de Indias, el capitán de una de las naves llamada “gobierno” era el gobernador, militar de mayor rango después del capitán general. Este cargo no solía estar presente en las campañas de exploración con naves menores. Desde luego que cada flota contaba con un “piloto” que estaba a cargo de la derrota o rumbo, iba a bordo de la “capitana” y era asistido por unos “fiadores” en el resto de la flota. Además, en cada flota había un “veedor” o representante de los intereses del rey, y un “escribano” que registraba todos los movimientos de carga a bordo. A partir de las ordenanzas de 1633, las naves españolas unieron los cargos del “capitán de mar” y el “capitán de tierra”, que habían estado representadas por dos diferentes individuos, especialistas en mar y en tierra. El aprovisionamiento y mantenimiento de la nave recaía en el “maestre”, que era un cargo permanente durante la vida de la nave. En la línea de mando seguía el “alférez de mar”, después el piloto y tras él venía el “contra maestre”. Otros oficiales de menor rango eran el “guardián” y el “despensero”. En las flotas de cierta importancia y especialmente las militares, había un cirujano nombrado por el capitán y un capellán escogido por el capitán general. La “maestranza” estaba formada por marinos especializados e incluía un carpintero, un calafate, un herrero, un buceador y una corneta. Los artilleros estaban mandados por un oficial llamado “condestable”. La tropa, cuando la había, seguía la misma jerarquía que en tierra, El “capitán de guerra” estaba asistido por un “alférez de guerra” y éste por un sargento. Dentro de la tropa había también diferentes cargos, todos ellos,

insistimos, jerarquizados y es esa jerarquía la que daba lugar al desempeño de roles o funciones sociales que, si bien se ejercían individualmente, devenían en un comportamiento colectivo.

La vida a bordo respondía a un sistema de dos y a veces tres turnos diarios. El alojamiento del capitán o capitanes se situaba en la parte de popa a nivel de cubierta. Hacia proa se localizaban las cabinas de los oficiales y sobre éstas, en el extremo superior de popa, la del piloto y del capellán y las de otros oficiales menores. La marinería se alojaba bajo cubierta con los artilleros en la popa, y progresivamente hacia esa parte de la nave los marineros, según su rango, para quedar los de más experiencia en la parte popal. Las hamacas se empezaron a usar hasta finales del siglo xvi.¹

Autoridades y subordinados fueron marinos con menor o mayor experiencia, pero todos ellos tenían asignados específicamente sus funciones o puestos. En la presente investigación que lleva en sí una interpretación sociológica moderna, las manejamos como “roles” ocupacionales. Respondían a una situación de mando y eran observados en un estricto y, por lo general, correcto cumplimiento, que implicaba simultáneamente el de carácter social. En los “capitanes”, “generales”, “almirantes” encargados o ellos mismos auspiciadores de la conducción de las travesías, recaía la ejecución de varios roles sucesivos o simultáneos. En las empresas exploratorias, su primera tarea consistía en negociar y lograr la licencia para el viaje; no se trataba de un aspecto sencillo, ya que tenían que proponer o verificar los términos del mismo con las autoridades correspondientes, a veces desde la más elevada, la del rey, pero la mayoría con los virreyes en turno y/o sus subordinados, los miembros de la Real Audiencia como el fiscal y tesorero o algún oidor. Para esta parte de su rol se requería una cierta habilidad negociadora, un conocimiento de aspectos sustanciales de la diplomacia y un equilibrio entre el sometimiento a la autoridad y el mantenimiento de los requisitos individuales y colectivos esenciales

¹ Pablo Emilio Pérez-Mallaina Bueno. *Los hombres del océano. Vida cotidiana de los tripulantes de las flotas de Indias del siglo xvi*. Sevilla: Sociedad Estatal para la Exposición Universal de Sevilla, 1992. Carla Rahn Phillips. *Seis galeones para el rey de España. La defensa imperial a principios del siglo xvii*. Madrid: Alianza, 1986. Fernando Serrano Mangas. *Los galeones de la Carrera de Indias, 1650-1700*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispanoamericanos de Sevilla, CSIC, 1985.

para que el viaje resultara exitoso o, cuando menos, diera alguno de los frutos esperados.

Posteriormente, la cabeza de la empresa se desempeñaba como el contratante de sus subordinados: pilotos, maestros, tripulación y servidores, y su rol se centraba en negociar los términos bajo los cuales se comprometían ambas partes. Desde luego esta función se prolongaba durante la travesía a la supervisión de las actividades de esos miembros de su dotación marinera. A lo largo del viaje el capitán o general se desempeñaba en otro rol que era propio de su cargo frente a los nativos con quienes interactuaban. Con ellos sus desempeños sociales fueron en actividades de paz, de hostilidad o plenamente de guerra. Con frecuencia lograron convertir a los indígenas que encontraban en sus aliados, inclusive frente a otros europeos, como en el caso de los nativos de las Islas del Poniente, en que muchos llegaron a ser sus asociados frente a los lusitanos. Otro tanto sucedía con los europeos, con los que, por un motivo u otro, se vinculaban. Especialmente con los portugueses, con quienes los españoles llegaron a compartir parte de las Islas del Poniente, como vecinos en algunas de ellas o como incursionantes en otras como las Molucas. En estos casos quedaban expuestos a las agresiones de quienes se consideraban sus relativos legítimos ocupantes de la época, es decir, los portugueses. Un caso excepcional en estas travesías fue el interesante y único rol que correspondió desempeñar a un español: el capitán y general Sebastián Vizcaíno, quien actuó frente a los japoneses. Recordemos que este personaje fue embajador español ante el gobierno japonés y que permaneció en aquellas islas durante un largo periodo. Durante su embajada, además de ser el capitán encargado de las naves, fungió como un diplomático hábil y sagaz que supo obtener el favor de los nipones, quienes no sólo le prestaron ayuda en sus recorridos, sino que también le permitieron visitar y demarcar sus costas y más tarde, con su socorro, poder regresar a la Nueva España. Este personaje de indudable valor en los viajes a Oriente, será motivo de estudio en la segunda parte de esta investigación.

En cualquiera de estos casos, los capitanes y tripulantes españoles ejercieron roles que requirieron tareas y acciones políticas, diplomáticas y en

ocasiones, hasta de sumisión. De otro tipo, pero también con la presencia de un rol ocupacional, fue la relación esporádica de capitanes y marinos con los corsarios holandeses o ingleses que, ocasionalmente, enfrentaron en el mar o en las costas. Con estos agresores el comportamiento fue de defensa y luchas aisladas durante los breves ataques, pero siempre con una indiscutible decisión de proteger las embarcaciones y/o los territorios.

Durante los tratos con naturales, europeos y japoneses los capitanes solían desempeñar un doble rol: el externo ante cada uno de esos conjuntos y, simultáneamente, el interno frente a su propia gente. Con los indígenas casi por lo general la duplicidad no fue conflictiva; por regla general, los miembros de la tripulación aceptaban como natural los enfrentamientos cuando los había o las negociaciones de paz que eran las más frecuentes. Otra cosa fueron las negociaciones o imposiciones de los portugueses, que como correspondía se presentaban o arreglaban con los altos mandos, con los capitanes y éstos tenían que presentarlas a su gente. No siempre fue fácil que el resto de la tripulación aceptara de buen grado lo acordado o lo impuesto por el enemigo. El capitán se vio, en algunos casos, ante verdaderos dilemas y descontento de su gente ante lo que él había tenido que acatar, desde luego siempre obligado por las circunstancias del momento y guiado por lo que consideró su mejor o buen criterio. Ese rol no debió ser fácil de asumir, ya que iba en juego el futuro de toda la empresa. No fue ese el caso de los roles desempeñados ante los japoneses: con ellos la relación fue siempre directa entre el general Vizcaíno y los altos mandos de ese imperio y no implicó para él ningún tipo de conflicto frente a su propia gente, quienes casi siempre salieron beneficiados con estos tratos e interrelaciones.

No hay duda de que los altos mandos, personajes centrales de cada una de las jornadas, fueron los conductores directos de la navegación que recorrió mares, costas, playas y litorales, hasta entonces en su mayor parte desconocidos, si bien algunos navegaron por la ruta de sus predecesores. Sus roles ocupacionales no siempre fueron fáciles, en ocasiones complejos y siempre de una gran responsabilidad, que si bien se centraba en conducir a salvo las embarcaciones, lo más importante residía en el cuidado de

las vidas, tanto de tripulantes como de servidores de todo tipo, incluidas las mujeres que llevaban para las tareas domésticas dentro de las naves.

Consideramos que es de enorme importancia mencionar que no se trató solamente del cumplimiento de roles individuales y personalizados, sino que dentro de la navegación se dio una cadena jerarquizada de responsabilidades, un engranaje que debía fluir con mínimas interrupciones. Así, cada miembro de la tripulación cumplió a su vez su propio rol, y realizarlo en unión, en colectivo, bajo la coordinación de los mandos superiores, es lo que explica la conducción relativamente exitosa de cada empresa en su aspecto náutico. Pero, desde luego, cada viaje tuvo más o menos serias dificultades de navegación y de enfrentamiento con los climas y temporales, así como con las situaciones locales de los mares y costas. Enfrentarse con esas circunstancias dentro del cumplimiento de sus roles, no fue siempre fácil; es conocido, y lo veremos en su momento, cómo varios capitanes encontraron la muerte en el cumplimiento de su rol ocupacional. También los peligros de la navegación estuvieron presentes en varias ocasiones, con gran riesgo de supervivencia para toda la armada. Ante esos momentos de enorme vulnerabilidad y temor, los marinos practicaron la usual costumbre religiosa de encomendarse a una imagen, generalmente alguna advocación de la Virgen, que en cierta forma era parte de uno de los roles ocupacionales de los marinos, quienes prometían visitar a la imagen seleccionada una vez que hubieran salido con bien de cada situación de peligro.

Sin duda, como se deriva de todo lo anterior, las expediciones a la península de Baja California, la Alta California y las de las Islas de la Especiería, si bien entrañan la realización de roles ocupacionales personales en toda la rígida estructura jerárquica de las naves, también fueron el resultado del cumplimiento colectivo de los roles de numerosos individuos. Cada uno de ellos, desde su puesto ocupacional y desde su posición política y estructural, contribuyó al conocimiento y descubrimiento de costas, islas, territorios y partes de los mares que iban desde la Nueva España hasta el Poniente, pasando por las “Californias”. Sus ocupaciones tan similares y relativamente homogéneas nos llevan a considerar a estos navegantes y exploradores, como miembros de una agrupación

social, individuos que participaron en travesías tan arriesgadas que les confirieron una integración social que nos permite considerarlos como un grupo ocupacional específico, el de los navegantes.

Sus características y el desempeño de sus roles ocupacionales se dieron en las varias etapas en que se desarrollaron las travesías y que para esta investigación cubren desde la primera auspiciada por Hernán Cortés, hasta la empresa que correspondió ejecutar al almirante Pedro Porter y Casanate. El periodo no es corto, cubre casi un siglo y cuarto. Se inicia en 1526 con la travesía de Álvaro de Saavedra y Cerón y continúa aun después del fallecimiento del capitán en 1529, hasta la que protagonizó don Pedro de Porter y Casanate de 1642 a 1648, pasando por numerosas navegaciones como se verá en esta introducción y en el trabajo completo.

Queremos dejar en claro que el presente trabajo corresponde sólo a la primera parte de las navegaciones mencionadas. La amplitud y riqueza de la información primaria y secundaria, obliga a una partición. En este segmento presentamos cuatro travesías: inicialmente la última de las empresas aún auspiciadas por Hernán Cortés, cuya finalidad fue el reconocimiento de las Molucas. En ella participaron Frey García Jofre de Loaysa, Sebastián Elcano y Alonso Saavedra Cerón (1525-1528). Las tres siguientes presentan ya carácter institucional al contar con el apoyo de la autoridad virreinal. La primera de estas empresas institucionalizadas fue la de Juan Rodríguez Cabrillo y Bartolomé Ferrer, que alcanzó el paralelo 40 norte del Mar del Sur (1540-1543). Le siguió la que tuvo a su cargo Ruy López de Villalobos, cuyos recorridos y descubrimientos los condujeron a las Islas del Poniente (1542-1549). Finalmente, el tercer viaje institucionalizado se conformó por las exploraciones a las Islas del Poniente, que realizaron Miguel López de Legazpi y Andrés de Urdaneta, seguidos por Francisco Galí, por Pedro de Unamuno y por Sebastián Rodríguez Cermeño (1564-1596).

Con ellas se cierra esta primera parte de nuestra investigación, de la que queremos insistir en su originalidad, no porque antes no se hayan estudiado estos periplos, sino porque nosotros partimos de información primaria, desde luego ampliada con la secundaria. La primera procede, en su mayor parte, de documentación original de archivos españoles. Su

análisis e interpretación están anclados en el enfoque sociológico que ha permitido determinar y confirmar el desempeño de los roles individuales y colectivos de sus participantes.

LAS NAVEGACIONES: SUS ÁREAS

En términos generales se agrupan en dos grandes áreas geográficas: las primeras que cubrieron fundamentalmente hasta las Islas de la Especiería o Islas del Poniente, con una extensa incursión a la Alta California (el viaje de Rodríguez Cabrillo-Ferrer). La segunda se limitó a las costas de la Península de la Baja California, ya que su misión central tuvo un carácter mucho más comercial, que se centró en la pesquería de las perlas, sin que ello impidiera la exploración de las costas y litorales. Desde luego que estas navegaciones atravesaron por diferentes periodos.

El primer grupo se inaugura con el viaje de Álvaro de Saavedra Cerón, precedido por el hispano del comendador de la Orden de San Juan, Frey García Jofre de Loayza. El primero salió y realizó su periplo ordenado y auspiciado aún por el conquistador de México, don Hernán Cortés. Los que le siguieron (Cabrillo-Ferrer, Ruy López de Villalobos, López de Legazpi-Urdaneta, Galí, Unamuno y Rodríguez Cermeño) fueron obras organizativas de carácter ya institucional.

En la Nueva España la institucionalidad, en su más amplio sentido social, inicia su desenvolvimiento cuando la Corona envía a un elevado personaje con amplias facultades para hacerse cargo de organizar, en todos los ámbitos, y administrar una sociedad tan sumida durante esos años en un fuerte conflicto de intereses políticos. La situamos en la mitad de los años treinta del siglo XVI (1535), cuando llega a México el primer virrey, don Antonio de Mendoza y Pacheco. En estas tierras se hacía ya necesario e imprescindible un poder supremo que ordenara y diera fin al duro y complejo litigio que se daba entre los funcionarios y los políticos locales.

Ese primer virreinato fue el periodo durante el cual se trazan los rasgos centrales del dominio y la colonización novohispanos y se amplían las incursiones marítimas y terrestres. Las exploraciones de carácter naval se

realizaron durante los años del poder de Cortés y, como veremos más adelante, los primeros años del virreinato las mantuvieron e incrementaron. Se navegó y se descubrieron rutas en el “seno mexicano”, pero fundamentalmente se realizaron en el “Mar del Sur”, como se conoció al Océano Pacífico. A partir de que se empezó a mermar el poder del conquistador Cortés, y especialmente cuando concluyó, otras figuras aparecieron en torno a las exploraciones marítimas y también las terrestres. El deseo de explorar y descubrir hacia el septentrión partió, como es bien conocido, de las narraciones del franciscano fray Marcos de Niza, quien después de su viaje a aquella región en busca de las míticas ciudades de Quivira y Cibola, despertó entre los miembros de la sociedad novohispana un inusitado interés por marchar a la búsqueda de esas supuestas fabulosas riquezas. Sin dejar de lado el descubrimiento del mítico paso de uno al otro de los océanos septentrionales, el Atlántico y el Pacífico: el Estrecho de Anián.

Es ya en época virreinal, y por lo tanto institucional, cuando va a tener efecto la primera gran empresa exploradora que se desplegará por vía terrestre y marítima. El virrey, sin embargo, rivalizó con los tres personajes del momento: Cortés y los adelantados Hernando de Soto y Pedro de Alvarado. Los enfrentamientos fueron sordos pero significativos. El virrey no logró suprimir en el primer momento a sus oponentes, quienes lograron, cada uno por su lado, auspiciar, organizar y efectuar sus empresas. Cortés con su capitán Francisco de Ulloa tuvo, desde la perspectiva actual, un enorme éxito geográfico en su incursión por el mar que lleva su nombre, el también conocido como “golfo de Cortés”, el cual fue explorado en toda su extensión, hasta la misma desembocadura del Río Colorado que marca el final septentrional del golfo. Por su lado, Soto exploró en el Oriente, desde las costas de La Florida y parte del Mar del Norte. Por su parte, Alvarado tuvo toda la intención de incursionar en el Mar del Sur, pero su destino era otro, como bien sabemos. Pero lo que él dejó preparado fue ejecutado por sus seguidores: Juan Rodríguez Cabrillo en las costas del norte de la Baja California y Ruy López de Villalobos, quien fue mucho más allá del Mar del Sur, hasta las Islas del Poniente.

La relación entre el virrey Mendoza y el adelantado Alvarado es la que aquí interesa, ya que dio lugar a la consumación de esas dos primeras

exploraciones marítimas de carácter institucional. Puestos de acuerdo Mendoza y Alvarado sobre el viaje al Mar del Sur, acordaron algunas precisiones: decidieron dividirse todo lo que se consiguiera. El virrey cedía al adelantado la participación que se hiciera en el norte del Pacífico y los gastos hasta entonces realizados en las armadas correspondían a cada uno, y en las erogaciones futuras serían por partes iguales. El contrato tendría una validez de 20 años y quedó especificado dividir la armada en dos partes. De aquí surge la conformación de los dos viajes que derivaron del acuerdo entre ambos personajes. Por una parte, el más extenso y largo, que involucró a las Islas del Poniente, y por la otra, el más corto, el del descubrimiento de las costas de la Alta California hasta la altura de los 40 grados norte. Fue así como el virrey y el adelantado enviaron cinco naves y una fusta con 300 hombres a delimitar las costas y la tierra firme del Pacífico norte. Fue su encargado final Juan Rodríguez Cabrillo, de quien sabemos con toda precisión que fue español y no portugués como se consideró durante varios años, tal y como se verá posteriormente en el capítulo a él dedicado.

A las Islas del Poniente o de la Especiería se enviaron tres naos gruesas y una galera, todas ellas muy bien provistas de lo necesario. En ellas embarcaron a 300 hombres y su capitán fue Ruy López de Villalobos.

De acuerdo con la última carta que Alvarado dirigió al emperador antes de su trágico fallecimiento, la expedición que recorrería la costa de la Baja y la Alta California saldría el mes de abril de 1541, en tanto que la que se dirigiría a las Islas del Poniente saldría tres meses más tarde. En el texto correspondiente conoceremos los pormenores de cada una de estas dos grandes travesías, con las anotaciones que hacen referencia a las fuentes primarias y secundarias utilizadas. Lo que sí debemos asentar aquí es que la expedición al Poniente, la de López de Villalobos, no obtuvo grandes éxitos ni en cuanto a recuperación de territorios en manos de los lusitanos, ni en lo que se refiere al viaje de regreso a la Nueva España. Es más, su protagonista central perdió la vida, precisamente en una de las islas que ocupaban los portugueses. Como resultado positivo tan sólo anotamos que se incursionó en territorio de las Filipinas y que desde ese viaje quedó asentado el nombre a esa serie de islas, conocidas en adelante

como “Islas Filipinas” en honor del entonces príncipe Felipe, más adelante el rey Felipe II. El fracaso en los dos intentos que se hicieron por encontrar el viaje de retorno a costas mexicanas, fue un hecho que quedó marcado en el imaginario de la época y que influiría poco más tarde en la consecución del “tornaviaje” que correspondió al religioso Andrés de Urdaneta.

EL “TORNAVIAJE” DE LAS FILIPINAS A LA NUEVA ESPAÑA

El temor que prevaleció ante esa incapacidad de encontrar la vía de retorno fue la que explica por qué no se realizó ningún nuevo viaje a aquellas islas durante los siguientes años. Sin embargo, esa preocupación y el temor ante el fracaso de la empresa de López de Villalobos no perduró demasiado, y así, el segundo virrey don Luis de Velasco el viejo, consciente de que las nuevas islas visitadas, aunque no ocupadas, no quedaban dentro de los límites asignados por el Tratado de Tordesillas a los portugueses, ya que se encontraban al norte de las Molucas, buscó desarraigar la idea negativa que existía sobre el viaje de retorno. Como el buen político que era, tuvo clara idea de que esa travesía era de un gran valor comercial para España y para la Nueva España, y convocó a una junta de especialistas para que discutieran sobre su posibilidad. Entre ellos figuró el cosmógrafo Andrés de Urdaneta, vizcaíno y residente en México, quien sostuvo, sin duda alguna, la posibilidad de ese regreso, exponiendo con gran lucidez sus opiniones a tal grado que convenció plenamente al virrey. Éste transmitió de inmediato la idea al rey, quien tomó consciencia de las magníficas posibilidades económicas de vincularse con las Islas del Poniente, en donde la enorme riqueza en las especias que eran tan indispensables para Europa, las convertía en un mercado fundamental. La idea del virrey Velasco fue acogida por el monarca con una relativa premura, en 1559, a sólo tres años de su ascensión al trono, demostrando su interés y emitiendo dos cédulas de apoyo a la propuesta virreinal. En una le ordena a la máxima autoridad novohispana que preparase el viaje de descubrimiento con dos naos y le recomienda que conduzcan las especias de esas tierras y regresen a la Nueva España. Le advierte que no ingresen en las Islas del Moluco, para no contravenir el asiento y empeño que se

tenía con el rey portugués y que se mantuvieran solamente en las islas adyacentes, entre ellas las recién descubiertas Islas Filipinas.

Una de las cédulas reales va dirigida a Urdaneta, a quien el rey pide y ordena que participe en la organización del nuevo viaje en preparación, lo cual realiza el agustino con gran destreza y conocimiento de todos los detalles que involucraría la travesía. Para principios de 1561 el virrey confirmó la capitania de la armada a Miguel López de Legazpi, recomendado por el propio Urdaneta, quien era el que “gobernaba y guiaba la jornada”. Ambos eran paisanos, deudos y amigos. La empresa contó con unas largas y bien especificadas “instrucciones” que previeron todos los detalles. En ellas quedó bien claro que correspondería a Urdaneta encontrar la vuelta a la Nueva España y que el capitán pondría para ello una nave adecuada y nombraría a su capitán. Fue sólo después de cinco años (1564) cuando dio inicio el proyecto, al quedar todo listo para principiar la navegación a las Islas del Poniente, viaje que ahora sí traería consigo magníficos resultados como es bien conocido. Fue un año más tarde (1565) cuando Urdaneta consumó exitosamente el regreso, el conocido desde entonces como “tornaviaje”. Es al cosmógrafo vizcaíno y agustino, por supuesto apoyado en las experiencias de navegantes anteriores, como el propio López de Villalobos, a quien debemos la apertura, con sus anotaciones náuticas, de aquel derrotero que se utilizaría durante los siguientes 250 años para retornar de las Islas Filipinas a la Nueva España y que estableció el derrotero que se conocería como “Carrera de Filipinas”.

Fue esta una amplísima ruta, la cual dentro de la historia geopolítica constituye el primer ejemplo de una globalización. Su recorrido vinculaba y conectaba desde la capital filipina, Manila, con su puerto Cavite, hasta el puerto de Acapulco en la Nueva España, y desde éste y por vía terrestre hasta el puerto de salida, el de Veracruz en el Golfo de México. A partir de este puerto se enlazaba otro recorrido, el de la “Carrera de Indias” que conducía a los puertos españoles, primero al de Sevilla y más tarde al de Cádiz. Y también desde Acapulco otros navíos partían con las mercancías asiáticas hacia puertos meridionales del Pacífico, vinculando a la Nueva España con el virreinato del Perú y aún más allá con el reino de Chile. En esta enorme vía marítima que intercomunicó los principales puertos de

los océanos Pacífico y Atlántico y a los dos continentes, floreció no sólo el comercio, sino que su impacto se extendió mucho más allá, al llegar a influir en otras áreas de lo social, las de carácter espiritual, demográfico, económico y cultural.

EXPEDICIONES AL PACÍFICO Y BÚSQUEDA DE PUERTO EN LAS COSTAS CALIFORNIANAS: FRANCISCO GALÍ, PEDRO DE UNAMUNO Y SEBASTIÁN RODRÍGUEZ CERMEÑO

Una vez que quedó establecida la “Carrera de Filipinas”, el interés exploratorio volvió de nuevo a la búsqueda del mítico Estrecho de Anián, con lo que se estableció el rumbo de las navegaciones ahora hacia el norte de la costa occidental del Pacífico. Consecuentemente la exploración marítima se volcó de nuevo en los litorales de la Baja California, especialmente los situados más allá de la península. Se tuvieron noticias de que el corsario inglés Francis Drake había incursionado en latitudes septentrionales extremas y se despertó el temor de que hubiera podido alcanzar el estrecho. Fue durante el virreinato del arzobispo Pedro Moya de Contreras cuando se intensificó el interés por la exploración del Pacífico con una doble finalidad: por un lado, comprobar la existencia del estrecho y, por otro, localizar un buen puerto sobre las costas de California que sirviera para que las embarcaciones procedentes de Filipinas contaran con un sitio en el cual se abastecieran de buena agua y de bastimentos frescos y, además, obtener una cierta protección. No hay que olvidar que las embarcaciones que venían de Filipinas requerían un largo tiempo hasta su llegada a tierras americanas y para ese momento las enfermedades, especialmente el escorbuto, se presentaban entre tripulación y pasaje. Así, la urgencia de disponer de agua, leña y bastimentos frescos era ya imperiosa y el poder contar con un buen puerto donde recalar se volvió de vital importancia para todas las naves de la “Carrera de Filipinas”. Además, un sitio así les brindaba protección en caso de acoso de los corsarios, quienes siempre estaban alerta para esperar a las embarcaciones del lejano Poniente con su rica carga y caer sobre ellas ya en costas californianas. Fue así como el arzobispo-virrey planteó al rey esa necesidad de retornar a la exploración

de las costas del Pacífico septentrional. Para la Corona, el viaje de Drake implicó una amenaza de invasión a sus posesiones e influyó en un nuevo espíritu de política exterior que se prolongaría durante los restantes años del virreinato en Indias. Consistió centralmente en extender el área de control de las costas californianas con una política de “defensa agresiva”.

Fue así como en 1583 un marino de origen tal vez italiano, Francisco Galí, recibió el encargo, probablemente del virrey en turno, Conde de la Coruña, para localizar un buen puerto en las costas de California y descubrir hasta dónde llegaba esa costa. Galí, experimentado en el mar, realizó una larga travesía y llegó hasta las Filipinas, Japón y Macao, puso nombre a la isla de “Siapan” en las Marianas y exploró algunas más del archipiélago de Hawái. De regreso revisó con todo cuidado los litorales californianos hasta una altura que no se ha podido determinar con toda exactitud, pero sí más allá del actual puerto de San Francisco. Fue sin duda el primer europeo, antes de Drake, que recorrió las costas del Pacífico de Norteamérica. Además, se le acredita haber trazado una ruta más rápida del “tornaviaje” que la de Urdaneta, al navegar más al norte que el agustino y aprovechar las corrientes septentrionales que soplan en esas alturas, entre otras la de Kuro-Shiva

Galí creyó en la existencia de un estrecho que podía ser un canal que separaba el continente de Nueva España y los países de Asia; su razón para afirmar lo anterior consistió en que a la altura de Japón localizó un mar muy profundo con fuertes corrientes del nor-noreste y que se extendía por 700 leguas; sólo cuando se encontraban a 200 leguas de la costa mexicana, dejaron de percibir esa fuerte corriente.

Para 1587 Galí había fallecido en el mar y el mando de la navegación pasó a Pedro de Unamuno, quien continuó en la búsqueda del puerto californiano de resguardo. Este experimentado marino realizó un largo viaje desde Filipinas hasta Acapulco, demarcando numerosos sitios; especialmente mencionó y dejó marcado uno, “San Lucas”, a la altura de 35 grados Norte, probablemente en el actual Condado de San Luis Obispo, que consideró podría ser de utilidad para la llegada de las naves de Filipinas.

Una nueva figura en el reconocimiento de los litorales californianos fue Sebastián Rodríguez Cermeño, quien llevó a cabo una larga navega-

ción desde Manila hasta Acapulco. Su recorrido por las costas de la Alta California lo llevó a localizar algunos buenos sitios para un puerto de abrigo. Fue piloto mayor en la “Carrera de Filipinas” y esa buena experiencia influyó en su trayectoria. Su empresa ha sido poco valorada, si bien reconoció toda la costa desde el “Cabo Mendocino” hacia el sur; localizó la “Bahía de San Francisco” y la de “San Pedro” o Monterrey un poco más al Sur. Nos dejó descripciones de la naturaleza general de esas costas, de sus serranías, sus ríos y su vegetación, así como de algunas buenas ensenadas. Su periplo fue largo y difícil y después de seis meses el marino se vio obligado a buscar con premura el regreso a un lugar conocido, la “Isla de Cedros”, un puerto seguro. Para entonces la mayor parte de su gente iba enferma y sumamente cansada. En esta exploración surgió un episodio que nos lleva cuando menos a plantearnos que el rol ocupacional de Rodríguez Cermeño pudo no haber sido todo lo cumplido que se requería. Perdió una nave que estaba anclada, lo que dejaría pensar en que pudo darse una falla en el manejo de la situación frente a una fuerte tormenta, por dura que esta haya sido. No nos atrevemos a hablar de abierta negligencia, pues carecemos de elementos para ello, pero sí de descuido, especialmente si recordamos que Rodríguez Cermeño no hace ninguna alusión a ese hecho en su escrito. Tal vez quiso minimizarlo y restarle importancia, y por eso no lo menciona, aunque sí describe un fuerte temporal. No tenemos respuesta, pero sí queremos dejar asentada la posibilidad tanto de que haya ocurrido el naufragio, como de un incumplimiento del rol ocupacional como capitán y marino responsable de esa importante empresa de exploración de las tan requeridas costas californianas en la búsqueda del puerto que brindara descanso y protección a las naves en el largo y duro viaje de la “Carrera de las Filipinas”.

Como señalamos al inicio de esta introducción, el trabajo que ahora se presenta responde a la primera parte de las navegaciones a la Baja y Alta California y al Poniente. La investigación completa cuenta con una segunda parte, de la cual aquí tan sólo proporcionamos información general. Lo hacemos con el objetivo de dar a conocer cuál es la finalidad total del proyecto, y también para despertar en el lector el interés por la continuación de estas aventuras marítimas que permitieron unir tres

continentes: el asiático, el americano y el europeo. Insistimos en que esta introducción tan sólo proporciona referencias generales; en cada capítulo de la primera y la segunda partes se encuentran las referencias primarias y bibliografía precisa.

El apartado siguiente vincula ambas secciones, narra brevemente lo que ocurrió en esos años intermedios y también da cuenta del destino del puerto de abrigo en la “Carrera de Filipinas”. Fue así como correspondió al virrey Gaspar de Zúñiga y Acevedo, conde de Monterrey, sucesor de don Luis de Velasco el segundo, enfrentar las consecuencias del último periplo. No tenemos noticia de cuál haya sido su reacción, si bien conocemos que fue hasta el 18 de septiembre de 1607 cuando el rey empezó a tomar la importante decisión de realizar una consulta de guerra para determinar si era lo más aconsejable considerar al puerto de Monterrey como el más conveniente para prestar el apoyo a las naves de la “Carrera de Filipinas”.² En realidad, de la carta del virrey se desprende que sólo se llegó a la posibilidad del establecimiento de Monterrey como punto de abrigo. Este proyecto se vio reforzado por la expedición de Vizcaíno en los años sucesivos, durante la cual el marino explorador se mostró a favor del establecimiento de un punto de arribo en esa costa, pero quedó en eso, en una nueva propuesta.³ Sin embargo, este importante proyecto no se realizó debido a que el nuevo virrey, Juan de Mendoza y Luna, marqués de Montesclaros, lo suspendió, y con esa resolución toda la atracción por la ocupación de la Alta California quedó en receso.

Los intereses en relación con la ocupación de esa región pasaron de momento y se centraron en un objetivo comercial: las expediciones para la extracción de perlas. No sería sino hasta el siglo XVIII, con motivo de la visita a la Nueva España de don José de Gálvez, cuando éste, preocupado por las actividades de los ingleses, franceses y rusos en el Pacífico norte, insistió ante las autoridades centrales en que era indispensable ocupar el puerto de Monterrey, tanto para que ofreciera protección al Galeón de Manila, como para establecer un punto poblado en esas alturas del

² En AGI, México, 27, N.18, *Carta del virrey marqués de Montesclaros*, 1607.

³ *Ibidem*, *Carta de Sebastián Vizcaíno*, imágenes 43-46.

Pacífico septentrional.⁴ En la nueva fundación y ampliación de las fronteras septentrionales españolas, las figuras de los militares Gaspar de Portolá y Vicente Vila, así como la religiosa de fray Junípero Serra, son fundamentales.

El grupo expedicionario se dividió en cuatro secciones: dos que navegarían y dos que irían por tierra. Portolá con Rivera Moncada, y Pedro Fagés y fray Junípero, marcharon desde San Diego y Vicente Vila lo hizo por mar al mando del navío “San Carlos”, que partió el 9 de enero de 1769. Su destino era el puerto de Monterrey, reconocido y marcado por Sebastián Vizcaíno, pero con una primera escala en San Diego, a donde llegaron el 1º de julio. Durante este primer viaje el reconocimiento de Monterrey, descrito por Vízcaíno, no se dio y hubo necesidad de una nueva expedición terrestre y marítima. Ahora iban Portolá, Fagés y el padre Juan Crespi por tierra, quienes volvieron a salir desde San Diego. Por mar se trasladó el “San Antonio” con el capitán Pérez, el ingeniero Miguel Constanzó y el cirujano Pedro Prat. La nave ancló en lo que sería el puerto de Monterrey el 31 de mayo de 1770; el contingente terrestre había llegado una semana antes. La ceremonia de fundación se llevó a cabo el 3 de junio, presidida en el aspecto religioso por el padre Serra y en el oficial por don Gaspar de Portolá. En los siguientes días se estableció el presidio de San Carlos de Borromeo de Monterrey y la misión del mismo nombre, y de inmediato los dirigentes navegaron hacia el Sur hasta el puerto de San Blas para dar la noticia al visitador Gálvez. Éste se encargó de hacerla llegar a la Ciudad de México, en donde se desplegaron festividades para conmemorarla y, por supuesto, se enviaron las noticias a la metrópoli. Las naciones enemigas se enteraron de esta nueva frontera española en el Mar del Sur.⁵

Retomando el sentido cronológico, asentamos que una vez que quedó asegurado, hasta donde esto era posible, un puerto de acogida para las

⁴ Marta Ortega Soto. “Colonización de Alta California, primeros asentamientos españoles”. En *Signos Históricos*, 11 (junio de 1999): 84-102.

⁵ La expansión hacia el norte californiano la hemos estudiado detenidamente en la obra *Los gobernadores de las Californias, 1767-1804. Contribuciones a la expansión territorial y del conocimiento*. México: Instituto de Investigaciones Sociales de la UNAM, Universidad Autónoma de Baja California, El Colegio de Jalisco, Instituto de Cultura de Baja California Sur, 2003

naves que venían de las Islas Filipinas, las exploraciones californianas variaron sus objetivos. El nuevo virrey, Gaspar de Zúñiga y Acevedo, conde de Monterrey, consideró un fracaso la expedición de Rodríguez Cermeño y se apresuró a informar al rey de la necesidad de una nueva política en la “Carrera de Filipinas”, que consistiría en separar la parte comercial de la exploratoria en los diferentes viajes que en adelante se realizaran. Al mismo tiempo resurge el nunca olvidado interés por el Estrecho de Anián y conocer esa costa lo más avanzado que se pudiera hacia el rumbo septentrional. También se insiste en que la exploración de las costas se llevara a cabo con embarcaciones apropiadas que fueran chicas y de poco calado, que eran las que permitían determinar adecuadamente la profundidad que requería un buen puerto, cuya localización y establecimiento era una de las misiones centrales de toda la exploración californiana, como hemos visto a lo largo de todas estas empresas marítimas.

SEGUNDA PARTE: LA EXPLOTACIÓN PERLÍFERA

Nuestro trabajo de estudio y análisis de las navegaciones desde la Nueva España con énfasis en los roles sociales de los protagonistas, comprende una segunda parte cuya motivación central fue de carácter comercial, es decir la extracción de las perlas en la Baja California, que abundaban en algunos de esos litorales, particularmente en torno a La Paz y algunas costas del mar interior.

La explotación de los mantos perlíferos se había iniciado desde la época del conquistador don Hernán Cortés, pero había quedado en el olvido durante muchos años, solamente con extracciones ocasionales. Este interés comercial quedó, a partir de finales del siglo XVI y los primeros años del siguiente, en manos de particulares, quienes celebraron asientos y contratos con las autoridades metropolitanas y novohispanas. Aunado al interés perlífero, se mantuvo vigente el de la exploración de las costas californianas por diferentes motivos. Por un lado, para establecer la población del puerto de abrigo, que había quedado considerado en las inmediaciones de Monterrey; por otro lado, para la nunca olvidada localización del mítico Estrecho de Anián y con no menos interés, como

también ya hemos mencionado repetidamente, en cuidar o evitar hasta donde era posible, el acecho y ataque de los corsarios ingleses. Felipe II encomendó al virrey y conde de Monterrey el retomar la exploración de las costas, y esta autoridad la encomendó, a su vez, al capitán Sebastián Vizcaíno. Para esas fechas, este extremeño estaba ya en la Nueva España y se ocupaba en viajes comerciales a las Filipinas.

La exploración de los mantos perlíferos fue su inicial actividad y ella lo llevó a explorar la Baja California. Desde 1592 logró establecer una compañía dedicada a la explotación de las perlas, la sal, el oro, la plata y explotar la pesca desde el puerto de Navidad hasta la Baja California. El primer viaje a la California lo realizó de 1596 a 1597 y el segundo en 1602 y 1603, y ambos destacan por su gran interés en promocionar el poblamiento de la región. Pero en ninguno de los dos viajes la explotación de las perlas puede llamarse exitosa, realmente fue decepcionante, si bien Vizcaíno no perdió el interés en esa actividad.

Especialmente afortunado fue el desarrollo del segundo viaje; sabemos que se internaron hacia el septentrión de las costas de la Alta California, llegaron casi a los 40 grados norte y encontraron numerosos lugares de resguardo. Interesante en esta parte del periplo es haber consignado Vizcaíno, desde luego con el aporte del cosmógrafo fray Antonio de la Ascensión, que según sus observaciones habían encontrado lo que consideraron la entrada al Estrecho de Anián. Fue un sitio que acorde con la geografía actual, forma una extensa laguna con varias islas y se localiza cerca de la población de Eureka en el Condado de Humboldt en California y se localiza en poco más de los 40 grados norte y los 124 oeste. Desde ahí se vieron obligados a un retorno casi precipitado a la Nueva España, entre otras razones por la enfermedad que sufrieron la mayoría de los tripulantes –el escorbuto–, que aquejaba en toda navegación de largo tiempo, como fue ésta que duró once meses y que ya desde los seis de viaje, a la altura de Monterrey, tuvieron gran número de enfermos. Su retorno a la Nueva España fue muy bien acogido en la capital y la mayoría de los integrantes recibieron mercedes por su participación en esa empresa.

Otro aporte de este viaje es de orden científico y consistió en que además de las exactas demarcaciones del cosmógrafo Martín Palacios, que

llevó consigo a la capital novohispana, se encomendó al también maestro y cosmógrafo don Enrico Martínez la elaboración de 33 sencillos mapas sobre diferentes puntos de la larga costa de partes de la Nueva España y las Californias.⁶

De estas empresas hay que destacar también la gran contribución de las observaciones del carmelita y cosmógrafo fray Antonio de la Asunción. Su repercusión más inmediata fue en la cartografía, pero desde nuestra perspectiva moderna, no de manera positiva sino lo contrario, ya que introdujo uno de los errores más significativos en la representación cartográfica de la época. Este error consistió en el retorno a la inicial concepción de la California como una isla, olvidándose de todas las aportaciones que habían logrado tan acertadamente las exploraciones anteriores, especialmente las cortesianas con las demarcaciones de Francisco de Ulloa. El religioso también nos legó valiosas descripciones de los recursos humanos y naturales, especialmente la variedad de especies marinas y de las terrestres.

La figura de Vizcaíno no se limitó al tema de las perlas y la exploración de las costas californianas. Especialmente dentro de la historiografía ha destacado, si bien no en todo lo reconocido que debería ser, por una serie de actividades que se derivaron de su travesía al lejano poniente. A este personaje le correspondió desempeñar la primera embajada española ante el imperio de Japón. En ese país realizó una serie de acciones diplomáticas que le permitieron adentrarse en la intrincada corte japonesa y llegar a ser apreciado por el príncipe y el emperador. Su relación con los japoneses le otorgó la oportunidad de desplazarse por parte de las numerosas costas de las islas japonesas y realizar exploraciones y demarcaciones que son de un valor sumamente elevado, ya que fueron las primeras y de las pocas que realizaron los españoles en la región nipona.

Después de la inicial empresa de pesquería de perlas de Vizcaíno, el tema pasó a un interesante episodio, que sería el de la conformación de una compañía expresamente dedicada a la extracción perlífera. La estableció en Sevilla un grupo de personajes interesados en el tema y

⁶ Se encuentran en AGI, MP-México, 49

que encabezaron don Tomás de Cardona, el capitán Sancho de Merás y Francisco de Paraya, quien dejó en su viuda, doña María López de la Paraya, su representación. Junto con ellos, pero en lugar menos destacado, figuran varios otros personajes. De ellos vendrían a la Nueva España Juan de Iturbe, Francisco Basilio y Nicolás de Cardona, sobrino de Tomás.

Los asentistas presentaron entre sus propuestas la consideración de un tipo de bajeles y de instrumentos para el buceo, aunque los ostiales se encontraran en profundidades considerables. Los 14 dibujos se conservan en el Museo Naval de Madrid y los presentamos en uno de los apéndices de la segunda parte.⁷ Contaron con licencia para llevar seis bajeles de 20 toneladas cada uno, construidos en España, con sus pertrechos e instrumentos y con los buzos y la gente de mar y tierra. Al frente iban Francisco Basilio y Nicolás de Cardona; el primero falleció en tierras mexicanas y el mando pasó a Cardona juntamente con Juan de Iturbe y el sargento Pedro Álvarez de Rosales. Nuestros comentarios a las acciones de la compañía de los Cardona los planteamos en dos partes, relacionados precisamente con los dos viajes a Indias. El primero de 1613 a 1618 y el segundo de 1619 a 1623. De ellos nos ocupamos ampliamente en el apartado correspondiente, así como de la magnífica obra dibujada y redactada que nos legó Nicolás de Cardona. De él dejamos constancia de su manifiesto interés en Indias. Se refirió siempre con entusiasmo a las riquezas de California y a la conveniencia de que quedaran vinculadas directamente a la Corona a través de su poblamiento.

La obra de Cardona, bellamente ilustrada, permitió a los miembros de la Corte conocer gran parte de los puertos principales de Indias, precisamente aquellos por los cuales circulaba la mayor parte de las mercancías y riquezas locales y asiáticas. El libro no sólo contó con los dibujos de esos puertos, sino también con una descripción de los mismos y una “relación” final en la cual dio a conocer los descubrimientos que realizó durante su permanencia en la Compañía de los Cardona. Lleva el título general de “Descripción hidrográfica y geográfica de muchas tierras del norte y del

⁷ Se encuentran en la Biblioteca del Palacio Real de Madrid, en el tomo xxx de la Miscelánea de Manuel José de Ayala. Fols. 266-272.

sur y de los mares de las Indias”. En el trabajo correspondiente insertamos completa su bella portada con la inserción de su firma

Si bien la empresa y compañía de los Cardona no fue un éxito comercial en la extracción de las perlas, no desalentó a nuevos personajes. Tres figuras siguieron a Nicolás de Cardona en su empeño. Primero, su compañero de empresa, Juan de Iturbe, quien viajó con él y estuvo presente en su travesía. Iturbe, por su cuenta, repitió el viaje californiano un año después, en 1616, con un derrotero muy similar y también con muy escaso éxito comercial. Más tarde aparecen dos personajes casi conjuntamente: el castellano Francisco de Ortega y el supuestamente francés Francisco Esteban Carbonel, pero en realidad valenciano.

Muy escasa es la información sobre Iturbe: vino a la Nueva España en la empresa de los Cardona y quedó encargado de acondicionar los navíos para el viaje a California. Más adelante, en compañía de Cardona, se dirigió a la California y ahí trabajaron en los ostiales y lograron una buena extracción perlífera. Su importante contribución la realizó ya separado de Cardona, cuando emprendió su viaje (1616), en el cual llegó a alcanzar la altura de los 33 grados norte, desde donde pretendió ver el fin del “dicho golfo”. Los fuertes vientos lo obligaron a retornar a Acapulco con la nave almiranta. En resumen, sus ganancias en la explotación perlífera fueron francamente buenas y eso le otorgó una destacada posición en la compañía de los Cardona.

Un acontecimiento importante en relación con las Californias fue la real cédula del 2 de agosto de 1628, por la cual el monarca suprimió los viajes de cualquier tipo hasta que obtuviera una información completa que encargó al propio Consejo de Indias. Si bien uno de los afectados por esta medida fue Martín Lezama, yerno de Vizcaíno, pasó a formar parte de los consultados para determinar lo que se debería hacer en las costas californianas. Entregó un acertado “parecer”, producto de sus varios viajes por la región. En él informó sobre la población y fortificación de los puertos de Cabo San Lucas y de Monterrey, y su importancia en la travesía de la “Carrera de Filipinas”.

El siguiente personaje que aparece vinculado a las acciones en las Californias es Francisco de Ortega, un modesto “carpintero de ribera”.

Fueron su ingenio y astucia los que le valieron obtener la licencia virreinal para explorar, ya que le ofreció al virrey una fragata totalmente lista para ir a recabar esa información a las Californias; los gastos corrían por su cuenta. Ortega contó entre su gente con la ayuda del piloto examinado, el valenciano Esteban Carbonel, quien poseía una embarcación y disfrutaba de una larga experiencia de cuarenta años de marino. Los dos navegantes tenían a su favor una cédula real fechada en Madrid el 2 de agosto de 1631, que les concedió el permiso para realizar el viaje de demarcación, el cual se dio en varias etapas (1632 a 1634). Resultado de esas travesías fue, por un lado, el señalamiento de buenos comederos de ostras que le produjeron una buena extracción de perlas, y, por otro, el haber alcanzado los 33 grados Norte en el interior del Mar de Cortés. Otra consecuencia del viaje fue la indicación de numerosos sitios, islas, costas, litorales y el haber observado, a la altura de “San Ildefonso”, la contracosta de tierra firme de Sinaloa. Parte del interés de Carbonel y Ortega durante estos viajes no fue sólo el comercial, sino también el de poblamiento. El primero de estos dos marinos solicitó en 1635 se les permitiera “poblar” La Paz, el Cabo de San Lucas y la Bahía de San Bernabé, argumentando que contaba ya con el apoyo de franciscanos, expresamente venidos de España. La solicitud fue sometida a consulta y rechazada en lo concerniente al poblamiento, asunto reservado al rey y al Consejo de Indias; en tanto que sí se le permitió continuar, a su costa, la exploración, determinar los recursos naturales y dar especial atención al trato de los naturales.

El tercer viaje lo realizaron en 1636, ahora Carbonel como piloto. Tuvo una especial importancia técnica, ya que llevaron un chinchorro especial y algunos artefactos de buceo, en especial una “campana”, un batiscafo donde entraban una o dos personas para bajar al mar. Fue el primero que se construyó en la Nueva España y casi podríamos afirmar que no se volvió a construir otro similar.

No hay duda de que los tres viajes de Ortega y Carbonel contribuyeron a una nueva y adecuada demarcación de la parte del “Golfo” de la Baja California, el cual, si bien no recorrieron hasta su remate, sí localizaron muchos de sus accidentes geográficos, especialmente islas y en ellas abundantes comederos y ostiales. No obstante que los dos marinos no

realizaron uno de sus propósitos principales, que era poblar parte de la California, ni sus informes tuvieron especial resonancia, sí tuvieron algunos éxitos en su pesquería perlífera.

El último de los navegantes que incluimos en esta segunda parte es el marino y autor zaragozano don Pedro Porter y Casanate. Fue una destacada figura que une en su trayectoria no sólo su magnífica calificación como marino, sino también su autoría de una interesante obra náutica (“Reparo a errores de la navegación española”), que escribió cuando contaba sólo 21 años. Viajó a Indias y formó parte de los exploradores de las Californias al demarcar las costas de la península, con el deseo de investigar más a fondo el asunto del tan traído y llevado Estrecho de Anián. Desde 1636 se inició en esta tarea, en la cual destacó como marino, si bien con un ligero interés comercial en la pesquería de perlas. Sus viajes los realizó desde mediados de 1643 y los continuó de 1648 a 1650. Porter dejó señalados los accidentes geográficos, el tipo de costas y litorales, sus encuentros con los naturales que nunca le implicaron problemas. Tampoco pasó de lado mencionar los recursos naturales, especialmente la abundancia de ballenas. Reconoció que no había tenido oportunidad de comprobar si realmente existía la comunicación entre los dos mares.

Sin duda es a este personaje a quien debemos la más completa descripción de las posibilidades de navegación por las aguas del Mar de Cortés y, hasta ese momento, haber elaborado la mejor demarcación de sus accidentes geográficos, haberlos denominado y formado derroteros y diarios. No pasó por alto la mención de los recursos naturales y mostrar su enorme preocupación por el poblamiento de la California. Consideró que los naturales mostraban gran facilidad para ser evangelizados debido a su docilidad y apacibilidad.

Porter permaneció en la Nueva España hasta 1652, y enfermo y cansado solicitó un cambio en sus tareas. Recibió el importante cargo de capitán general interino y gobernador de Chile, y enfrentó en ese reino, con grandes costos financieros, los ataques de las hostiles tribus de los mapuches y araucanos. Desde junio de 1659 solicitó lo relevaran del cargo para retirarse a la vida privada. Sabemos que aun en 1660 y 1661 Porter, ya enfermo, realizó extensas campañas contra los araucanos, pero su

salud empeoró y el 27 de febrero de 1662 falleció en Concepción cuando contaba con 52 años de edad.

Porter y Casanate cierra con gran presencia la realización de las exploraciones y descubrimientos en la Baja California durante la primera mitad del siglo XVII. Después de él, serán otras las figuras que se ocupen de esta zona geográfica novohispana y serán otros los investigadores que las estudien, ya que nuestro proyecto, por lo pronto, se cierra en ese momento de la realidad histórico-social de las Californias y el poniente.



Los viajes a las Molucas con la presencia cortesiana: Frey García Jofre de Loaysa, Sebastián Elcano y Alonso Saavedra Cerón (1525-1528)

ANTECEDENTES

Desde agosto de 1511 los portugueses, a partir de su plaza fuerte en la península malaya, en Malaca, estaban asentados en las llamadas “Islas Molucas” o “Islas de las Especias”. Dos años más tarde los españoles iniciarían su incursión en esta zona del mundo a partir del descubrimiento del Mar del Sur por Vasco Núñez de Balboa. Con este hallazgo se abrió una nueva vía de acceso desde la Nueva España al poniente, que si bien larga, relativamente era fácil a través de las posesiones hispanas, pero no así el retorno a ellas. No lo fue hasta 1565 cuando Andrés de Urdaneta y Cerain logró el famoso “tornaviaje” o “ruta de Urdaneta” desde el puerto inmediato a Manila hasta el de Acapulco.

A partir del importantísimo descubrimiento del Pacífico en septiembre de 1513, los españoles buscaron reivindicar, frente a los portugueses, su posesión sobre el Archipiélago de las Molucas.¹ La política española expansiva se amparó en la imprecisión de las latitudes geográficas contenidas en el Tratado de Tordesillas,² e insistieron en su supuesto derecho,

¹ Actualmente la República de Indonesia.

² Cf. El Tratado de Tordesillas y su proyección, Actas del Congreso Internacional, “El Tratado de Tordesillas y su época”, Madrid, 1995, especialmente los firmados por M. Cuesta Domingo, M. L. Díaz Trechuelo, G. Parker y Antonio Rumeu de Armas. *El Tratado de Tordesillas*. Madrid: Mapfre, 1992, Colección América, 92.

mismo que no aceptaban los lusitanos, quienes consideraron que eran ellos quienes lo tenían y estaban totalmente decididos a defenderlo. La situación fue especialmente difícil, ya que los portugueses contaban con fuertes posesiones en esas islas, a las que habían llegado desde 1512 con tres navíos al mando de Antonio de Abreu.

Fue así como, bajo el principio y deseo de conservar la paz y atenerse al Tratado de Tordesillas, el emperador Carlos V y rey Carlos I de España encargó el primer viaje a la “tierra de la especiería” al portugués Fernando de Magallanes, quien estaba al servicio de España. Muchos fueron los éxitos náuticos de los expedicionarios, entre otros lograr el paso por el extremo sur de las Américas y cruzar al Mar del Sur, al que rebautizaron como “Océano Pacífico”, sin tener realmente nada de “pacífico”. Como es bien conocido se trató de una malograda expedición que no se destacó por el buen trato a los nativos y que ocasionó la muerte violenta del gran marino en una de las Islas Filipinas, la de Mactán. Sin embargo, los logros de la expedición fueron varios: en la continuación del viaje se descubrieron islas al norte de Gilolo, la actual isla de Halmahera, y algunas otras más al noroeste, en el Archipiélago de las Marianas. La conclusión del trágico viaje de Magallanes quedó en manos de su segundo, Juan Sebastián Elcano, quien completó esa expedición al navegar siempre al oeste en pos de Europa. Para agosto de 1519 llevó de vuelta a España la ya famosa nave “Victoria” y con ello logró “medir la cintura al mundo”,³ o sea, culminó la primera circunnavegación del globo terráqueo.

Tordesillas fijaba una línea de demarcación a 370 leguas al oeste de las Islas Cabo Verde: todos los territorios al oeste de la misma pertenecerían a Castilla, y los situados al este, a Portugal. Las naves españolas tenían que navegar obligatoriamente hacia el poniente para alcanzar las Islas de las Especies, conocidas como las Molucas.

³ M. Alfonso Mola y C. Martínez Shaw. *La exploración española del Pacífico en el siglo xvi*. Madrid: Real Academia de la Historia, UNED, 2014, p. 1.

LAS EXPEDICIONES AL MALUCO

*El antecedente inmediato, las Islas Molucas*⁴

Al arribo de los primeros españoles a las Molucas para finales de 1521, los lusitanos estaban ya allí desde una década atrás bajo el mando de don Alfonso de Albuquerque, instalados en la porción occidental del entonces archipiélago malayo. Habían consolidado buenas alianzas con los pueblos nativos, cuyos gobernantes, particularmente los de las islas de Tidore y Ternate, fuertemente impresionados por los logros y la fuerza guerrera de los portugueses, los hicieron sus aliados en sus luchas internas y desde luego sustentaron el rico comercio de las especias. El puerto y las posesiones de los lusitanos se convirtieron en el centro comercial de esa región malaya y en el nudo vital de la amplia red de comercio que la vinculó con el mundo europeo, vía el consumo indispensable de todo tipo de condimentos orientales, especialmente la pimienta, el jengibre y otros más. Se decía: “Quienquiera que sea el señor de Malaca tiene su mano en la garganta de Venecia, hasta Malaca y de Malaca a China y de China a las Molucas y de las Molucas a Java, y de Java a Malaca [y] Sumatra, [todo] está en nuestro poder”.⁵ Su poderío y su presencia prioritaria en la región los convirtieron, por ley natural, en enemigos de todos aquellos que quisieran asentarse en esas latitudes. Así, españoles y portugueses en el poniente fueron permanentemente adversarios.

Para la llegada de los españoles a las “Maluku” existían cuatro reinos musulmanes: las dos pequeñas islas de Ternate y Tidore, situadas al oeste de la mucho mayor de Gilolo o Jailolo, actual Halmahera, y el cuarto reino, el de Bachan o Bacan, isla al sur de Ternate y al oeste del extremo sur del brazo de Halmahera. Gilolo era el granero de las Molucas y Bachan un

⁴ Este inciso está basado en: Leonard Y. Andaya, Universidad de Auckland: “Los primeros contactos de los españoles con el mundo de las Molucas en las Islas de la Especias”. Ponencia presentada en ocasión del Simposio por el 75 Aniversario del Museo de Historia Natural del Condado de Los Ángeles, Descubrimiento de la Costa del Pacífico, 16-19 de marzo de 1988. Nota de Armando Cortesão: *The Suma Oriental of Tomé Pires, 1944*, Londres, vol. I, p. 287.

⁵ *Idem*, p. 287.

reino sin mayor importancia, pero destacado por su aspecto mítico en la creación de esas islas. En la mitología malaya, el nombre de la isla de Gilolo se asocia con el mar y forma una dualidad con el cielo de Ternate, el que, a su vez, constituye otra dualidad con la tierra de su isla vecina, la de Tidore. El concepto de “dualidad” fue muy usual en el mundo de las islas Molucas. A la llegada de los españoles el sultán de Tidore, según lo describe Antonio Pigafetta, tenía entre 45 y 50 años, era “bien formado, regio, elocuente” y tenía a su servicio un buen astrólogo. El mandatario expuso a los españoles que él había soñado con la llegada de sus barcos y que ahora pedía “una firma del rey de España y un estandarte real español”, con el fin de que su reino quedara sometido a ese rey. Como vemos, la aceptación de los españoles por los nativos de estas islas asume un paralelismo con los sueños de Moctezuma, el emperador azteca, sobre la llegada de los españoles conquistadores. El cronista de la corte, Gonzalo Fernández de Oviedo, quien utilizó informes de testigos presenciales, pone en labios del rey de Tidore estas palabras: “De ahora en adelante abandonaré mi título real y seré como gobernador de esta isla en nombre de vuestro rey...”,⁶ y de inmediato los invitó a desembarcar y descansar en sus casas. En respuesta los españoles lo trataron con gran respeto y atención, le obsequiaron ricos ropajes amarillos para él y sus gobernantes⁷. Oviedo sugiere que actuaron así pues conocían bien las costumbres de los moluqueños, debido a que llevaban a bordo a un esclavo de la expedición de Magallanes, nativo de las islas, o también por contar con portugueses que solían emplearse en esas expediciones al lejano y mítico Moluku. El aprecio mostrado por los españoles a este sultán influyó en que el de Gilolo, ya anciano, se dirigiera a Tidore en una gran flota local e hizo a los españoles también sus amigos, al serlo de su colega a quien quería como a un hijo. Las reiteradas muestras de adhesión de los habitantes de esas islas hacia los españoles permitieron a éstos permanecer dos semanas

⁶ *Ibidem*, p. 4.

⁷ El color amarillo era especialmente apreciado por esos isleños, ya que estaba a la moda de Turquía, país sagrado para todos los musulmanes del Asia sudoriental.

en tierra para después embarcar especias. Antes de partir entregaron al sultán la firma del emperador y su estandarte como se los había pedido.

La segunda expedición: Frey García Jofre de Loaysa y Sebastián Elcano

Después del difícil primer viaje de Magallanes, se suscitaron propiamente las empresas españolas a las “Islas de la Especiería”, como ya dijimos bajo una política de no enfrentamiento y de conservación de la paz, pero de indiscutible recuperación de posesiones. La segunda expedición quedó al mando del comendador de la orden de San Juan, Frey García Jofre de Loaysa, natural de Ciudad Real, a quien comisionó el emperador para que, con el mismo fin, el rescate de las Molucas de manos de los lusitanos, hiciera viaje con rumbo a la lejana tierra de las especias. Algunos materiales al respecto señalan que la empresa fue auspiciada por los Fugger, la familia y casa bancaria alemanas que no sólo financiaron en numerosas ocasiones a la Corona española, sino que hicieron posible la designación de Carlos V como cabeza del Sacro Imperio Romano Germánico (1519) al comprar su abuelo a cinco de los siete grandes electores.

Sobre el viaje de Loaysa contamos con varios documentos que lo narran, dos de ellos fundamentales: su “Relación” y la declaración de ciertos testigos sobre el viaje, ambos procedentes del Archivo General de Indias.⁸ Algunas imágenes se insertan en el Apéndice documental de este trabajo. Otra valiosa fuente, tal vez la más completa, es el “Extracto” que debemos a Martín Fernández de Navarrete, quien nos entrega el documento del viaje con valiosos comentarios.⁹ De este mismo autor y en su tomo V encontramos una copia del “Derrotero del viaje y navegación de la armada

⁸ AGI, PATRONATO 37, R.31, *Relación del Viaje que hizo el comendador de San Juan D. Fr. García de Loaysa al Maluco...* y PATRONATO 37, R.32, *Relación de lo que han expuesto ciertos testigos de los que fueron al Maluco en la armada del comendador Loaysa, sobre lo acaecido en el viaje y sucedido en aquellas tierras*. Ambas localizables actualmente en línea a través del “Portal de pares” del Ministerio de Educación de España.

⁹ Martín Fernández de Navarrete. “Extracto de la navegación que hizo la armada del Emperador Carlos V, de que era capitán el Comendador del orden de San Juan Fr. García Jofre de Loaysa, natural de Ciudad Real, verificada desde el puerto de la Coruña, por el Estrecho de Magallanes hasta las Molucas en los años de 1525 y 1526” en *Colección de los Viajes y Descubrimientos que hicieron por*

de Loaysa desde su salida de la Coruña hasta el 1º de Junio de 1526; sucesos de la nao Victoria después de separada de la armada; y descripción de las costas y mares por donde anduvo: dirigido todo al Rey por Hernando de la Torre”.¹⁰ Contamos con otra fuente que habla sobre las relaciones entre castellanos y portugueses: la “Relación de lo que pasó en el Maluco entre la gente en la armada del Comendador Loaysa y los Portugueses que allí había en muchedumbre”.¹¹ No olvidamos las siempre valiosas narraciones que nos proporciona el historiador Antonio de Herrera y Tordesillas.¹²

Nosotros, indistintamente, nos basamos en estos documentos para la descripción de la empresa al Maluco e intercalamos su utilización según sea necesario. Anotamos que la primera “Relación”, la del viaje, en términos generales es confusa e imprecisa, en realidad se trata de un resumen poco acertado que contrasta con el segundo documento, la “Relación de los testigos”, que proporciona una información más valiosa, pero menos humana. En tanto que no dudamos en que el rico “Extracto” de Fernández de Navarrete es la fuente más completa, debido a que el sabio autor español decimonónico recurre a los documentos primarios más importantes, la mayoría de ellos contemporáneos del acontecimiento, especialmente los de los propios participantes en el viaje del comendador Loaysa, capitanes o pilotos de alguna de las cuatro naves. Por ello constituye nuestro documento base; sin embargo, en ocasiones volvemos a una de las “Relaciones” o a Herrera, para precisar o ampliar parte del derrotero. No debemos dejar

mar los españoles desde finales del s. xv, tomo v. Por orden de S. M., Madrid, Imprenta Nacional, Año de 1837, p. 8.

¹⁰ Viene en Fernández de Navarrete. *Colección de los viajes y descubrimientos que hicieron los españoles*, tomo v; el original en Archivo General de Indias: “Derrotero diario hecho por Fernando de la Torre, del viaje que hizo la armada del comendador Loaysa desde La Coruña al Maluco, para donde salió el día 24 de julio de 1525. Escribe a Su Majestad desde la isla de Tidore todo el derrotero del viaje, los trabajos que habían pasado los cristianos en aquellas partes, y la llegada a esta isla de la armada que envió Hernán Cortés desde Nueva España, al cargo de Álvaro de Saavedra. Tidore, el día del Corpus, 11 de junio de 1528”, en: PATRONATO, 37, R.24, del 11 de junio de 1528.

¹¹ AGI, PATRONATO 37, R.6.

¹² Antonio de Herrera y Tordesillas. *Historia General de los Hechos de los castellanos en las Islas y tierra firme del mar Océano*, 1673-1743, Barcía Carballido y Zúñiga, Andrés de González, década III, libro VII, en varios de sus capítulos.

de mencionar la existencia de otro documento muy similar, pero más largo, que es la “Relación” de Urdaneta.¹³

Antes de comentar el viaje es necesario recordar que en 1522 se crea una Casa de Contratación en La Coruña, independiente de la de Sevilla, la cual al permitir la partida y llegada de naves al puerto gallego, permitiría a su vez que las mercancías asiáticas que llegaran a España fueran reexportadas en gran parte a Inglaterra, Holanda y Francia. Esto explica por qué la expedición de Loaysa partió de Galicia, y no de Andalucía, como era lo habitual en los viajes al Nuevo Mundo.¹⁴

Así, de acuerdo con las fuentes citadas, la armada de Loaysa partió del puerto de La Coruña el 24 de julio de 1525 con siete naves. De ellas, cuatro eran naos: la capitana, “Santa María de la Victoria”, de 360 toneladas, inicialmente al mando de Loaysa hasta su fallecimiento; la “Sancti Spiritus”, de 240 toneladas, al mando de Sebastián Elcano, piloto mayor y guía; la “Anunciada”, de 204 toneladas, al mando de Pedro de Vera, contino de la Casa Real, y la “San Gabriel”, de 156 toneladas, a cargo de Rodrigo de Acuña.¹⁵ Adicionalmente también formaron parte dos carabelas: la “Santa María del Parral”, de 86 toneladas, al frente de Jorge Manrique de Nájera, y la “San Lesmes”, de tonelaje de 96, con el mando de Francisco de Hoces, y un patache o pataje, “Santiago”, de 60 toneladas, que llevó Santiago de Guevara a su cargo. La tripulación total fue de 450 hombres, entre ellos el cosmógrafo Andrés de Urdaneta y Cerain y el experimentado maestro Juan Rodríguez Bermejo; el segundo fue aquel simple marinero que avistó América en el primer viaje colombino.

Herrera amplía al mencionar que Hoces era natural de Córdoba y que como tesorero embarcó Juan de Benavides; como contadores Bartolomé Simón Tartigo y Alonso de Tejada; factor general Diego de Covarrubias; tesorero Alonso de Solís; por contadores de los navíos de la armada iban Íñigo Ortes de Perea, Diego de Estrella, Diego de Vitoria, Diego Ortiz de

¹³ “Relación escrita y presentada al Emperador por Andrés de Urdaneta de los sucesos de la armada del Comendador Loaysa, desde 24 de Julio de 1525 hasta el año de 1535”. En Fernández de Navarrete, *op. cit.*, núm xxvi, pp. 401-439.

¹⁴ José Ramón de Miguel. *Urdaneta y su tiempo*. Ordizia: Ayuntamiento de Ordizia, 2008, p. 35.

¹⁵ Este marino dejó algunos documentos sobre lo acontecido con su nao.

Urne y Luis de Luzco, en tanto que por piloto mayor embarcó Rodrigo Bermejo, y a todos hizo el rey muchas mercedes y ayudas de costa.¹⁶ El historiador se refiere a la sustancia de las órdenes de las “instrucciones” que se mandaron dar al general y que en su parte esencial consistieron en que de ninguna manera se tocasen tierras otorgadas a los portugueses; que los navíos no fuesen muy cargados para que navegaran mejor; que no se recibiera a nadie en la armada que no hubiese confesado y comulgado y ordenado sus ánimas antes de embarcar; a los capitanes de las naves se les ordenó que siguiesen siempre a la capitana y de noche a la que llevase el farol; que se mantuvieran en contacto mediante el encendido de diferente número de fuegos según fuese el requerimiento. La derrota diaria debía ser realizada por la nave capitana y cuando se cambiase, debería ser por consejo con el resto de capitanes, pilotos y maestros. En igual forma se les señala el comportamiento una vez en las “Islas de los Malucos”, con especial énfasis en la adquisición de las especias, las cuales tendrían que concertar con el rey de las islas de acuerdo con los precios de las mercancías españolas que a los naturales les interesaban, como eran hierro y cobre. Inclusive cita Herrera nombres de las islas, como la de Banda y Tipele, en donde había la canela y el jengibre. En cuanto a las especias menciona también la necesidad de recoger la mayor cantidad de pimienta que pudiesen, que era la más importante, y de tenerla aparejada para la armada que después de embarcarla había de procurar regresar. Previeron las órdenes para la construcción tanto de una casa en la cual quedara la gente que permanecería en las islas y otra para guardar las especias y en donde pudiese habitar el factor. En ella se cuidaría el dinero que se emplearía con todo cuidado; sin embargo, la principal seguridad se debería dar a los navíos. Una recomendación especial fue en el sentido de reconocer las tierras cercanas a las de las Molucas para determinar lo que en ellas habría y, por otra parte,

que su gente fuese bien tratada, amorosamente y curados los enfermos y heridos a los cuales visitase el General con mucha piedad y sin permitir que

¹⁶ Herrera, década III, libro VII, capítulo V, p. 185.

los físicos y cirujanos les cobrasen dinero por sus curas; que deberían hacer testamento proporcionando sus datos personales, que se hiciese inventario de la ropa de quienes muriesen y que además tuvieran toda la libertad para enviar noticias de ellos. La gente debería observar una buena disciplina, sin abusar de las mujeres de la tierra, ya que ello podría provocar rebelión entre esa gente, habiendo entre todos paz y amor.

Asimismo se prohibía la venta de armas y el empleo de los juegos de azar, así como que pudiera embarcar la gente que hubiera quedado de la expedición de Magallanes. Una medida que quedó clara y exhaustivamente explícita, fue la sustitución de los mandos. Al capitán general lo sustituiría Pedro de Vera y que faltando él lo sucediese el capitán don Rodrigo de Acuña, y en su falta, don Jorge Manrique, y en su defecto, Francisco de Hoces, y que muriendo todos, que fuese el gobernador de la tierra, el tesorero general, y después de él, el factor, y en falta del factor, el contador, y en caso que faltasen todos los capitanes para venir con la armada, el tesorero, el factor, el contador, los generales y los capitanes que quedasen, eligiesen entre ellos (habiendo primero hecho juramento) al capitán general que les pareciese para venir con la armada.

Herrera, después de las anotaciones referidas a las “instrucciones”, pasa ya en su capítulo VII de la misma década y libro, a la salida y desarrollo de la expedición y, desde luego, no es diferente a lo que Fernández de Navarrete nos detalla en su trabajo. Herrera escribe que “puesto todo a punto y bendiciendo el estandarte del Emperador con grande alegría y contento, salió la armada del puerto de la Coruña”.¹⁷

El historiador más moderno especifica que la empresa salió al amanecer del puerto de La Coruña un 24 de julio con dirección al cabo de Finisterre y se mantuvieron al suroeste. Para el 1º de agosto (Herrera da como fecha el día 2) al mediodía dieron fondo en la isla de la Gómera, en donde permanecieron del 2 al 13 del mes abasteciéndose de agua y otros materiales. Siguieron derrota a lo largo de la costa africana y pronto surgieron problemas. El 18 de agosto la nave capitana perdió el palo mayor.

¹⁷ Herrera, década III, libro VII, cap. VII, p. 279.

Para octubre sufrieron grandes calmas y el 12 de ese mes cruzaron la línea equinoccial; el 15 redescubrieron la isla deshabitada que llaman de “San Mateo”, actualmente llamada “Annobón” en la Guinea Ecuatorial, en donde lograron fondear tras muchos días dando vueltas. Herrera escribe que surgieron en ella el 20 de octubre y permanecieron el resto del mes. Durante los siguientes días arrumban al suroeste para avistar Brasil hacia el 19 de noviembre, pero hasta el 5 vieron el “Cabo Frío” en el actual estado de Río de Janeiro y el 5 de diciembre el cabo de “Santa María” en el Uruguay. Después de pasar el estuario del Río de la Plata sufrieron un fuerte temporal a fines de diciembre que apartó a la capitana y a la “San Gabriel”; su piloto se negó a aceptar las órdenes de Elcano de búsqueda. Las dos naves se encontraron el último día del año y se dirigieron al sur según las órdenes de Loaysa.¹⁸

Según Herrera, el 5 de enero vieron “tierra del Cabo Blanco”, que los cosmógrafos “dicen que está en 37 grados de la otra parte de la Equinoccial, desde donde ponen proa al estrecho de Magallanes, ciento y veinte y cinco leguas, poco más o menos”.¹⁹ Durante los siguientes días no pudieron recuperar la vista de la nave capitana ni de la “San Gabriel” y se envió al patache a localizarlas hasta el puerto de la Santa Cruz. Todas las naves sabían que de perderse de vista debían enfilarse hacia “el estrecho” para reencontrarse. Antes de llegar a ese punto, durante las siguientes semanas recorrieron un gran río buscando el sitio convenido.

El cruce del estrecho de Magallanes fue y es largo y difícil. Herrera nos dice que el comendador Loaysa dobló el “Cabo de las once mil vírgenes”, buscando entrar al estrecho. Fernández de Navarrete escribe que desde abril se encontraban en él; Herrera da la fecha del domingo 8 de ese mismo mes para la embocadura que realizaron con buen tiempo. Navarrete describe sus diferentes puntos geográficos, entradas, bahías, ancones, cabos, islas y puertos. Herrera hace mención a la presencia de naturales de gran estatura y aguerridos. Para el 25 de mayo finalmente “salieron del

¹⁸ Historify. “Para consolidar los descubrimientos de Magallanes y tomar posesión de las Molucas”, Naturaleza abierta, Chile, www.historify.net, siglo XVI. (Consultado el 28 de octubre, 2016).

¹⁹ Herrera, década III, libro VII, cap. VII, p. 280.

estrecho y entraron en la Mar del Sur”. Según las relaciones que dieron al retornar a España, afirmaron que el estrecho “tiene de largo ciento y diez leguas, desde el Cabo de la once mil Vírgenes en la parte del Norte hasta el ‘Cabo Deseado’ en la mar del Sur.”²⁰

Una vez que doblaron ese cabo a finales de mayo, se iniciaron en una navegación con rumbo noroeste. Los dos autores que seguimos coinciden en que el primer día de junio se dispersaron las carabelas y el patache; se perdió la capitana y la “Santa María del Parral” y el patache se quedó solo con necesidad de bastimentos. Para el 4 estaban en distancia de 200 leguas del “Deseado” y se encontraban en latitud 38° norte. Los siguientes días de junio y los de julio navegaban en dirección noroeste y observaron la latitud de 35° norte. A esta altura de la relación, el historiador Herrera pasa a narrar en sus capítulos V y VI del Libro IX de la década III lo que sucedió con el patache: señala que para el día 12 de julio vieron dos islas, una de las cuales pensaron que podría ser tierra firme. Días después llegaron a otra que pusieron por nombre “Magdalena”, por haberla avistado el día de esa santa, el 22 de julio, y poco después desembarcaron en tierra firme en donde algunos tripulantes y el clérigo de la nave, don Juan de Areizaga, pasaron a la Ciudad de México y correspondió a este último hablar con Cortés y ponerlo al tanto de la pérdida que habían sufrido.

Fernández Navarrete continúa con el recorrido de la armada (deja de lado al patache) y nos dice que la altura observada fue disminuyendo para cortar la equinoccial el día 26 de julio; para el 31 estaban en latitud de 4° con 28’. El día 30 de ese mes falleció Loaysa, de cuyo acontecimiento Herrera escribe: “como Caballero Christiano dejando mucha tristeza en la nao, porque era muy bueno y bien quisto”.²¹ De acuerdo con las “instrucciones”, los oficiales recurrieron a la provisión secreta del rey, en la cual se establecía que faltando el comandante, se nombrara a Elcano al frente de la expedición. Así se hizo y el propio nuevo capitán muy enfermo, pasó a nombrar a un sobrino de Loaysa como contador general; a Martín Pérez de Elcano como piloto, y a Hernando de Bustamante como contador. Con-

²⁰ *Ibidem*, década III, libro IX, p. 225.

²¹ *Ibidem*, década III, libro VII, capítulo VI, p. 227.

tinuaron la navegación con rumbo noroeste y para el 4 de agosto falleció también el nuevo capitán general, Juan Sebastián Elcano, y el sobrino de Loaysa, que era el contador. Por votación designaron a Toribio Alonso de Salazar, un hidalgo montañés y él, a su vez, nombró por contador a quien era alguacil mayor, Martín Íñiguez de Carquizano; en su lugar quedó Gonzalo del Campo.

Sobre estos mismos hechos, en el documento original de “la Relación” el narrador comenta que durante 40 días todos los principales de la armada fallecieron, entre ellos el propio comandante Loaysa, y que temieron que les hubieran dado “ponzoña”.²² El historiador De Miguel, a partir del estudio en profundidad de varios documentos de la época (*Urdaneta y su tiempo*, p. 42), llega a la conclusión de que se trató de un caso de ciguatera o intoxicación alimentaria por ingestión de pescado ciguatado, según los síntomas que se describieron y que no corresponden a los del escorbuto, padecimiento usual en las largas travesías. Además, eso explica por qué murieron antes los mandos que los marineros, cuando lo más común en los viajes oceánicos de hace siglos es que murieran antes los marineros que los oficiales, ya que éstos solían tener mayor acceso a los alimentos que los protegían del escorbuto.²³ Herrera menciona con detalle los numerosos fallecimientos.

En la “Relación de ciertos testigos...” conocemos también esta parte del desarrollo sucinto del viaje. En su primer folio se escribe que una vez que cruzaron la línea equinoccial llegaron a la isla de “San Mateo”, aún en la zona costera africana, y desde ahí pasaron “a la costa de Brasil” hasta unas 5 o 4 leguas del “estrecho”, en donde se perdió una de las siete naves debido a una tormenta. En esa altura entraron por un río pensando que se trataba del “estrecho” y cuando vieron que no respondía a tal lugar, salieron y llegaron a este importante accidente geográfico para mediados del mes de enero de 1526. Se narra que “la entrada del estrecho es de anchura de dos tiros de piedra”, que es angosto y que luego se amplía y que

²² El resto de este documento es poco preciso por lo cual preferimos, para este trabajo, remitirnos a la segunda “Relación” y al documento de Fernández de Navarrete.

²³ J. R. de Miguel, *op. cit.*, p. 42.

ahí permanecieron muchos días para “aderezar los navíos” y que después siguieron “por el estrecho adelante” y encontraron muchos puertos en donde podían desembarcar. La conocida dificultad de cruzar esta parte de la punta del continente americano se confirma al leer que tardaron en pasarlo hasta “el mes de mayo” y que al poco de superarlo, las naves se dispersaron debido a las tormentas de tal forma que sólo la nao capitana prosiguió su camino y las otras tres no volvieron a ser vistas. He aquí ya el principio de la dispersión y pérdida de la flota.

Acorde a Fernández de Navarrete y a Herrera, la navegación continuó “por la derrota de los malucos” y en ella descubrieron, el 11 de septiembre, una isla en 14 grados “por la parte del norte”. Le dieron el nombre de “San Bartolomé”, probablemente parte del actual “Atolón de Taongi”, que efectivamente se localiza entre 14°6' y 14°7' de latitud norte.²⁴ Sobre esta isla, Navarrete proporciona una fecha anterior y escribe que llegaron a ella el 22 de agosto a las once de la mañana y que sondaron sin encontrar fondo. La isla tenía una laguna grande “con agua muy verde” y con grandes árboles. No pudieron tomar tierra a causa de las difíciles corrientes. Por esa causa decidieron seguir rumbo a las “Islas de los Ladrones y del Moluco”. Durante los siguientes días, del 23 al 31 de agosto hicieron rumbo al oeste y suroeste desde una latitud de 13°40' hasta 12°27'.²⁵

En la “Relación de los testigos” se escribe que después de doce días de haber dejado “San Bartolomé”, llegaron a las “Islas de los Ladrones, que son trece”, ninguna con ganado ni gallinas.²⁶

El “Extracto” menciona que fue el 4 de septiembre cuando vieron tierra y que era la parte sur de “los Ladrones”, la isla de “Guajan, capital de las

²⁴ Geográficamente su ubicación es: 14° 37' 00" N y 16°48'00" según lo consigna la inteligencia militar de los Estados Unidos y el atolón pertenece a las Islas Marshall.

²⁵ Fernández de Navarrete, *op. cit.*, pp. 47-48.

²⁶ Este conjunto fue conocido más tarde como “Islas Marianas”; en realidad están conformadas por numerosas islas, quince cumbres de origen volcánico, y constituyen el grupo isleño más septentrional de la Micronesia, arriba de las Islas Carolinas. Fueron descubiertas por Magallanes, quien se posesionó en ellas a nombre del emperador Carlos I y fundó el puerto de Guam. Este puerto fue uno de los puntos de paso obligado de todas las naves que realizaron más adelante el viaje de ida a Filipinas.

Marianas que entonces se nombraba Botahá”.²⁷ Herrera la menciona como “Borta” y coincide con Navarrete en que en ella se les acercó en una canoa un hombre que, después de subir a bordo, se identificó como gallego, de la población de Vigo, de nombre Gonzalo Gómez de Espinosa, uno de los sobrevivientes del viaje de Magallanes que se había quedado en el “Maluco” en una de sus islas. El marino permaneció en la nave y les fue de utilidad, pues conocía el idioma de los pobladores de las islas. En ellas la nao se surtió de buenos alimentos que los aborígenes les llevaron en canoas, y a cambio pidieron artículos de hierro, como clavos y anzuelos. Herrera nos presenta una relación interesante sobre esos indígenas, casi desnudos los hombres y las mujeres con faldillas de hojas. Varios de ellos subieron a bordo en calidad de esclavos, para ayudar a sacar el agua, ya que entre la tripulación había muchos enfermos. Después de tomar aguada, al amanecer del día 10 de septiembre el viaje continuó con rumbo a las islas de Maluco, con dirección oriente-sur-oriental, observando latitud de 12°35' N. Para el día 13 tuvieron nuevas muertes: el comandante Alonso de Salazar y el maestro de la nao, Juan de Belba. Se nombró nuevo comandante a Martín Íñiguez de Carquizano, guipuzcano de la Villa de Elgoybar, quien era el contador general.

Continuamos con la “Relación de los testigos” para encontrar que después de las islas de Ladrones, a las dos semanas arribaron a “una isla grande que se llama Vendenao”; sus habitantes vestían “paños de algodón y seda y tienen alfanjes”. Abundaba el oro y las perlas, pero los isleños no les proporcionaron mantenimiento alguno.

Navarrete, mucho más preciso, proporciona los derroteros durante esos días y establece que estaban en la isla arriba mencionada, el 11 de octubre, y en uno de los surgideros observaron 8°4' de latitud norte. Herrera proporciona una fecha más temprana, escribe que el 2 de octubre estaban en esa isla, Mindanao, “y surgieron en el puerto de Vizaya”. Navarrete la designa “Polo o Vendenao” y aclara que se trató de la “isla de Mindanao” y el puerto podría ser el designado en las cartas hidrográficas como

²⁷ Fernández de Navarrete, *op. cit.*, tomo V, p. 48, nota 4.

“Banculin”²⁸ en la costa oriental de la isla.²⁹ Herrera nos entrega mayores detalles y sitúa su puerto en 8° 4' de la línea equinoccial. Señala que en ella se comerciaba diariamente con juncos que venían de China con muchas sedas, porcelanas y productos labrados de latón.

El próximo punto importante que pasaron, hacia el 15 de octubre, fue la isla de “Zebú”, la cual sólo vieron de lejos y continuaron al norte-sureste. Para el 17 llevaban recorridas 47 leguas desde Mindanao y avistaron otra isla que uno de los indígenas que llevaban a bordo designó como “Sandingar”. Para el 19, en dirección sureste y en latitud de 4°N, vieron otra isla al este-noreste que respondía al nombre de “Sarragán”.³⁰ Pasaron por varias más, ya seguramente las numerosas y actuales que son parte de Indonesia, tal vez alguna como la actual Sangine. Siguieron adelante hasta poder fondear el día 20 (según Herrera), el 21 según Navarrete, en la de nombre “Talso o Talao” en su parte nororiental. El día 23, en la bahía en que estaba esa isla observaron la latitud norte de 3°35'. Fue en ella en donde tuvieron intercambio con los naturales, quienes los trataron muy bien y pudieron conocer que había lucha entre varios de los numerosos grupos que la habitaban. Pudieron comprar a los nativos cabras, gallinas, pescado y otros bastimentos como vino de palma y arroz, con lo cual “se refrescaron bien los de la nao” y al rey le entregaron una bandera con las armas del emperador. Permanecieron en Talao hasta el día 27 por la mañana en que partieron con rumbo sur-sureste “en demanda de las islas de Maluco”. Para el 28 estaban en latitud de 2°50'N, aproximadamente un poco al septentrión de la isla “Morotai”, la más norteña de las Molucas septentrionales y al noreste de la gran isla de “Halmahera” (Gilolo). Al día siguiente avistaron la isla “Batachina”, aquella que los expedicionarios de

²⁸ Se puede identificar con “Point Baculin” situado en 8°32'41” N y 126°21'40” y corresponde a un punto o un pedazo de tierra que se proyecta disminuyendo en un cuerpo de agua menos prominente que un cabo: <es.getamap.net>, Asia, Filipinas (Manila), Surigao del Sur.

²⁹ Fernández de Navarrete, *op. cit.*, tomo V, p. 53, nota 6. Mindanao es parte del archipiélago de las Filipinas, la segunda más grande y la más oriental y se la conoce a lo largo de la historia como “Gran Moluca”. Al sur tiene el Mar de Celebes y es vecina de Malasia por el Oeste.

³⁰ De acuerdo con el rumbo tomado y lo anotado, ambas islas podrían corresponder al grupo de las Sarangani, al sur de Mindanao, en la Provincia de Davao del Sur, que tiene como las principales a las de Balut y Sarangani, casi unidas entre sí.

Magallanes nombraron “Gilolo”; los últimos días del mes su latitud era de 2°25’N. Sin duda estaban ya en la principal de las islas: “Halmahera”. En una de sus costas orientales entraron en un puerto llamado “Zamafo” y desde ahí tuvieron varias relaciones con los naturales y especialmente con los reyes de “Tidore” y “Gilolo”. De ellos recibieron bastimentos, navíos locales que eran muy eficaces y se llamaban “paraol”, así como noticias de los portugueses. Desde “Gilolo” algunos de los españoles, ayudados por su rey, hicieron una visita al de “Tidori” que residía en una isla cercana “que está a 6 leguas de la ciudad de Gilolo” y, a su vez, vecina de la de “Ternate”, ambas frente a la costa occidental de “Halmahera”, precisamente donde la isla se estrecha. Este rey, un joven heredero, se mostró ampliamente decidido a ayudar a los españoles frente a los portugueses, proporcionándoles todo lo que requirieran. En el puerto de “Zamafo”, el 5 de noviembre observaron la latitud de 1°20’N, la cual, en la actualidad, corresponde algo más al norte de la ubicación de las dos islas mencionadas. Para el 18 salieron para tomar rumbo norte y retornar por donde habían entrado, entre “Gilolo” y la isla de “Rabo”, vecina de la de “Moro” y sin duda la actual “Morotai”, la más nororiental de las Molucas; ahí observaron latitud 2°20’N, que se corresponde aproximadamente con la de “Morotai”. Sin embargo, el viento no les permitió ir a tierra y durante los siguientes días rodearon la isla y regresaron al puerto ya conocido de “Zamafo”. Durante esos días tuvieron noticias de los portugueses y temieron su encuentro, ya que los habían amenazado con enviar toda su armada en su contra; finalmente partieron para “Tidore” en búsqueda del amparo que les había ofrecido su rey. Encontraron a dos navíos portugueses al suroeste de “Gilolo”, pero no tuvo lugar enfrentamiento alguno, ya que la nao española iba bien armada, así como todos sus tripulantes. Para el 30 de noviembre revisaron la costa de esa isla y para el 31 amanecieron a la vista de las islas de “Ternate” o “Terrenate” y “Tidore” y quedaron en las cercanías de esta última.

El primer día de 1527 abandonaron ese paraje para dirigirse al oriente, a donde había estado el principal pueblo y hacia las 10 de la mañana abordaron la nave el rey de “Tidori”, Raja-mirr y algunos de sus “caballeros”. Comentaron los perjuicios que les habían infligido los portugueses por ser

fieles al emperador español, quemando todas las instalaciones; de inmediato los españoles procedieron a levantar tres baluartes de piedra, tierra y madera en lo cual colaboraron los naturales, incluidas las mujeres. Al día siguiente llevaron parte de la artillería a tierra y quedó en los baluartes la mitad de la tripulación, ya que temían que los lusitanos pretendieran quemar la nave. Para esas fechas eran 105 los tripulantes, habían fallecido cerca de 40 hombres desde la salida del estrecho de Magallanes.

Durante esa estancia en “Tidori”, el capitán concluyó la revisión de la isla de “Gilolo” y comprobó sus diferentes cabos, entradas, ensenadas, islas adyacentes y menciona algunos nombres de esos accidentes geográficos. Navarrete continúa el documento con la mención de las islas que formaban el archipiélago de las Molucas. Es con esta información que concluye prácticamente el viaje, el cual logró llegar a la importante tierra de la especiería, precisamente el conjunto de la Molucas en donde se cultivaban las principales especias requeridas en Europa, como la nuez moscada y especialmente el clavo y la pimienta. Durante el viaje, como se ha visto, los viajeros encontraron y anotaron diferentes islas; algunas si bien casi seguro previamente conocidas por los portugueses, fueron señaladas detenidamente en los documentos que dejaron los españoles.

Urdaneta en su “Relación” es mucho más explícito en la descripción de las islas del Maluco y no sólo las enumera, también anota en cuáles se cultivaba y recogía el clavo. Escribe: “Las islas de Maluco que llevan clavo son Tidore e Terrenate, e Motil, e Mauian, e Bachan”. Cita que en el año que hay mucho clavo se recogen “once mil y seiscientos quintales, poco más o menos”. También Urdaneta menciona la ubicación de las islas, siempre en relación a Maluco: al sureste “están las islas de Banda” ubicadas en 4 grados, diez pequeñas, que se localizan al sur de la mucho mayor isla de “Ceram”; menciona también la gran isla de “Burú” a unas sesenta leguas de “Tidori” y que actualmente conserva el mismo nombre. Urdaneta escribió que “otras muchas islas hay alrededor de Maluco, aunque nosotros no hemos tratado en ellas, que largamente habría que descubrir e señorear”.³¹ En cuanto a la riqueza de especias de esas islas, el cosmógrafo señala que

³¹ Fernández de Navarrete, *op. cit.*, tomo V, p. 437.

al año se podría traer de esas tierras “más de once mil quintales de clavo”, seis mil quintales de nuez moscada, varios miles de jengibre, “curándolo como lo hacen los portugueses”, y canela y pimienta, contratando estas especias sobre todo en la isla de “Vendanao”, o sea “Mindanao”. Urdaneta insiste en esta posibilidad de realizar comercio en las numerosas islas e, inclusive, extenderlo a partir de las Molucas, hasta China. La “Relación” está firmada en Valladolid el 26 de febrero de 1534, fecha que confirma la larga permanencia de Andrés de Urdaneta en aquellos enormes archipiélagos de las actuales Filipinas e Indonesia.³²

A pesar de los varios documentos mencionados, en España no se tuvieron noticias de lo acaecido a la armada de Loaysa; por el contrario, se extinguió todo contacto y, consecuentemente, se dio por perdida la expedición. Sería solamente mucho más tarde, a partir de 1535, cuando se fue desgranando información procedente de algunos de los marinos participantes en el viaje en sus declaraciones ante el Consejo de Indias al año siguiente.³³ El hecho de haber dado por perdida esta gran empresa náutica, explica que se abandonara el proyecto de la Casa de Contratación de La Coruña y se firmara el Tratado de Zaragoza que vendría a “empeñar” los presuntos derechos españoles sobre las Islas de la Especiería

Para esas fechas, ya la Corona había encargado a Cortés averiguar qué había pasado con esa gran armada y con ello entramos en el tercer viaje a las Molucas.

³² *Ibidem*, pp. 438 y 439.

³³ *Relación de Hernando de Torre de los ocurrido en las Molucas contra los portugueses de la isla de Terrenate, desde su ingreso en aquellas islas hasta fin del año de 1433; Declaración de Francisco de Paris, marinero de la nao Victoria sobre el viaje de Loaisa y las ocurrencias que tuvieron quienes los que iban en aquella nao con los portugueses durante su pertenencia en las Malucas; Declaraciones dadas por Andrés de Urdaneta y Matías del Poyo en el interrogatorio que se les hizo por el Consejo de Indias; Noticia deducida de las declaraciones que dieron algunos testigos ante el Consejo de Indias sobre varios acontecimiento del viaje de Loaisa*, en M. Fernández de Navarrete, *op. cit.*, pp. 353-400.

El viaje de Alonso de Saavedra Cerón: antecedentes

La pérdida de noticias sobre la armada de Loaysa impulsó a la Corona a recurrir a la Nueva España; el emperador encargó directamente a Cortés, al aún hombre fuerte de esa posesión, una expedición que saliera en la búsqueda de noticias y sobrevivientes. Para el 20 de junio de 1526 Carlos I redactó en Granada la cédula real dirigida a Cortes con el texto:

D. Hernando Cortés, nuestro Gobernador y Capitán general de la Nueva España: bien debéis saber, como el año de quinientos diez y nueve envié una armada de cinco naos a las nuestras islas de Maluco e otras partes donde hay especería, que caen dentro de los límites de nuestra demarcación para les contratar, de que fue nuestro Capitán general Hernando de Magallanes, de la cual algunos navíos llegaron a las dichas islas de Maluco y rescataron y cargaron en ellas, y la nao capitana llamada la Trinidad quedó allá porque hizo agua, con hasta cincuenta y siete hombres; y después el año pasado de quinientos veinte y cinco mandé enviar otra armada a las dichas islas y contratación de especiería con ocho naos, en las cuales fue por Capitán general el Comendador Fr. García de Loaisa, caballero de la orden de S. Juan, hasta llegar allá, porque después de cargadas las naos más gruesas que lleva él, con las demás y con cierta gente que de acá lleva, ordené las que han de quedar en las dichas islas, asentando su trato en ellas y gobernándolas: y así mismo este presente año de quinientos veinte y seis ha partido Sebastián Caboto con otra armada de tres naos y una carabela, el cual también a de ir a la dichas islas de Maluco; y porque así para saber que se hizo de la dicha nao capitana llamada Trinidad y de la gente que en ella quedó en las dichas islas de Maluco, como para saber la llegada de dichas armadas a ellas, y el suceso que han tenido, convenía que con diligencia se enviase por esas partes una carabela o dos a traer la relación de ello, había mandado con diligencia proveer para que se efectuase: he visto que por vuestras cartas, relaciones que habéis enviado, hacéis memoria de las cuatro carabelas o bergantines que teneis hechos y echados al agua en la costa del Mar del Sur: y como decís que las teníades hechas para el propósito del descubrimiento de la especiería, por la gran confianza que Yo tengo de vuestra voluntad para en las cosas de

nuestro servicio y acrecentamiento de nuestra Corona Real, he encargado de encomendaron a vos este negocio. Por ende Yo os encargo y mando, que luego que esta recibais, con la diligencia e gran cuidado que en el caso se requiere, e vos soleis poner en las otras cosas que son a vuestro cargo, deis orden como dos de las dichas carabelas, o una de ellas con el bergantín, o como mejor os pareciera que puede haber mejor recaudo, enviando en ellas una persona cuerda y de quien tengáis confianza que lo hará bien, y bastecidas y marinadas de la gente y todo lo demás, vayan en demanda de las dichas islas de Maluco hasta hallar nuestras gentes que en ellas están. E mandareis de mi parte e Yo por la presente mando, que el capitán e la otra gente que en ella enviáredes, así en su viaje e derrota, como después de llegados a las dichas islas, guarden la orden contenida en vuestra instrucción que dentro de esta va, la cual vos ved: y demás de aquello les dad un memorial firmado de vuestro nombre, de lo que en todo os pareciere que deben seguir, porque como persona de tanta experiencia y que adelante tiene la cosa, lo sabréis mejor hacer, que de acá se vos puede decir. Y será bien que proveais como en las dichas carabelas o bergantines se lleven algunas cosas de rescate, para que a falta de no hallar las dichas nuestras armadas, o por si toparen alguna isla o tierra rica, puedan contratar o rescatar en ella, e proveais como lleven el mejor piloto que se pueda hallar y todas las demás personas expertas en aquella navegación que sean posible, sobre lo cual escribo a Luis Ponce de León y nuestros oficiales, que provean lo que fuere menester para ello y que vos ayude y solicite. De Granada a veinte días del mes de Junio de mil e quinientos e veinte e seis años. YO EL REY. Por mandado de S. M. Francisco de los Cobos.³⁴

Para la fecha en la cual Cortés recibió la cédula del emperador, ya el conquistador tenía conocimiento confirmado de un gran mar hacia el oeste de los territorios conocidos. Esta información se la proporcionó su paisano

³⁴ Martín Fernández de Navarrete, "Colección de los Viages y Descubrimientos que hicieron por Mar los españoles desde fines del siglo xv", tomo v, "Expediciones del Maluco, Viages de Loaisa y de Saavedra", 1837, Madrid en la Imprenta Nacional, pp. 440-441. La cédula real se encuentra en el AGI, PATRONATO, 43, N.2, R.1.

Pedro de Alvarado, en carta enviada desde Utlán un 11 de abril de 1524, en la cual le dice que había recibido noticia de que a unas 20 jornadas de distancia, “se acaba la tierra y afirmase en ello, si así es, certísimo tengo que es el estrecho”.³⁵ Recordemos que en el imaginario de la época se imponía la existencia del “Estrecho de Anián” por el cual se unían los dos océanos al norte de la Nueva España.

Luis Romero Solano escribe, muy atinadamente, que a partir de ese momento,¹⁵²⁴, Cortés cuenta ya con un nuevo proyecto, un programa que le permitirá continuar la expansión de su poder al extender posesiones territoriales que supone encontrará a lo largo del camino a ese mar, que ahora llama “Mar del Sur”. Además, por la navegación que en él se lleve a cabo, podrá buscar un camino más corto hacia la ambicionada “tierra o islas de la especiería”. Está seguro de que esta empresa será del agrado del emperador, a cuyo nombre, como el buen político que era el conquistador, pretende dedicarla.

Rápidamente don Hernán pone manos a la obra, ve la necesidad de situar gente especializada en las nuevas costas y traslada de las de Veracruz a sus mejores carpinteros de ribera. Comisiona al maestro que había participado en la construcción de los bergantines que realizaron la conquista lacustre de Tenochtitlan, Martín López, para encabezar lo que sería su primer gran astillero. Manda a la gente a la villa de Zacatula, en las márgenes de la “Laguna de San Mateo del Mar”,³⁶ y ahí se inicia la elaboración de las naves que recorrerán en los años siguientes el Mar del Sur.

El proyecto cortesiano es sumamente ambicioso, busca cubrir los dos mares; así, unas embarcaciones las envía al Atlántico al mando de Gonzalo de Olid; las más pequeñas, entre ellas el bergantín con el piloto mayor y su primo, Diego Hurtado de Mendoza, las destina a recorrer las costas del Mar del Sur. Su objetivo era que en algún momento ambas expediciones se encontraran en el mítico “estrecho”. Cortés seguía convencido de la

³⁵ Luis Romero Solano. *Expedición cortesiana a las Molucas, 1527*. México: Editorial Jus, 1950, pp. 28-29.

³⁶ Romero Solano anota que Francisco Gómez de Orozco, en su estudio sobre “Las primeras comunicaciones entre México y Perú”, aparecido en *Anales del Instituto de Investigaciones Estéticas*, México, 1941, menciona el establecimiento de ese astillero.

existencia, hacia el septentrión, hacia “los Bacallaos”, de ese paso entre un océano y el otro y que los comunicaba. El previsor Cortés no sólo pretende o busca ese paso por el norte, también tiene pensado enviar otras embarcaciones en dirección contraria, al sur, para encontrarse con el estrecho ya conocido de Magallanes que, efectivamente, comunicaba los dos mares en las extremas latitudes meridionales. Sin embargo, como es bien conocido, este proyecto no llega a desarrollarse. No prospera debido a dos causas esenciales: por un lado, la deslealtad de Olid, quien traiciona a Cortés en las tierras de las Hibueras y obliga al capitán general a emprender viaje a esas tierras para poner fin a ese alzamiento. Por el otro, para noviembre de 1525 recibe la cédula real firmada en Toledo, en la cual el emperador le ordena su necesario traslado a España para entender acerca de su juicio de residencia e informar sobre “las cosas de esas tierras” y que ya no espere más órdenes para ponerse en camino de inmediato. Los primeros meses de 1526 no son fáciles para Cortés, pues debe dejar relativamente seguro el gobierno, pero una nueva cédula real lo reanima y le da nuevas esperanzas. El emperador, si bien sabe del juicio de residencia en proceso, también conoce que Cortés sigue siendo el hombre fuerte y gobernante y recuerda el ofrecimiento de tener listas cuatro naves en el Mar del Sur. Acorde con esto le hace llegar la cédula del 20 de junio de 1526, fechada en Granada, en la cual le encomienda la búsqueda de la armada de Loaysa y Caboto con las carabelas que tiene dispuestas. Este encargo le permite suponer que pueda rehabilitarse ante el desconfiado emperador. De inmediato toma las primeras providencias para enviar las naos y encomienda la expedición a su primo Álvaro de Saavedra Cerón como capitán general de esta armada, como veedor a Álvaro de Saavedra, probablemente su hijo, y a Antonio Guirard como tesorero.

Muy escasa información disponemos de este primo del conquistador por la línea materna, tan sólo conocemos que debieron haber sido contemporáneos en edad y que los padres de Álvaro fueron Martín Cerón y Marta Martínez Altamirano.³⁷ Alguna otra información sobre el navegante

³⁷ Francisco A. Icaza. *Catálogo y diccionario de conquistadores y pobladores de la Nueva España*, 1923, Madrid, tomo II, p. 17.

señala un hecho curioso. La información menciona que durante un viaje a la actual Centroamérica, seguramente relacionado con la expedición de Olid o con la de Cortés cuando pasó a las Hibueras en la búsqueda de aquél, Saavedra planteó una posibilidad. A la altura de Panamá el marino vislumbró una conexión entre los dos océanos,³⁸ que podría hacerse ahí. Curiosamente, hoy en día el Canal de Panamá se encuentra en el área en la cual se la señaló hace casi 500 años.

Ya en activísima preparación de la expedición al Maluco, Cortés recibe con gran satisfacción la noticia del arribo a costas sureñas, por el rumbo de Tehuantepec, del patache “Santiago”, aquel que formara parte de la armada de Loaysa. El conquistador hace llegar a su residencia de Coyoacán a varios de los tripulantes de esa embarcación: a su capitán, Santiago de Guevara; al piloto, Ortuño de Arango, y al capellán vasco don Juan de Areizaga. Fue gracias a los informes del clérigo que Cortés obtuvo muy buenos datos para planear, lo mejor posible, la ruta de navegación que seguiría más tarde Saavedra.³⁹

Pero no todo fue favorable para esta empresa cortesiana. Los oficiales reales de la capital novohispana no le facilitan los asuntos, a pesar de solicitarles ayuda y el propio monarca habérsela encomendado en su cédula. Cortés deseaba que el patache fuera enviado a Zacatula para unirse a los tres navíos que tenía ya construidos, pero las autoridades entorpecieron esa ayuda y el navío se dejó sin navegar y se perdió totalmente.

La decisión de enviar una nueva expedición les fue comunicada por el propio Cortés a Saavedra Cerón, el capitán, y al veedor, el otro Saavedra, en sendas cartas-instrucción fechadas en la ciudad de México el 27 de mayo de 1527. Les informa que el cometido principal de la expedición es ir al rescate de la armada de Loaysa y de Caboto y les da sus instrucciones

³⁸ México: Ixtapa-Zihuatanejo: <www.ixtapa-zihuatanejo.com/info/historia1as.htm>.

³⁹ Existe un documento de este religioso: “Relación y derrotero hechos por Juan de Areizaga, clérigo natural de Guipúzcoa, de la navegación que hizo el comendador Loaysa con su armada hasta la embocadura del Estrecho de Magallanes, viaje en el que estuvo presente, regresando en el navío ‘Santiago’ que había aportado a Nueva España por el Mar del Sur. Describe el día que salió la armada, llegada a ciertas alturas y vista de tierras y días en que sucedió la derrota de las naos de esta armada”. El documento procede del AGI, PATRONATO, 37, R.19 de 1526 (4 imágenes).

especiales. Al veedor, además de decirle que va con ese cargo en la armada que parte a las islas del Maluco al mando del capitán general Álvaro de Saavedra Cerón, le expresa lo siguiente:

Primeramente: antes que los navíos salgan del puerto de Zacatula, donde al presente están surtos, veréis la copia del Capitán general que ha de hacer de todos los bastimentos, armas, munición, artillería que van en los dichos navíos, e todo lo asentaréis en vuestro libro, que habéis de tener de todas las cosas, e firmado con el capitán y Antonio Guiral que va por contador, me la enviareis.

Iten: enviareis copia de todo la jarcia y aparejos que fueron en los dichos navíos, e de toda la gente, así de mar como de tierra, firmada como arriba es dicho, y de todo os quedará asiento en vuestro libro, firmado de la misma manera, porque de todo habéis de tener cuenta y razón.

Iten: todos los rescates que lleva el dicho Guiral, habéis de tomar copia y razón dellos, y firmada de su nombre y del Capitán general y del Tesorero, la tendréis en vuestro libro para que por ello se vea en lo qué se gastan los dichos rescates e lo que se da por ellos.

Iten: cuando alguna cosa se hubiere de rescatar a de ser en vuestra presencia o de quien vos pusieres en vuestro lugar, estando ausente: y asentado lo que se rescata y el rescate que se da por ello, y de quién y dónde se rescata y cómo se entrega al tesorero, lo asentareis en vuestro libro, donde lo firmará el Capitán general é el tesorero é Guiral.

Iten: habéis de asentar en vuestro libro, e se ha de firmar en cada capítulo, como arriba está dicho, todos los presentes o otras cosas que se hubiere en el dicho viaje, cada cosa por si, en donde se dio o hubo; e así mismo habéis de firmar todas estas cosas en los libros del tesorero e contador, e porque, e como sabeis vais a buscar a los capitanes Frey García de Loaisa y Sebastián Caboto, e queriendo nuestro Señor podría ser que se tuviere alguna especiería, la cual han de dar para que se traiga en esos navíos, asentareis lo que dieron y a quien se entrega, e haréis que lo firmen en vuestro libro los dichos capitanes y los oficiales que consigo llevaron.

Lo cual todo que dicho es, lo mando que así hagáis y cumpláis, conforme y de la manera que en esta instrucción se contiene. Fecha a veinte y siete de Mayo de mil e quinientos e veinte e siete. Hernando Cortés.⁴⁰

El original que de esas “Instrucciones” aparece en la signatura de AGI (PATRONATO, 43, N.2, R.5), es diferente y mucho más amplia, comprende un total de 51 folios de no fácil lectura.

En términos muy parecidos es la “Instrucción” que entregó Cortés al contador Guiral con énfasis especial en los rescates –entiéndanse compra, intercambios o pagos por algún rehén– que se harían en su presencia y el de anotar todos los detalles desde el día de la salida hasta el regreso, todo “muy copioso” pues se haría llegar copia al rey, después de verla Cortés.⁴¹

Mucho más extensa es la “Instrucción” al capitán general, Saavedra Cerón, a quien le escribe que además de lo que manda el rey en la instrucción general deberá hacer lo que le encarga el propio Cortés para el éxito de su comisión. Después de instruirle sobre los aspectos técnicos, le recomienda que, si llegaran a alguna isla o tierra no conocida previamente, no permita que alguien baje a tierra. Le recuerda que su principal misión es localizar a Loaysa y Caboto y cualquier individuo que hubiera quedado de la expedición anterior, la de Magallanes. Especialmente deberá tratar de arribar a la isla de Cebú,⁴² en donde había quedado presa gente de Magallanes, y preguntar por ellos. Otra encomienda fue la de precisar si los portugueses mantenían una fortaleza en ella y si así

⁴⁰ M. Fernández de Navarrete, *op. cit.*, tomo v., pp. 442-443. El original procede de AGI (legajo 6º de PATRONATO). En la signatura del mismo archivo, PATRONATO, 43, N.2, R.5, aparecen otras: “Instrucciones dadas por Hernán Cortés a Álvaro de Saavedra Cerón, veedor y capitán general, y a Antonio de Guiral, contador, de la armada que iba al Maluco, sobre lo que debían observar en dicho viaje, además de cumplir la instrucción dada por Su Majestad. Hay también unas cartas de Hernán Cortés a los reyes de Cebú, Tidore, y otros, agradeciéndoles en nombre de Su Majestad, el recibimiento que habían ofrecido a los españoles que allí permanecieron, y pidiéndoles que continuaran sus buenos servicios con la expedición que partía hacia el Maluco”.

⁴¹ El documento con el número XXIX se encuentra en la misma obra de Fernández de Navarrete y en el archivo sevillano en la misma signatura anterior.

⁴² Actualmente con el mismo nombre forma parte del archipiélago filipino de las Visayas y está al sur de la isla de Masbate; sus coordenadas la ubican en: 9º 25' y 11º 15' de latitud norte y los 123º 13' y 124º 5' de longitud este.

fuere no procederá a ninguna acción. Le advierte que en la isla en la cual tomara tierra, deberá presentar todos sus respetos a las autoridades, les dará a conocer que no pretende conflicto alguno, que las tierras de donde proceden están cercanas y la comunicación es posible. Les ofrecerá su ayuda en caso de que tengan guerra con otros isleños; les entregará las cartas que lleva para esos “señores” que van escritas en latín, por ser una lengua en la cual puede encontrar personas, “judíos” que las sepan leer y en caso contrario las hará pasar al “arábigo”; además llevaba consigo un “indio de Calicut que forzada” encontrará una lengua para comunicar lo escrito. También le escribe que en la isla en donde decidiera establecerse, procure levantar una casa fuerte junto al puerto con todos los elementos de exceso que lleva en la artillería. Prohíbe que los hombres que queden en esa fortaleza salgan de ella o realicen alguna acción en contra de los isleños, así como que efectúen “rescate” de cualquier tipo que éste sea. El capitán general se preocupa, y así se los hace saber a los encargados, acerca de las especias que se puedan encontrar en las islas y recomienda a Saavedra que procure averiguar en cuál de las islas se encuentra mayor cantidad de árboles de especias y cómo cultivan los naturales esas plantas y que, “disimuladamente”, procuren enviar algunas de ellas con personas que las cuiden durante el viaje. Le recomienda que, si fuera posible en alguna o algunas islas, tomare posesión de ellas a nombre del emperador y averiguara qué productos naturales hay en ella: oro, plata, piedras preciosas, perlas y se haga relación de todo ello. Siempre manifiesto el deseo de conocimiento y, junto con él, desde luego, la ambición de riquezas, en el caso, las que procederían de las necesarias y requeridas especias, clavo, canela, macia⁴³ y nuez moscada, pimienta y jengibre.

Finalmente les recomienda que en caso de no encontrar a ninguno de los españoles que iban a buscar, debería enviar un navío a la Nueva España, fuera al puerto de “Aguatán en términos de la villa de Colima o

⁴³ El cordón brillante carmesí que cubre la nuez moscada y que al secarse libera aceite y posee un aroma dulce y fragante, similar al de la nuez moscada, pero más fuerte, se da en la Antillas y en diferentes partes del Asia insular <www.especias.es/macias>. [Consultado el 2 de noviembre de 2016].

al de Macatlán”,⁴⁴ en la jurisdicción de Tehuantepeque, comunicando a las autoridades respectivas para que con toda oportunidad le avisaran a Cortés de esas noticias. Pero, en esos sitios, no deberían bajar nada a tierra, salvo las plantas para plantarlas y cuidarlas. A quienes permanecerían en las islas del Maluco les recomienda el buen trato a los naturales y la espera de noticias. A este respecto escribe que, en los astilleros de Tehuantepec, al cuidado de Francisco de Maldonado, se construían ya cinco navíos para ir en socorro de quienes estuvieran en tierras de la especiería. Por ello era necesario que los viajeros dejaran noticias en las islas por las que pasaban, a fin de que pudieran seguirles la pista los nuevos navegantes que fueran en su búsqueda. Otra recomendación importante consistió en la prudencia que deberían mostrar frente a los portugueses que encontrarán, por ningún motivo deberían entablar lucha alguna, ya que la fuerza armada de los lusitanos era elevada; deberían cuidar su comportamiento con las mujeres en las islas ocupadas por los portugueses, ya que ellos eran muy celosos de esa relación.

Cortés cierra su carta-instrucción a Saavedra con la nueva recomendación de que tuvieran cuidado de saber, en caso de no encontrar a Loaysa o Caboto, si habían dejado acopio de especias y lo embarcaran, quedando asentado qué se entregaba y a quién y eso quedaría escrito en el libro respectivo firmado por los capitanes u oficiales que correspondiera. Esa interesante carta a Saavedra forma parte del apéndice documental de este trabajo.⁴⁵

El conquistador y capitán general, cuidadoso de la diplomacia y de la política imperantes, tuvo buen cuidado de enviar con Saavedra Cerón cartas para Sebastián Caboto y para los miembros de su tripulación. A todos ellos les ofrecía la ayuda que requiriesen, les pedía le participaran los sucesos que habían experimentado, les decía que a través de Saavedra

⁴⁴ Este nombre se ha confundido en alguna ocasión con el de “Mazatlán” en Sinaloa, pero hay que tener claro que en la zona del Istmo de Tehuantepec existía un puerto con esa designación.

⁴⁵ La carta se encuentra en la obra de Fernández de Navarrete, *op.cit.*, como documento xxx, pp. 444-455 y responde al legajo 6º de PATRONATO, actual: AGI, PATRONATO, 43, N.2, R.5

se podrían enterar de los acontecimientos de España y les ofrecía toda clase de auxilios.

La carta a Caboto (28 de mayo de 1527) es especialmente interesante, si bien totalmente inútil, ya que Caboto estaba muy lejos de la tierra de la especiería.⁴⁶ Sin embargo, Cortés, ignorante del cambio de ruta del piloto veneciano, en su carta le comunica el arribo a las costas de sus tierras de un navío de la armada de Loaysa con algunos tripulantes. Ya hemos hecho referencia al mismo, el patache “Santiago”, al cual, debido a la “residencia” bajo la cual estaba el Conquistador, no había podido atender su arribo como hubiera querido. A Caboto le comunica que quienes se hicieron cargo de ella y sus tripulantes, no eran de fiar (no señala que se trató de gente de su enemigo, Beltrán Nuño de Guzmán) y habían tenido que abandonar el patache, dejándolo embromar, y, adicionalmente, los oficiales reales no le ayudaron a rescatarlo. Por estas razones, Cortés ya no pudo enviarlo en la armada de Saavedra junto con sus nuevos navíos; sin embargo, en ellos embarcaron algunos de los individuos de Loaysa. El retraso en el despacho de la expedición para llevar la ayuda a la gente de la armada supuestamente perdida, aunque muy bien ubicada, o sea la de Caboto, se intensificó ya que se cruzaron los despachos recibidos del emperador, y para dar buen cumplimiento a ellos tuvo Cortés que perder más tiempo. Esta carta también forma parte de nuestro apéndice documental.

Casi un año antes, 20 de junio de 1526, el emperador había enviado a Caboto, desde Granada, una cédula real en la cual le mandaba prestar apoyo a la expedición que el mismo emperador había encargado al capitán general de la Nueva España. Se lo dice expresamente y le encarga brindar su apoyo a esa empresa.⁴⁷

Como dijimos arriba, Cortés se ocupó de anexar cartas para las autoridades de las islas del Maluco, para el rey de Cebú y para el posible monarca de la isla o tierra a donde arribase la flota de Saavedra. A los dos les hace ver la gran importancia del emperador don Carlos, su poder y su gran

⁴⁶ Como es sabido, Caboto nunca llevó a cabo su compromiso de ir a esas tierras, pues se desvió y quedó en la América meridional, en su codiciosa incursión al Río de la Plata.

⁴⁷ La cédula real se encuentra en AGI, PATRONATO, 43, N.2, R.3 (1 folio).

figura y a nombre de él, les ofrece paz y tranquilidad. Les relata acerca de las anteriores expediciones, de los excesos cometidos en la de Magallanes, de la siguiente que llevaba el propósito de presentar disculpas por la conducta anterior y de las nuevas tres naves que ahora él enviaba. Les asegura la buena voluntad y el deseo de satisfacer todo lo que desearan esos monarcas, ya que sus tierras y las de la Nueva España no estaban tan distantes y se podrían comunicar. En los escritos no se refleja amenaza alguna, sí una clara alusión al poder del emperador y al deseo de buena voluntad, tranquilidad y paz que imperaba en esta expedición. En estos escritos, la diplomacia de Cortés es evidente, no pasa por alto a los mandatarios de aquellas lejanas posesiones, les trata como iguales en todo momento y su cautela y buen decir son propios de su conducta y actitud, tan conocidas a lo largo de todas sus acciones. La carta destinada al rey y que, como era de esperarse, no lleva encabezamiento, puesto que no podía conocer por anticipado su nombre, así como la destinada al “rey de Cebú”, forman parte de nuestro apéndice documental.

Un interesante documento más sobre los preparativos del viaje es la relación que hace Saavedra de los gastos de la empresa, el documento se titula:

“Relación y cuenta de lo que Hernán Cortés gastó en el apresto de la armada que salió de la costa de Nueva España, recorriendo el Mar del Sur, hasta el Maluco, de la que iba por general Álvaro de Saavedra Cerón”.

En él detalla renglón por renglón los diferentes tipos de pagos que se hicieron por sus conceptos: armamentos de varios tipos, instrumentos y materiales para artillería, artículos varios como espejos, telas, hilos de colores y otros seguramente para efectuar los rescates, dinero en efectivo que se entregó a diferentes miembros de la armada para gastos varios (cantidades que giran en torno a los cincuenta pesos por persona), diferentes piezas de ropa, mantas, enaguas, camisas, sombreros y algunos bastimentos. El total de esos gastos ascendió a poco más de 11 100 pesos, lo que significa que no fue un viaje barato.⁴⁸ Para el 25 de noviembre de

⁴⁸ AGI, PATRONATO, 43, N.2, R.6, “Relación y cuenta de lo que Hernán Cortés gastó en el apresto de la armada que salió de la costa de Nueva España, recorriendo el Mar del Sur, hasta el Maluco,

1529 se le ordenó a la Real Audiencia que hiciera pagar a Cortés todo lo que había “gastado en la armada que envió al Maluco”, la orden provino de una real cédula emitida en Zaragoza el 1º de abril de ese mismo año.⁴⁹

Sobre la empresa de Saavedra Cerón

El viaje y sus resultados los conocemos gracias a dos documentos. Uno, probablemente del mismo Saavedra, pero en una copia que trajo el escribano de la armada, Francisco Granados.⁵⁰ El segundo, la relación de un tripulante Vicente o Vicencio de Nápoles, de quien no sabemos su cargo o posición dentro de la armada, pero quien dejó un interesante escrito de la navegación que presentó en Madrid en 1534.⁵¹ Ninguno de los documentos es de carácter estrictamente náutico, pero sí constituyen diarios de los acontecimientos de una muy larga travesía que tomó hasta el año de 1529 y narrados en el clásico estilo de la primera mitad del siglo XVI. Los dos forman parte del apéndice documental de este trabajo.

Pero antes de emprender el extensísimo viaje y para probar las naves, a bordo de un bergantín se realizó un pequeño recorrido que costeó el Pacífico norte-centro y del cual también contamos con una breve narración que comentamos a continuación.

El corto periplo salió de la barra del río Zacatula⁵² el domingo 14 de julio de 1526. Este sitio lo podemos identificar, aproximadamente, con la cuenca del caudaloso río Balsas a la altura del actual puerto Lázaro Cár-

de la que iba por general Álvaro de Saavedra Cerón”.

⁴⁹ AGI, PATRONATO, 43, N.2, R.7.

⁵⁰ Se conserva en la Biblioteca alta del Escorial, Cód. en fols. de Miscelánea 2 de 7, fols. 373-382, según señala Fernández de Navarrete en *op.cit.*, p.465, documento núm. xxxvi.

⁵¹ AGI, PATRONATO, 43, N.2., R.11: (1534). “Relación dada y formada por Vicente de Nápoles, sobre la navegación de la armada de Álvaro de Saavedra Cerón al Maluco. Trata del paradero desgraciado de ella y la muerte de éste navegando al norte, quien en sus últimos instantes dijo a toda su gente que navegasen hacia 30 grados y que puestos así, si no hallasen tiempos con que ir a Nueva España, se volvieran a Tidore, y diesen el navío a Fernando de la Torre, que era uno de los que habían ido en la armada de Loaysa. Murió Saavedra, y se nombró por capitán a Pedro Laso, natural de Toledo, quien murió a los ocho días, quedando por principales el maestre y piloto”.

⁵² En el sur de la actual entidad federativa mexicana de Jalisco, casi frontera con Michoacán y conquistada desde 1522, con categoría de “ciudad” desde 1528.

denas. Según narra el autor no identificado de esta relación, partieron “en el nombre de Dios y de nuestra Señora de Guía y en nombre de Álvaro de Saavedra Cerón” y por orden de don Hernán Cortés un domingo 14 de julio. Navegaron inicialmente hacia el suroeste por 10 leguas y avistaron varias islas antes de llegar al punto que llamaron “puerto de San Cristóbal”, del cual escribieron que “cabrán dentro cincuenta naos” por lo cual debió ser un amplio puerto. Ahí estuvieron surtos dos días y partieron el miércoles 17 de julio; su rumbo fue hacia el suroeste y después de recorrer la costa unas 15 leguas marcaron su latitud de 17 grados y medio, probablemente, a la altura del actual lugar de Troncones en la costa de la entidad mexicana de Guerrero. Para el sábado viraron en una bahía con una isla y dos puntas separadas aproximadamente media legua con un fondo de 16 brazas; de una de las puntas “sale un Isleo y a la banda del Noreste otro Isleo a la mar”. Desde este lugar la narración describe otras ensenadas y entradas; de acuerdo con estas descripciones podríamos identificar los sitios como correspondientes a la zona actualmente conocida como Playa Linda, al norte del centro turístico de Ixtapa-Zihuatanejo; la propia Ixtapa con su conocida Isla Ixtapa, y poco más al sur, la bahía de Zihuatanejo. El autor de esta relación menciona numerosos “isleos”, sin duda pequeñas islas o islotes de diferentes tamaños, algunos llamados “los Frailes”, así como cita dos nombres de puertos: “Puerto Magdalena” y el llamado “Puerto Santiago”, éste último el actual Manzanillo al que entraron el día anterior a esa festividad, o sea, el 24 de julio. Con esta mención concluye el documento.⁵³

Poco más al sur, en las cercanías de Zihuatanejo, se estableció el astillero en donde se construyeron los tres navíos que Cortés destinó a la flota que entregó a su primo Álvaro de Saavedra Cerón para ir en pos de las Molucas.

⁵³ El derrotero se encuentra en AGI, PATRONATO, 20, N.5, R.4 como “Derrotero del bergantín de Zacatula en Mar del Sur”, 1527, y uno más en el mismo archivo: PATRONATO, 43, N., R. más amplio y con un dibujo primitivo de la costa.

Las relaciones del viaje

Como expusimos atrás, las dos relaciones de la expedición de Saavedra Cerón proceden, una posiblemente del propio capitán general entregada por Francisco Granados, y la otra del tripulante, Vicencio de Nápoles. La primera nos dice que salieron el 31 de octubre de 1527 del puerto de Zihuatanejo “que es en la provincia de Zacatula”, un jueves víspera de “Todos los Santos”. Vicencio escribe que salieron el “primero de noviembre” del puerto de Zacatula. Sin duda la diferencia de un día pudo deberse al punto de partida, ya que el primer puerto, en la desembocadura del río Balsas, corresponde a un sitio un poco más al norte de Zihuatanejo.

El capitán escribe que llevaban dos navíos y un bergantín; Vicencio especifica cada uno de ellos: el capitán iba al mando de la nao “La Florida” con 38 hombres de tierra y 12 de mar, por todos 50, y añade que “llevaba tres tiros de farlera⁵⁴ y diez de hierro”. La segunda nao fue la “Santiago” e iba comandada por Luis de Cárdenas, originario de Córdoba; transportaba 45 hombres de tierra y mar, un tiro de farlera y ocho de hierro. El bergantín “Espíritu Santo” lo conducía Pedro de Fuentes, natural de Jerez de la Frontera, con 15 hombres de mar y tierra y media docena de tiros de hierro.

Para el 1º de noviembre navegaron con viento del oeste durante unas 8 o 10 leguas, según cada relación; ese día a bordo de la capitana falleció un cirujano llamado “maestre Francisco” y lo echaron al mar. Sobre este primer fallecido en el que sería largo viaje, el estudioso del mismo, Romero Solano, deja una interesante nota. Por ella sabemos que fue hijo de maese Alonso Jiménez, cirujano que había sido del rey de Portugal, que era vecino de Tenochitlan y que antes de embarcarse dio poder a Diego de Pedraza y Pedro de Villanueva para dictar testamento; en él dejó por heredero a su padre y como albaceas a los dos colegas; testó para que a su mujer, Inés Hernández, le dieran 150 pesos de oro y a las hijas naturales de ambos, María y Francisca Díaz, 100 pesos de oro.⁵⁵

⁵⁴ No localizamos el término “farlera”.

⁵⁵ En Romero Solano, *op.cit.*, con referencia a A. Millares y J. I. Mantecón: “Índice y extracto de los protocolos del Archivo de Notarías de México”, núm. 518, 27 de abril de 1527, 11, fols. 168 v. y

Las narraciones de los siguientes 14 días consisten en referencias a los vientos y distancias recorridas con diferencias, en cada relación, en el número de leguas que navegaron cada día. Aproximadamente para el 14 de diciembre se descubrió en la nave capitana la entrada de agua por popa “por un perno de la quilla”, nos dice Vicencio, y era tanta que tuvieron que recurrir a las bombas y amainar las velas para juntarse con las otras embarcaciones. La necesidad de sacar el agua obligó a Saavedra a hacer que varios hombres de los otros navíos pasaran al suyo para ayudar en esta dura tarea. Unas dos semanas más tarde y navegando con rumbo noroeste, buscaron una tierra que de las otras naves esperaban encontrar, pero no la hallaron. Sus singladuras durante todos esos días fueron grandes, entre 30 y 35 leguas diarias, y una semana más tarde, observaron la latitud de 11° 2’ según Granados.

Para el 29 de diciembre, llevando 60 días de navegación, un sábado, el relato del escribiente de la armada Granados, señala que estaban frente a una isla y que el piloto le certificó que se trataba de la “Isla de los Ladrones”, aquella que bautizara Magallanes con ese nombre, por haberle robado una canoa y que corresponde a las “Islas Marianas”, situadas en los 16° latitud norte. En cambio, Nápoles no las menciona, pero señala que para el 5 de enero vieron unas islas que el capitán Saavedra les dio el nombre de “Islas de los Reyes” por haberlas visto ese día, el 6 de enero que se celebra la adoración del niño Jesús de los tres reyes magos (sacerdotes o doctores) en Belén. Se trató de un archipiélago de 10 o 12 islas, que al parecer estaban todas pobladas. A pesar de que pasaron entre ellas no surgieron en ninguna pues el mar era muy hondo y el ancla no les dio la medida. Vinicio describe a sus habitantes como: “...gente crecida, algo morenos, tienen largos los cabellos, no alcanzan ropa sino de unas palmas hacen manteles y unas esteras; son tan primorosas las esteras que parecen de lejos que son de oro, con aquellas se cobijan; tienen los hombres barbas como españoles, tienen por armas unas varas tostadas”.

Ubicaron las islas en 11° latitud norte y se corresponden muy probablemente con las llamadas “Islas de los Tres Reyes” situadas al sur de la

gran isla de “Mindoro”, más cercanas a la “Isla de Culion” y al oeste de la de “Linacapan”, que, sin embargo, están situadas más al septentrión en los 13° con 15’ de latitud norte. Los próximos días su rumbo se fijó al Oeste en pos de las Malucas. El sábado 25 de enero tuvieron que lamentar el fallecimiento del piloto Ortuño de Arango, natural de Portugalete, y del herrero de la nave capitana; ambos fueron echados al mar. El piloto sustituto fue un tal Viurco, que no era precisamente buen piloto, pero sí hombre de mar y que “sabía tantear bien”.⁵⁶

También falleció el tonelero y el 3 de febrero murió el marino García Alonso Cansino. Para esos días llegaron a otra isla y desembarcaron en el “Ancón”, que se trataba de una isla a una legua de la grande de “Mindanao”. Por la costa de esa isla navegaron durante cinco días y recibieron la visita de los naturales, quienes desde sus barcas los proveyeron de agua en unas 10 botijas que los españoles les aventaron. Varias mujeres también se acercaron; el rey del poblado de nombre “Catoneo” envió a su yerno, quien abordó la nave española con su hijo en brazos. El capitán los recibió muy bien y les dio abalorios y les ofreció de comer, pero los naturales no aceptaron y después de permanecer una media hora, se bajaron y fueron a tierra en donde había unas 300 personas observando la escena. Al día siguiente los nativos trataron de llevar el navío a la costa, tirando del cable del ancla después de haberlo cortado, el capitán permitió que hicieran todos los esfuerzos y al ver que el navío no se movía se retiraron al anochecer. Al parecer hicieron esta maniobra instigados por tres españoles que estaban con ellos, procedentes de la armada perdida de Loaysa. Uno de ellos buscó regresar a nado al navío español, pidió subir a bordo y una vez ahí informó que era de nombre Sebastián y que había quedado preso de los naturales. La relación de Granados lo identifica como Sebastián de Puerta, casado en Fraxa, en la Coruña, quien venía en el galeón “Parral”, el cual llegó a esa isla de las Vizcayas que “tiene una provincia que se dice Bixalio y otra Catile y otra que se dice Ratabahuy”. El español estaba cautivo, pero fue quien informó que la posición del Maluco era al sur. Se le preguntó si sabía en qué latitud se encontraba la isla de donde provenía

⁵⁶ Relación de Granados, p. 469.

y respondió que el bachiller Tarragona, que iba con Loaysa, midió y dijo que estaba en 8 grados. Sobre los naturales dio interesante información: dijo que se denominaban “celebes”, probablemente un nombre que podía corresponder al de la isla conocida como tal; sin embargo; su posición no coincide, ya que la isla se encuentra en 2° 8' N. Es más factible que se tratara de una de las islas “Vizcayas”, la de “Cebú”, que coincide aproximadamente con la latitud dada y la cual, además, ya era conocida por los españoles desde tiempos de Magallanes. Los habitantes de esa isla era gente blanca, bien vestida con paños de algodón, armados con alfanjes, lanzas y flechas que llevan yerbas en sus puntas y usan con cerbatanas; sus comidas son abundantes a base de arroz, gallinas y puercos; sabían fabricar pólvora y también utilizarla; “son gente de guerra y sus gobernantes son reyes que poseen coronas con buenas piedras preciosas; sus mujeres son hermosas”.

De esta isla siguieron al norte para llegar a un cabo denominado “Tacobna, que está en cinco grados, latitud norte y cercano a la isla grande”, seguramente de nuevo “Mindanao”. Encontraron una bahía en donde no pudieron echar ancla y continuaron hacia otras islas, que Nápoles nombra “Candiga” y la otra “Sartagan”, las cuales sitúa en 4° N.; en la segunda tomaron puerto. Es muy posible que corresponda a la actual de “Sarangani” situada en esa latitud aproximada, con la población de Patuco. Los naturales de ella se acercaron conduciendo casi desnudos a dos españoles, que pronto los de Saavedra supieron que eran naufragos de la armada de Loaysa. Los cautivos pidieron fervientemente al capitán que no los dejara, que los rescatara de manos de los nativos, lo cual Saavedra prometió que haría, pero que antes comunicaran a los naturales que los recién llegados iban en paz y a nombre del emperador. Así se hizo y pronto se celebró la ceremonia respectiva que consistía, según las costumbres nativas, en beber sangre unos de otros; un español bajó a tierra y un indígena subió a bordo y cumplido el ritual, los naturales les entregaron abundantes bastimentos de gallinas, arroz “y vino de la tierra y batatas y clavo y canela”. Adicionalmente, pidieron una barra de hierro que también les fue entregada. Los españoles rescatados informaron a Saavedra que los castellanos estaban en una fortaleza que se llamaba “Tidore” y que sostenían guerra con los portugueses residentes en “Ternate”.

La expedición continuó navegación con rumbo sur por cuatro días, viendo siempre numerosas islas para llegar a la de Ternate y poco después vieron acercarse tres “caracorás”, los navíos de esas tierras, en donde venían algunos portugueses, quienes se aproximaron a la nave capitana española desde donde el capitán Saavedra les informó que venían de la Nueva España; sin más comentarios se volvieron a su fortaleza, a unas diez leguas de distancia.

Ese mismo día por la tarde se acercaron otras tres embarcaciones nativas procedentes de la población de “Gilolo”, en donde los españoles que dejara Loaysa tenían su fortaleza. Los españoles desconfiaron acerca de lo que la gente de Saavedra les dijera sobre su procedencia, dudaron, pensando que eran portugueses; al fin, después de subir uno de ellos a bordo, confirmó que, efectivamente, se trataba de otros paisanos. Ya reunidos con los tres que venían de tierra, informaron a Saavedra que procedían de la fortaleza en donde mandaba el capitán Hernando de la Torre sobre 80 hombres, todos sobrevivientes de la armada de Loaysa. Uno de los españoles de Gilolo retornó a la isla a dar información de la nueva armada y las otras dos coracorás partieron a la misma isla para avisar al rey de esta nueva presencia española.

Poco más adelante, los de la nave pasaron a visitar al capitán español en su fortaleza y comprobaron que tenía con él más de 130 hombres y algo de artillería, llevaban más de ocho meses en esa posesión. El rey de Tidore, llamado Rasamira, los recibió muy bien y le pudieron comprar suficientes bastimentos. Al mismo tiempo se mostró en su favor y en contra de los portugueses y los alojó a todos en la fortaleza durante dos largos meses, durante los cuales los de Saavedra se dedicaron a carenar la nao. Concluyó este trabajo para mayo de 1528 y durante ese tiempo recibieron mensaje de los portugueses para que fueran a su fortaleza, pero por diferentes razones que esgrimió el capitán De la Torre no se llevó a cabo reunión alguna.

En los siguientes días, los primeros de junio, la armada de Saavedra Cerón se aprestó a continuar la travesía y el capitán de la fortaleza les entregó 60 quintales de clavo que tenía dispuestos para el emperador. Los siguientes meses fueron de un continuo navegar primero con rumbo norte y después lo cambiaron ya que buscaban, a como diera lugar, encontrar

la vuelta a la Nueva España. Sin embargo, los considerables esfuerzos los llevaron por numerosas islas, se acercaron a la línea equinoccial y según el escrito de Granados, llegaron propiamente al Cabo de Buena Esperanza, sin embargo, Nápoles nunca llega a mencionarlo. Aclaremos que su relación es mucho más detallada que la de Granados.

Para octubre de 1528 retornaron a Tidore bajo la protección de Hernando de la Torre y su gente; ahí permanecieron seis meses arreglando la nave y trazando planes. Volvieron a hacerse a la vela el 8 de mayo del siguiente año para tomar rumbo este-nor-este y navegar durante 250 leguas, para llegar a varias islas pequeñas que situaron en latitud de 7° N en una distancia, según escribe el relator, de mil leguas desde que partieron y otras mil de la Nueva España. Desde allí corrieron al noreste unas 80 leguas más, para desembarcar en una isla poblada de gente blanca con largo pelo negro y mujeres hermosas, el cuerpo lo llevaban pintado y vestían con bellas esteras e iban descalzos. Les hicieron muy buena acogida y bajaron a tierra en donde permanecieron una semana abasteciéndose de agua. Ubicaron las islas en 11° de latitud norte de la línea equinoccial.

Su camino siguió en el mismo rumbo hasta los 26°,⁵⁷ altura aproximada en la cual falleció don Álvaro de Saavedra, quien antes de morir convocó a todos y les pidió que continuaran hasta los 30° y que en caso de no encontrar la vía de retorno a la Nueva España, regresaran a la fortaleza española en Tidore, en donde Hernando de la Torre dispondría lo que más conviniera. Señaló por capitán a Pedro Laso, natural de Toledo, quien también falleció a los ocho días y quedaron al mando el maestre y el piloto. Continuaron la navegación hasta los 31° N, pero siempre con vientos contrarios, razón por la cual decidieron regresar por el rumbo que habían venido. Se encontraban, de acuerdo con sus cálculos, a 1 200 leguas de las Molucas. Es probable que en esa altura estuvieran muy cercanos, mejor dicho, al norte de las “Islas o atolón Midway”⁵⁸ situado al nor-occidente

⁵⁷ Más o menos a la altura de la isla japonesa de Okinawa; sin embargo, no se precisa la ubicación y debió haber fallecido en altamar, ya que la historiografía tan sólo menciona que murió en el Océano Pacífico.

⁵⁸ Situado en 28°13'N y longitud: 177°22' W.

del archipiélago de las Islas Hawái. En la historiografía se menciona con alguna frecuencia que la expedición de Saavedra descubrió las Islas Hawái, pero desde luego no está aceptado por el mundo anglosajón, cuyos autores acreditan el hallazgo al inglés capitán James Cook hasta el año de 1778. Sin embargo, en la literatura sí hay mención de que el español Ruy López de Villalobos pasó por ellas en su expedición de 1542-1546 que fue enviada desde la Nueva España.⁵⁹ En su empresa llevaba como piloto al sevillano Juan Gaetano o Gaytán, quien, más tarde, fue el que describió “Las Islas del rey”, luego Hawái, en 1555, siendo el primer europeo que allí llegó.⁶⁰ Por otro lado, mapas españoles de 1555 muestran islas en la latitud aproximada de las de Hawái. En un manuscrito también de la época referente a esas islas, se denomina a la “Maui” como “La Desgraciada” y a la de Hawái como “La Mesa”, y a otras menos importantes se las llama “Los Monjes”. Sin embargo, las dos relaciones del viaje de Saavedra, desde luego, no hacen mención a ninguna isla en esas alturas. Tal vez, en efecto, no las vieron si pensamos que pudieron llegar más allá de las “Midway”, en donde ya no hay presencia isleña.

La navegación de regreso de esa extrema latitud septentrional fue en dirección suroeste hasta alcanzar las Ladrones como es ya sabido, el archipiélago de “Las Marianas”, situadas entre Hawái y las Islas Filipinas, y con una posición geográfica de 15°12' N y 145 45' E. Ahí tomaron puerto, permanecieron un día y perdieron un ancla. Ya, sin más intentos, navegaron directamente con destino a las Malucas y pasaron por la isla Vizcaya, por la de “Tarole” y como no pudieron tomar fondo continuaron con rumbo sur hasta “Gilolo”, que se corresponde con la actual isla indonesia de “Halmahera”, para llegar, en octubre, al puerto que denominaron “Zamazo” y que Solano identifica como “Zamapo” en la isla de Batoulaim (no lo hemos localizado), pero muy probablemente se encuentre en la costa occidental de la gran isla, cercano a Ternate y Tidore. Para esas fechas, el capitán español que residía en la fortaleza de Tidore, Hernando de la Torre,

⁵⁹ Herb Kawainui Kane (1996). “The Manila Galleons”. En Bob Dye, *Hawái' Chronicles: Island History from the Pages of Honolulu Magazine*. I. Honolulu: University of Hawái Press, pp. 25-32.

⁶⁰ En <<https://eccechristianus.wordpress.com/2014/12/.../hawaii-y-sus-autenticos-descubridor.>>

la había perdido a manos de los lusitanos. Sin embargo, el capitán recibió al navío de Saavedra y a sus hombres, quienes en número de entre 18 y 20 bajaron a tierra; abandonaron la nao, ya que estaba sumamente averiada y cubierta de broma, por lo cual se perdió totalmente. En el puerto no se disponía de embarcación alguna y debido a ello, una parte de los hombres navegaron hacia Malaca y quedaron en manos de los portugueses y su capitán, Jorge de Castro. Ahí permanecieron encarcelados durante más de dos años, hasta que el rey de Portugal dio órdenes de que fueran liberados y retornados a la península.

Entre estos españoles presos y más tarde liberados se encontraba Vicencio de Nápoles, quien finalmente regresó a Portugal y de ahí pasó a Sevilla para dejar su “relación” en manos españolas. El documento que ha servido de guía a nuestra relación proviene del trabajo de Solano, quien lo tomó, a su vez, del Archivo General de la Nación de México.⁶¹

¿Y después del viaje de Saavedra?

El viaje de Saavedra, contemplado desde la perspectiva moderna del aporte a los descubrimientos geográficos de la insularidad del área sud-oeste y la nord-oeste asiáticas, fue sumamente rico. Navegaron entre numerosas islas de varios de esos archipiélagos; en algunas bajaron a tierra, otras las contemplaron desde lejos, sin nombrarlas, y muchas más las mencionan e identifican acorde al momento histórico. En las relaciones no sólo se habla sobre la geografía, también contamos con interesantes y curiosas descripciones de los nativos de varios lugares, así como de los tratos económicos y políticos que con ellos mantuvieron. No se dejan de lado las tirantes relaciones con los portugueses, los enemigos permanentes de los españoles en esos territorios isleños, ante quienes acabaron por sucumbir. No sólo se perdió la fortaleza castellana de Tidore; muchos de los españoles acabaron en cautiverio de los lusitanos y muy pronto perderían totalmente la posesión de esas islas en un tratado, el de Zaragoza, que favoreció

⁶¹ Se encuentra en su fondo: Archivo del Hospital de Jesús, legajo núm. 438, exp. núm. 1. (Sin foliar).

intencionadamente a los portugueses; los españoles fueron víctimas de su política europea. Sin embargo, pronto recuperarían un dominio sobre parte de aquellos archipiélagos; así, las Islas Filipinas fueron españolas desde 1567 hasta finales del siglo XIX, cuando son arrebatadas por la potencia emergente, representada por el imperialismo de los Estados Unidos de Norteamérica, que también borra del mapa americano la presencia política española en otras islas como las de Cuba y Puerto Rico. Pero ni en la lejana Filipinas ni en las más cercanas caribeñas la cultura española ha sido anulada: se mantiene, relativamente oculta por el idioma en las Filipinas, pero permanece abiertamente en Cuba y Puerto Rico; la primera con absoluta independencia, la segunda bajo un protectorado que no ha logrado vencer la tradición cultural hispana.

La amplia navegación de Saavedra cubrió distancias enormes; los autores consignan desde los 4°N hasta los 31° de esa misma latitud. No es de extrañar que en este indescriptible y asombroso periplo sufrieran tantas bajas: no sólo falleció el propio Saavedra Cerón, también muchos de sus subordinados y miembros de la tripulación. La embarcación capitana “La Florida” fue la única que soportó casi la totalidad del viaje; vino a concluir sus días en Tidore de regreso de la navegación hasta los 31°N, embromada y totalmente acabada. Ninguno de los navegantes volvió a ver la Nueva España, pero algunos retornaron a España, después de un duro cautiverio portugués. Entre ellos, para nuestra fortuna histórica, los autores de las dos relaciones: el italiano Vicencio de Nápoles y el escribano de la armada, Francisco Granados.

Muy poco tiempo después de que retornaran los españoles del noroeste asiático, el enfrentamiento lusitano-español terminó. Antes de los tres meses, el 3 de noviembre de 1529, llegó a las islas una flota portuguesa que traía un nuevo capitán general y especiales noticias. Para esas fechas y desde el 22 de abril de ese mismo año, el emperador y rey español había cedido a Portugal los derechos sobre las Molucas por la relativamente mínima cantidad de 350 000 ducados. En realidad, ese Tratado de Zaragoza más que una cesión consistió en un “empeño”, o sea que, en algún momento, podía ser revertido y España podía recuperar los derechos si

devolvía el dinero y esto fue decisivo en tiempos de Felipe II.⁶² Pero para aquel entonces el imperio tenía que hacer frente a los costos de la guerra con Francia y otros muchos gastos, entre ellos la dote de la hermana de Carlos I, doña Catalina, quien casó con el rey de Portugal, don Juan III.

Previo al Tratado se habían celebrado reuniones con respecto del problema del meridiano de Tordesillas; tuvieron lugar en 1524 en las poblaciones de Badajoz en España y de Evia en Portugal, pero no se llegó a acuerdo. Fue la celebración del Tratado de Zaragoza la que puso punto final. Para marzo de 1526 Carlos I contrae matrimonio con Isabel de Portugal, lo que refuerza los lazos entre las dos coronas y prepara el asunto de las Molucas. Se añade a ello el deseo del emperador de evitar problemas con Portugal para poder dedicarse a sus asuntos de política centroeuropea; así, la situación estaba totalmente propicia para el acuerdo y se celebró en Zaragoza. Por él, las Molucas quedaron en manos portuguesas al comprar Portugal los derechos sobre ellas, tanto de territorio como de navegación y de comercio. El pacto, realmente también benéfico para España, contó con una cláusula por la cual el monarca español podía invalidarlo a cambio de la devolución del pago por los portugueses; esto es el “empeño” al que hemos hecho referencia. La vigencia del tratado aseguraba que sólo las naves portuguesas podrían comerciar con las especias y todo barco no portugués que llegara a puerto español con ellas, sería embargado. El rey de Portugal se comprometió a no levantar nuevas fortalezas en las islas situadas al oeste de una línea que pasaba por las Islas de los Ladrones. Esta línea va a ser especialmente importante poco más adelante, en relación con las Filipinas; en realidad, y acorde con la geografía moderna, favorecería a Portugal y esas islas le pertenecerían, pero entonces resultaba muy difícil comprobarlo, puesto que se desconocía propiamente la existencia de ese archipiélago, si bien algunos navegantes lo habían tocado, pero sin percatarse de que las Filipinas pertenecían a otro conjunto. Sin embargo,

⁶² Toda esta cuestión del Tratado de Zaragoza y el problema de la medición de la longitud geográfica ha sido ampliamente estudiada en el trabajo de José Antonio Cervera, “Andrés de Urdaneta y su trabajo como científico: el problema de la demarcación de Filipinas”. En *Urdaneta novohispano: la inserción del mundo hispánico en Asia*, coordinado por Cristina Barrón, 67-90. México: Universidad Iberoamericana, 2012.

parte de este archipiélago fue conocido por Magallanes y los sucesivos navegantes: Loaysa y, desde luego, el propio Saavedra como hemos visto en este trabajo.

Es importante señalar que el establecimiento del antimeridiano de Tordesillas (la continuación del meridiano que dividía el planeta en el Atlántico) era imposible con los medios de la época (de haberlo podido hacer, las Molucas, así como las Filipinas, hubieran correspondido a Portugal). La cuestión del empeño del Tratado de Zaragoza y el problema de la longitud es un hecho histórico y científico importante para explicar las expediciones españolas a la Asia oriental y, en su momento, el establecimiento español en Filipinas.

Apéndice documental

Cartas de Hernán Cortés para Álvaro de Saavedra

*1. Carta que escribió Hernán Cortés y entregó a Álvaro de Saavedra para el rey de la isla o tierra donde arribase con su armada*⁶³

A vos el honrado y buen Rey de..... Yo D. Hernando Cortés. Universal condición es de todos los hombres desean saber, y si en todo esto se verifica, cuanto más en los príncipes que Dios hacedor y creador de todas las cosas, por especial proveimiento los constituyó en estados notables y poderosos. Y como su grande y suma bondad de esto quisiese dar más o menos según su voluntad, a aquellos a quien más sublimó, más parte de este natural deseo les cupo, como se deba creer que no menos lo quiso hacer grandes de corazón que poderosos de estado; y puesto que ha permitido en el mundo, que las gentes sigan diversos fines de creencias para más merecimientos de los que conocen, siempre tuvo y tiene más memoria de engrandecer y sublimar a estos: y entre los católicos cristianos, donde muchos príncipes y señores hay, quiso preferir en dignidad Real al muy poderoso e inestimable D. Carlos, que por su bondad quiso que fuese emperador del universo, y a quien todos los príncipes cristianos

⁶³ Viene de Martín Fernández de Navarrete. "Colección de los viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo xv", tomo v. *Expediciones del Maluco, Viajes de Loaysa y de Saavedra*. Madrid: en la Imprenta Nacional, año de 1837, pp. 459-461, núm. xxxii. Se encuentra en signatura actual: AGI, PATRONATO, 43, N.2, R.5. Transcripción realizada por el pasante de Historia Luis Bravo Gobeia. (Con ortografía actualizada, se conserva el estilo y la puntuación).

reconociesen superioridad y dominio, y porque deciros yo las excelencias y gran poder desde tan valeroso príncipe, sería daros pena con larga escritura, y cuanto más dijese, tanto más dejaría de decir, no me detendré en haceros esta relación; pero si alguna parte de sus grandezas quisiere, el capitán que estas letras os dará de mi parte, os informará de algunas de ellas, porque de muchas o de todas sería imposible, porque nadie las puede comprender, sino solo aquél que se las dio, y así como más preeminente en poder humano, más magnánimo lo hizo Dios: y sabiendo de esas partes donde vivís, ha querido ser informado de la manera y gentes de ellas, y para ello ha enviado algunos capitanes con gentes por la mar, y como sea tan largo el camino e ignoto, no ha S.M. tenido entera relación, porque solo una nave de muchas que ha mandado ir, ha vuelto. Y conocido por cosmógrafos y personas expertas y sabias de este arte, que estas tierras, donde yo en su real nombre resido como capitán en ellas, están tan cerca de esas, que más allá por aquí que por otra parte, su Celsitud podrá saber lo que de esas desea; ahora nuevamente me ha enviado a mandar que yo tome ese cargo, y para que con más brevedad de ello yo le pueda dar alguna relación, sin detener y hacer gruesa armada, y enviar copia y suma de gentes, y aún porque por ventura viendo mucho poder, no cupiese en vuestros pensamientos alguna alteración, me pareció que debía enviar tres navíos no más, y en ellos por capitán alguna persona cuerda, para que les hiciese saber, que la voluntad de este gran señor no es dañaros, ni perjudicar vuestros señoríos y estados, antes teneros por amigo y honraros y aprovecharos en todo aquello que de su gran poder quisierdes ser aprovechados, y que sus súbditos y vasallos tengan contratación y comercio con vos y con los vuestros, y por medio de estas vuestras tierras sean provistas de cosas de nuestra nación, que a la vuestra serán extrañas e incógnitas, y por consiguiente de la vuestra a la nuestra; y podéis ser cierto, que esta será a vuestra persona y súbditos tan amorosa y agradable, que mediante ella vuestro estado venga en mucho crecimiento. Y para la seguridad de esto, el capitán dará aquella orden y concierto que a vos os pareciere y tuvierdes por bien, al cual podéis dar crédito, y yo en el Real nombre de este excelentísimo príncipe, cuyo vasallo soy, aseguro todo lo que él asegurare, y prometo todo lo que él prometiere, y si para más sa-

tisfacción vuestra quisieres que él o algunas de las gentes que con él van, queden en vuestro poder, y vos enviar gentes vuestras para que a mí me hablen y vean, y aún para que vean la persona de este grande emperador, hacerse a como lo quisieres, y holgaría mucho que así se hiciese, porque de todo más quedases satisfecho. Fecha a veintiocho de mayo de mil y quinientos y veinte y siete. Hernando Cortés.

*2. Carta que escribió Hernán Cortés a Sebastián Caboto y la remitió con Álvaro de Saavedra, informándole de las órdenes que tenía del emperador para socorrer a la armada que llevó al Maluco y la del comendador Loaiza*⁶⁴

Magnífico señor: por la carta que S.M. os escribe, conoceréis cómo me envié a mandar que con toda diligencia armase ciertos navíos y los enviase a esas partes, para saber de vos, señor, y de su armada, y de la que el comendador Frey García de Loaiza antes había llevado, y del suceso de ellas, porque como S. católica M. tenga las cosas de esa especiería por tan importantes, tiene muy especial cuidado de mandar proveer en todo lo necesario; y esto de mandarme a mí despachase no creo procedió tanto del interés que a S.M. se le seguía, cuanto como cristianísimo desear que por falta de buen proveimiento sus súbditos, y los que con tanta voluntad como vos, señor, y los que en vuestra compañía fueron, os movisteis a servirle, no padezca detrimento ni necesidad; y de verdad para un tan poderoso príncipe, no es tener en poco acordarse de una tan pequeña cosa, teniendo tantas y tan grandes así en cantidad como en calidad, en que S.M. Sacra cada día se ocupa; por cierto a mi ver es para nosotros ejemplo de gran benignidad, de donde puede resultar en sus súbditos grande amor y esfuerzo para servirle. Podremos llamar bienaventurados aquellos a quien Dios nos hizo tanto bien que nos puso debajo de cetro de príncipe tan benigno, y que con tanta voluntad y cuidado provee a

⁶⁴ Viene de Martín Fernández de Navarrete. "Colección de los viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo xv, tomo v. *Expediciones del Maluco, Viajes de Loaysa y de Saavedra*. Madrid: en la Imprenta Nacional, año de 1837, pp.457-459, núm. xxxii. Se encuentra en signatura actual: AGI, PATRONATO, 43, N.2, R.5. Transcripción del estudiante de Historia Luis Bravo Gobeia. (Con ortografía actualizada, se conserva el estilo y puntuación).

nuestras necesidades: plegar a nuestro señor se le deje reinar por largos tiempos, porque nosotros gocemos más esta bienaventuranza.

Antes que llegasen los despachos que S.M. Católica me envió para que despachase estos navíos, había llegado a un puerto de los de esta Nueva España uno de los que salieron en la armada que trajo el dicho comendador Frey García de Loaiza, de que venía por capitán un Santiago de Guevara y por piloto un Ortuño de Alango, y venía con él un clérigo vizcaíno, que se decía D. Juan Luego, como fui avisado de la venida de este navío, despache para que se pusiese mucho cuidado en él, y a los que en él venían proveyesen de todo lo que hubiesen menester, así para sus personas como si para el navío tuviese alguna necesidad de reparo, y que si luego se quisiese hacer a la vela, le proveyesen de todos los bastimentos necesarios para su viaje, porque él aportó a una provincia que yo tengo, donde se le podía dar todo buen aviamiento, la cual está de esta ciudad ciento y treinta leguas. Y porque a la sazón S.M. había enviado un juez para que yo hiciese residencia y estaba suspenso de cargo de la gobernación, los que tenían la administración de la justicia con los oficiales, que no suelen siempre tener buena voluntad a los gobernadores, como creo Señor ya habréis gustado de esto, pues los llevaste, quisieron entremeterse en el despacho de este navío por ganar las gracias, y dieron tan buena orden, que si por su despacho hubiera de salir, bien pudiera el dicho comendador, y aun vos, Señor, enviar primero navíos a Castilla y esperar respuesta, que este llegara, porque ya estaba al través, cuando yo le tomé a cargo; y de esto os podéis, señor, informar del piloto y de los que en él venían, y ahora van algunos, porque el maestro y otros murieron. Previendo yo el poco cuidado y diligencia que en aquello se ponía, comencé a prestar los navíos que yo tenía hechos para enviaros, Señor, y a él algún socorro, porque supe de este navío, que el dicho comendador llevaba necesidad y aún extrema: y en esto llegaron los despachos de S.M. y por proveer lo más cumplido, ha habido más tardanza de la que hubiera, y aún la más principal causa de ella ha sido reformar el dicho navío que vino de la armada de dicho comendador, porque, como digo, estaba ya al través por mal cuidado. Yo envié por capitán de la armada a Álvaro Saavedra Cerón, mi primo, porque tengo por muy cierto que hará todo lo que conviene, y que

pondrá más diligencia que otro: lleva traslado que la instrucción que S.M. me envió y de lo que me escribió y demás lleva instrucción mía. Él no va a otra cosa más que a buscaros, Señor, y al Comendador, y cumplir lo que S.M. por su instrucción manda; y por la mía lleva mandado, hallándose, Señores, se conforme en todo con lo que mandarles. También escribe S.M. la orden que se debe tener, y lo que se ha de hacer con él; por esto yo no me entrometo en hablar de esta materia más de que recibiré merced, que todas las cosas que convengan a servicio de S.M. y a vuestra persona y proveimiento y socorro del cargo que, Señor, tenéis, me lo hagáis, Señor, saber, porque lo proveeré viribus et posse, y que si otra cosa fuera de esto que convenga a vuestro servicio, quisieres, Señor, enviar a mandar, se hará con la misma diligencia.

Después de esto escrito, como el navío de la compañía del dicho Comendador estaba ciento y treinta leguas de esta ciudad, como he dicho, supe por el mal cuidado y negligencia que hubo en su despacho, lo echaron al través, porque como estuvo ocho meses en aquél puerto, y luego despaché para que la gente que en él había de ir, fuese en estos otros. Mucho me ha pesado, porque quisiera yo que fueran todos cuatro navíos, porque pudieran llevar más socorros y gente; pero yo trabajaré de hacer echar el plan, y con los otros que allí se hacen, en viniendo la primera nueva, los despacharé con todo lo que escribieres, Señor, que es necesario que se os provea; y en tanto lo escribiré a S.M. para que si otra cosa se hubiere de proveer, me lo envíe a mandar.

Al capitán Álvaro de Saavedra os encomiendo, Señor, mucho, y recibiré merced le tengáis como un amigo y servidor, porque de verdad él lo será, Señor, vuestro. Fecha a veinte y ocho de mayo de mil y quinientos y veinte y siete. Hernando Cortés.

*3. Carta que escribió Hernán Cortés al rey de Cebú, manifestándole el objeto de la expedición que iba al Maluco mandado por Álvaro de Saavedra*⁶⁵

A vos el honrado y buen rey de la isla de Cebú, que es en las partes de Maluco: Yo D. Hernando Cortés, capitán general y gobernador de esta Nueva España, por el muy alto y potentísimo emperador, César Augusto, Rey de las Españas, nuestro señor, os envío a saludar, como aquél a quien amo y precio y deseo todo bien y amor por las buenas nuevas que de vuestra persona y tierra he sabido, y por el buen tratamiento y acogida que sé que habéis hecho a los españoles que por ella han aportado.

Ya tenéis noticia por relación de los españoles que en vuestro poder quedaron presos, de cierta gente que el gran emperador y monarca de los cristianos a esas partes envió, puede haber siete u ocho años, del gran poder, grandes, y excelencias suyas: y por esto, y porque del capitán y gente que yo ahora en nombre de su poderoso nombre envió, os podéis informar de lo que más quisierdes saber, no será menester de esto hacer lengua escritura; pero es bien que sepáis, como este tan poderoso príncipe, queriendo saber la manera y contratación de esas partes, envió a ellas un capitán suyo llamado Hernando de Magallanes con cinco naves, de las cuales por mal recabado y proveimiento del dicho capitán, no volvieron en sus reinos más de la una, de donde S.M. se informó de la causa del desbarato y perdición de las otras: y puesto que de todo recibió pena, lo que más sintió fue haber su capitán excedido de sus reales mandamientos e instrucciones que llevaba, mayormente en haber movido guerra o discordia con vos y vuestras gentes: porque la intención con que S. M. le envió, no fue sino para os tener a todos por muy verdaderos amigos y servidores, y ofreceros toda buena voluntad para vuestras honras y personas: y por esta desobediencia permitió el Señor y hacedor de todas las cosas, que él recibiese el pago de su desacato, muriendo como murió

⁶⁵ Viene de Martín Fernández de Navarrete. "Colección de los viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo XV", tomo v. *Expediciones del Maluco, Viajes de Loaysa y de Saavedra*. Madrid: en la Imprenta Nacional, año de 1837, pp.461-462, núm. XXXIV. La signatura moderna es: AGI, PATRONATO, 43, N.2, R.8. Transcripción del estudiante de Historia Luis Bravo Gobeia. (Con ortografía actualizada, se conserva el estilo y puntuación).

en la mala demanda que intentó contra la voluntad de su príncipe: y no le hizo Dios poco bien en morir como ahí murió, porque si vivo volviera, no fuera tan liviano el pago de sus desconciertos. Y para que vos y todos los otros reyes y señores de esas partes conozcáis la voluntad de S.M., y como de los hechos por este capitán le ha pesado, puede haber dos años que envió otros dos capitanes con gentes para os satisfacer de esto; y para que más recabado tuviese, y más cierta tuviese su embajada, me envió mandar a mí, que en su poderoso nombre resido en estas tierras, que son muy cercanas a las vuestras, que por mi parte yo despachase para este fin otros mensajeros, mandándome y encargándome mucho con mucha diligencia y brevedad lo proveyese: y así envió tres navíos con gente, que de todo esto os sabrá dar muy larga y verdadera razón, y podéis satisfaceros y tener por muy cierto todo lo que de mi parte os dijere, porque yo en el nombre de este grande y poderoso señor así lo afirmo y certifico: y pues estamos tan cercanos, y en poca distancia de tiempo nos podemos comunicar, recibiré mucha honra que de todas las cosas que de mi queráis ser aprovechado, me las hagáis saber, porque sé que S.M. será de todo esto muy servido; y demás de su voluntad, yo me terné de ello por muy contento y recibiré mucha gracia, y el Emperador nuestro señor servicio en que si alguno de los españoles que quedaron en vuestra prisión fueren vivos, los deis a ese capitán, y si por ellos quisieres rescate, él lo dará a vuestra voluntad y contentamiento, aunque en más que esto recibiereis de S.M. mercedes, y de mí buenas obras, pues, queriendo, tendremos por mucho tiempo mucha contratación y amistad. Fecha a veinte y ocho de mayo de mil y quinientos y veinte y siete. Hernando Cortés.

4. Relación que hizo Vicencio de Nápoles de la navegación de Álvaro de Saavedra desde la Nueva España en descubrimiento de los Malucos⁶⁶

Relación de todo lo que descubrió y anduvo el Capitán Álvaro de Sayavedra, el cual salió del puerto de Zacatula, que es en la Nueva España a primero de noviembre año de mil e quinientos e veinte y siete años, la cual armada fue despachada por el Marqués del Valle don Hernando Cortés, Capitán General por sus Majestades con tres navíos con todos bastimentos y aderezos necesarios y artillería de bronce.

Primeramente el dicho Capitán Álvaro de Sayavedra, iba en la nao nombrada la Florida con treinta y ocho hombres de tierra y doce de la mar, que son por todos cincuenta; llevaba tres tiros de farlera y diez de hierro.

En la nao Santiago, iba por Capitán Luis de Cárdenas, natural de Córdova; llevaba cuarenta y cinco hombres de tierra y de la mar; llevaba un tiro de farlera y ocho de hierro.

En el otro navío nombrado el Espíritu Santo, iba por Capitán Pedro de Fuentes, natural de Jerez de la Frontera, llevaba quince hombres de la mar y de tierra, tiros medía docena de hierro.

El primer día de noviembre partimos del puerto de Zihuatanejo,⁶⁷ que está en la costa de la Nueva España. Los vientos que nos dieron fueron estos que aquí diremos: dieronnos los vientos Hueste y Vernorueste, tiramos e hicimos camino al Susudueste, andaríamos este día obra de diez leguas.

⁶⁶ Viene de Luis Romero Solano (1950). *Expedición cortesiana a las Molucas*. México: Editorial Jus. Original en AGN, Archivo del Hospital de Jesús, Legajo núm. 438, exp. núm. 1. (Sin foliar) Sin corrección ortográfica.

⁶⁷ En esto no concuerda con Granados, el que dice: “El otro día –después de la partida– viernes le de Noviembre corrimos por el dicho viento ocho leguas. Este día se me murió un cirujano que llevaba que se llamaba Maese Francisco, echámoslo á la mar”. Sobre este cirujano encontramos este otro dato: “hállase Francisco, cirujano, hijo de maese Alonso Jiménez, cirujano del rey de Portugal, y vecino de Tenustitán, hallándose de partida para las islas de la Especiería, confiere poder a maese Diego de Pedraza y Pedro de Villanueva, para otorgar testamento, dejando por herederos a su padre y por albaceas a éste y a los propios apoderados, señalándoles como obligación dar a su mujer Inés Hernández 150 pesos de oro, y a María Díaz y a Francisca, hija natural de la primera y del otorgante, 100 pesos de oro”. A. Millares y J. I. Mantecón: Índice y extracto de los protocolos del Archivo de Notarías de México, núm. 518, 27 de abril de 1527, 11, fols 168 v. y 169r, CCLXXIIIV. Y CCLXXIIIR.

Otro día siguiente corrimos en el mismo viento, y andaríamos otras doce leguas. Tercero día el mismo viento, y andaríamos quince leguas por la misma derrota.

Al cuarto día corrimos con el mismo tiempo quince leguas.

Al quinto día corrimos con el viento Norueste, hacíamos el camino al Sudueste, anduvimos este día veinte leguas.

Al sexto día corrimos con el mismo tiempo; anduvimos veinte y cinco leguas.

El séptimo anduvimos por el mismo viento, y por la misma derrota anduvimos treinta y cinco leguas.

Al octavo día corríamos al Sudueste, este día anduvimos cuarenta leguas, este día a medio día se descubrió un agua en la Capitana por popa por un perno de la quilla, la cual era tanta que holgábamos media ampollita, y dábamos dos a la bomba; esta fue una agua que no la pudimos hallar, y amainamos las velas y juntámonos con los otros navíos, y fuimos a mirar debajo de cubierta el dicho Capitán Álvaro de Sayavedra, y buscóse el agua, y no se pudo ver por donde entraba, ni se vio hasta llegar a una Isla que se llama Mindanao (llámanla los españoles la Mendana) y fuimos con ella dos meses y medio; este día se platicó con los otros capitanes el agua que la Capitana llevaba, a los cuales pareció que desde allí nos volviésemos a la Nueva España, y el Capitán Álvaro de Sayavedra, preguntó al Piloto, que qué le parecía de aquella agua, y dijo que por aquella agua no dejásemos de seguir el viaje y así lo hicimos, y por el trabajo que se pasaba de dar a la bomba el dicho Capitán tomó de los otros navíos la gente de más trabajo, y pasó de la suya a los otros y los capitanes le dijeron que se pasase en el otro navío que no hacía agua y él respondió que en aquel navío partió y que en él se había de perder o salvar y así seguimos nuestro viaje.⁶⁸

⁶⁸ El escribano de la armada, Francisco Granados, dice sobre el particular: “Por una vía de agua que se hizo al barco tiramos al mar treinta quintales de pan y alguna carne –llevaban trece días de navegación– y hubo necesidad de pasar gente de los otros navíos a la capitana, para que ayudasen a echar el agua fuera”.

Noveno día estaríamos en la altura de once grados, corrimos al Hueste, andaríamos este día treinta y cinco leguas de singladura.

Al décimo día anduvimos y corrimos la misma derrota; anduvimos cuarenta leguas.

Al oncenno día por la misma derrota anduvimos otras cuarenta leguas.

Al doceno por la misma derrota anduvimos otras cuarenta leguas.

Al treceno día por la misma derrota anduvimos otras cuarenta leguas.

Al catorceno día corrimos por la misma derrota, y anduvimos cuarenta y cinco leguas.

A los quince días en la misma derrota cuarenta leguas.

A los diez y seis en el mismo tiempo treinta y cinco leguas.

A los diez y siete días anduvimos cuarenta y cinco leguas.

A los diez y ocho anduvimos cincuenta leguas.

A los diez; nueve treinta y cinco leguas.

A los veinte andaríamos setenta leguas por la misma derrota.

A los veinte y uno pareciónos tierra y fuimos en busca de ella toda la noche al Huesnorueste, y por la mañana otro día no hallamos nada y volvimos a nuestra derrota; anduvimos este día obra de veinte y cinco leguas.

A los veinte y dos días andaríamos en la misma derrota cuarenta leguas.

A los veinte y tres días andaríamos treinta y cinco leguas.

A los veinte y cuatro días andaríamos otras treinta y cinco leguas.

A los veinte y cinco días andaríamos treinta y cinco leguas.

A los veinte y seis días andaríamos setenta leguas.

A los veinte y siete andaríamos cuarenta y cinco leguas.

A los veinte y ocho días andaríamos cuarenta leguas.

A los veinte y nueve días se nos descubrió otra agua en la misma Nao Capitana por la proa de un convento falso y mojósenos un paño de pan que ternia hasta setenta quintales, y todo el aceite y el vinagre y otras cosas; antes que descubriese esta agua, no nos quería gobernar el navío y dijo el Capitán al Maestre, que qué era la causa, por qué el navío no gobernaba, y el Maestre le dijo que no sabía la causa, y el capitán le mandó que fuese debajo de cubierta a ver qué era aquello, y él dijo que era tarde, que a la mañana iría y lo vería; esta misma noche yendo navegando no

podía gobernar el navío, y porque los navíos nos llevaban en medio porque no diésemos en ellos, ni ellos a nosotros quedámonos atrás viniéndonos un aguacero; el marinero que gobernaba tomó de lugar y atravesó la vela encima de la jarcia, casi estuvimos para zozobrar y en fin amainamos la vela; los navíos pasaron adelante y con el mucho viento que hacía en muy poco término desaparecieron de nosotros, e hicimosles muchos faroles y nunca respondieron, y así los perdimos; nuestro Piloto echóse a dormir y no quiso seguir tras ellos, y venido otro día por la mañana nos hicimos a la vela por nuestra derrota y nunca más los pudimos ver ni rastro de ellos; este día andaríamos treinta y cinco leguas.

Por la misma derrota y con el mismo tiempo corrimos otros treinta días navegando también como los pasados, y en todo este tiempo no vimos tierra ni señal de ella.

A los sesenta días,⁶⁹ sábado en la noche mudamos la derrota y corrimos al Hueste cuarta en el Sudueste, esta noche fue calma, anduvimos cosa de diez leguas.

Domingo por la mañana siendo ya de día estaríamos una legua de tierra, púsosele nombre a esta tierra por el Capitán Álvaro de Sayavedra, Las Islas de los Reyes, porque el día que las vimos era día de los Reyes; es un Archipiélago de Islas que hay en él según que vimos diez o doce Islas y dicen estar todas pobladas, créese que hay muchas más islas sobre las cuales islas estuvimos tres días voltejando de una parte a la otra y no surgimos en ninguna de ellas porque es tan hondable que aunque echamos el ancla, no pudimos tomar fondo; salieron los indios naturales de aquellas islas a nosotros con unos navíos que ellos tienen pequeños, y no quisieron llegar a nosotros, y visto que no se podía tomar puerto por causa de que había muchos bajos antes de llegar a la tierra y por el mucho tiempo que llevábamos y no poder surgir en otra parte ninguna, seguimos nuestro camino por la misma derrota.

La gente de estas islas es gente crecida, algo morenos, tienen largos los cabellos, no alcanzan ropa sino de unas palmas hacen masteles y unas

⁶⁹ Granados anota: “El 29 de Diciembre –60 días de navegación– nos vimos ante una isla. El piloto certificó que era la isla de los Ladrones, donde á Magallanes le hurtaron el mastel.

esteras; son tan primorosas las esteras que parecen de lejos que son de oro, con aquellas se cobijan; tienen los hombres barbas como españoles, tienen por armas unas varas tostadas, lo que comen no se vido porque no tuvimos comunicación con ellos; están estas islas en once grados de la banda del Norte.

Navegamos la noche siguiente, otro día a medio día dimos con otras islas de la misma maña y de la misma gente, metímonos por las islas adentro para ver si pudiéramos el agua que hicimos y por la necesidad que teníamos de agua para beber, en las cuales dichas islas tomamos puerto en una de ellas la cual estaba despoblada, y saltamos en tierra toda la gente a buscar agua y hallamos un xagüey, un tiro de ballesta de la costa; era la isla pequeña que podía tener de los box una legua, estuvimos en esta isla ocho días tomando agua y leña, y aquí no se pudo tomar el agua que el navío hacía; obra de tres leguas de esta isla está una isla poblada y vinieron la gente de ella y allegaron junto del navío y nunca quisieron conversar con nosotros, y volviéronse a su isla; ésta está en once grados.

Después volvieron los indios y metiéronse en un bajo media legua de la isleta adonde nosotros estábamos, allí estaría obra de diez y seis indios, fue un español por el agua porque era bajo hasta la rodilla y llegó a donde los indios estaban y ellos le esperaron y abrazaronle y ellos tomaron mucho placer con él, y dijoles el español por señas que viniesen a la isla adonde nosotros estábamos, y como no entendían no quisieron venir y se fueron a su isla, y el español se volvió sin hacelles mal ninguno.

Allí tomamos diez y ocho pipas de agua, y otro día nos hicimos a la vela con el viento LesNordeste la via al Hueste anduvimos este día treinta leguas, dejamos las islas a medio día.^{7º}

Otro día corrimos la misma derrota y anduvimos veinte y cinco leguas.

Otro día fuimos por la misma derrota, andaríamos quince leguas.

Otro día nos dio calma, estuvimos siete días son calmas, de aquí nos empezó a adolecer la gente, y al cabo de los siete tomó el mismo Les Nor-

^{7º} “18 de Enero de 1528 dejamos en un árbol grande una carta en una botija diciendo el rumbo que llevábamos, por si volvían a buscarnos”. Granados se refiere a las otras dos carabelas que formaban parte de la expedición y que habían desaparecido.

deste, e hicimos nuestro camino al Hueste; andaríamos este día treinta leguas.

Otro día hicimos el mismo camino y andaríamos treinta y cinco leguas.

Otro día andaríamos por la misma derrota otras cuarenta leguas.

Otro día andaríamos cuarenta y cinco leguas.

Otro día preguntó el Capitán al Piloto que qué tantas leguas podríamos estar de la tierra, que íbamos a buscar, y él dijo que estaríamos ciento y cincuenta leguas; este día anduvimos treinta leguas.

Otro día andaríamos otras veinte y cinco leguas con el mismo viento.

Otro día día el Piloto que se hallaba mal dispuesto, andaríamos este día veinte leguas.

Otro día el Piloto estaba muy malo que no entendía en nada, abajámoslo de arriba abajo y hizo testamento y en acabándolo de hacer murió; decíase el Piloto Ortuño de Arango, natural de Portugalete, este día anduvimos quince leguas, este mismo día echamos a la mar al Herrero.⁷¹

Otro día cayó malo el Tonelero y murió a cabo de veinte días este día estábamos en calma, durónos dos días.

Otro día tornó a refrescar el viento Les Nordeste, a la tarde tres horas antes que se pusiese el sol anduvimos este día diez leguas; este mismo día vimos la tierra antes que anocheciese, toda la noche estuvimos amainadas las velas, y siendo de día fuimos a la vuelta de la tierra y vimos un muy buen puerto, el cual tomamos a hora de comer, fuimos y surgimos en él y echamos la barca en la mar, y fuimos a enterrar a un marinero que se llamaba Cansino, natural de Palos.⁷²

⁷¹ Granados precisa la fecha de la muerte del piloto Ortuño de Arango: “El sábado 25 de Enero del año 28, con su nombre, corrí al Oeste diez leguas. Este día se me murió el piloto que llevaba y un herrero y quedé sin piloto. Estaré de la boca del Archipiélago setenta leguas. Puse por piloto a Viurco; no sabía nada de altura, más de ser buen hombre de la mar y tantear bien”.

⁷² Nuevamente es el escribano Granados el que nos da la fecha exacta de la muerte del marinero García Alonso Cansino, “que era familiar de los é hizo en Sevilla el 26 de Mayo de 1511. Era hijo de Juana González, la Pinzona, y de Pedro Alonso Cansino, vecinos de Palos”. (Pasajeros a Indias, edic. ctad. pág. 40). Granados dice al respecto: “El sábado siguiente, que fue 1º. de Febrero y víspera de la Candelaria, á hora de vísperas, vimos la tierra. Domingo adelante fuí sobre ella y surgi: estuve lunes y martes. Este día 4 de Febrero de 1528 se murió Cansinola. Tarde me hice á la

Esta Isla era despoblada, y buscando de comer no hallamos sino marisco, y allí estuvimos veinte y ocho días que no osamos salir del puerto por los grandes tiempos, porque era invierno en aquella costa, esto era en fin de enero; en esta isla tomamos agua y leña, está esta isla en diez grados.

De aquí nos hicimos a la vela y salimos con Norte y corrimos al Sur, y esta Isla está obra de una legua de una isla grande llamada Mindanao, y corrimos por la misma costa de ella hasta ochenta leguas en cinco días desde que salimos de la isleta y andando navegando por la costa salió un Rey en un caraluz (es como un bergantín pequeño) tres leguas en la mar a nosotros, y llegó a bordo a un tiro de piedra de nosotros adonde nos hablaba por señas y lo oíamos y nos decía por señas que nos fuésemos a tierra que nos daría agua y arroz y cocos, y así nos fuimos tras él y surgimos en tierra en una punta con dos anclas una al Sur y otra al Norte, corríase la costa Norte Sur; surgimos después de mediodía y llamamos a los naturales que se llegasen a bordo, y ellos no quisieron llegar, y de que vimos que no querían llegar, tomamos botijas y se las echamos a la mar diciéndoles que nos trujesen agua, y ellos las tomaron y fueron a tierra y nos trajeron agua, la cual nos metieron en la barca, no consintiendo que entrase hombre en ella sino desde el navío las botábamos con una lanza estando la barca amarrada con su cadena, y así tomamos obra de diez botijas de agua.

Otro día por la mañana vinieron ellos y mucha gente por tierra, y entre ellos venían muchas mujeres cargadas con muchachos y pusiéronse enfrente del navío que estaba de tierra un tiro de ballesta.

Este Rey se llama Catonao en su lengua y un yerno suyo que también es rey, vino en un parol, que es como bergantín, con tres personas y niño hijo suyo en los brazos, y éste se llegó al navío y entraron dentro, y el Capitán los recibió muy bien y tomole el niño de los brazos, y dioles unas cuentas que se llaman abalorios y diéronles de comer y vino aunque no lo bebió y estuvo en el navío obra de media hora y dijo que se quería ir y

vela y fui sobre la isla grande del Arcón y surgí con dicho Arcón, y esta tarde sale á mí una canoa diciendo, ¡Castilla, Castilla!, con hasta siete personas”.

fuese a tierra con su suegro que estaba en tierra; y había en la costa según parecía obra de trescientas personas.

Esta noche siguiente vinieron en un caraluz tres o cuatro hombres y pusiéronse sobre la boya que teníamos a tierra y zambulléronse hacia abajo y tiraron del ancla y la levantaron y subieron encima del caraluz asida por el amata y tiraron de ella creyendo llevar el navío tras sí, y como no lo pudieron llevar cortaron el amata y llevaron el ancla a tierra y tomaron un bejuco tan grueso como la muñeca, que tenía trescientas brazas, y volvieron adonde habían cortado el amata y ataron el bejuco al cable y volvieron a tierra, y toda la gente comenzaron a tirar por el amata para llevar el navío a tierra, lo cual hacían por parecer de tres españoles que ellos tenían cautivos de los que se perdieron del armada del Comendador Loaysa, y visto que no podían llevar el navío, preguntaron a los españoles que qué era la causa que no podían llevar el navío a tierra, y ellos le dijeron que debía tener otra ancla a la mar que los estorbaba, y ellos vinieron a la proa del navío en el mismo caraluz, y la vela que velaba los vido llegar y metiéronse debajo del escobenque del navío, y el Capitán había mandado a la vela, que aunque los indios viniesen que no les hiciesen mal, y por esto el que velaba los dejó llegar tan cerca sin hablales ni deciles nada; y estando allí echaron mano a un alfange que traían para querer cortar el cabo, y visto aquello la vela habló, y como ellos vieron que eran sentidos se retiraron afuera riéndose como que hacían burla, y así se fueron a tierra, que ya era al alba.

Este día saltó el viento a la tierra y gateaba el ancla de tierra y entonces empezamos a halar por el cable, y halamos todo el cable adentro y hallamos lo cortado y atado el bejuco en el cable, y entonces vimos estar cortado el cable, y vimos la traición que querían hacer.

Este día por la mañana uno de los españoles que tenían cautivos se les huyó y metió en el arcabuz, y ellos viendo que aquel faltaba, creyendo que se hubiese ido al navío, se fueron todos sin decir nada y lleváronse consigo los otros dos españoles.

Este español se metió a la costa hacia nuestro navío debajo de unas piedras, y desde allí nos llamaba con la mano, y viéndolo del navío mandó el Capitán que fuese la barca a ver qué era, y llegando cerca el español

se echó a nado, y lo tomaron en la barca y lo trujeron al navío, del cual supimos todo lo sobredicho y otras muchas cosas de la gente y tierra porque era muy gran lengua, llamábase Sebastián⁷³, natural del puerto de Portugal, casado en la Coruña, al cual hicimos los refrigerios que se pudo, y el Capitán le dio de vestir.

Este español fue preguntado si sabía en qué grados estaba aquella tierra, el cual dijo que el bachiller Tarragona, que vino en el armada del Comendador Loaysa, dijo que una bahía que estaba cerca de allí había tomado ocho grados, esta gente se llama célebe, es una gente de muchas traiciones, es gente que alcanzan mucho oro y tienen minas de donde lo sacan, vístense de paños de algodón bueno, es gente blanca de buena disposición y las mujeres son hermosas, andan en cabello ellos y ellas, tienen por armas unas espadas que les llaman alfanges, y lanzas y flechas y cerbatanas con yerba que tiran con la boca puesta la yerba en una saetica de un palmo, tienen armas defensivas unas corazas de pescados y coseletes de algodón muy buenos, tienen tiros de pólvora de bronce, saben hacer pólvora, es gente de guerra, y tiénela unos con otros; hay entre ellos Reyes coronados con sus coronas de oro y piedras de mucho valor, tienen muchos puercos, gallinas y arroz y otras muchas comidas.

De aquí nos hicimos a la vela con Norte y allegamos a un cabo que se llama Tacabna, que está en cinco grados de la banda del Norte, está cincuenta leguas de donde nos tomaron el ancla; anduvimosla en tres días y pasamos el cabo y estando dos leguas delante de él al Sur diónos mucha cantidad de Norte, y amainamos la vela y estuvimosnos al reparo, después saltó el viento al Les Nordeste y metímonos por bahía dentro, y fuimos a parar a una isleta que tenía tres leguas de box: ésta está poblada tres leguas de la Isla grande y queriendo tomar puerto echamos sonda y no

⁷³ Granados identifica plenamente al marino que rescataron: “El miércoles de Ceniza se vino a la costa un español, natural de la Coruña, que se decía Sebastián de Puerta, casado en la Fraxa de la Coruña, el cual venía en el Galeón Parral, en la conserva del gobernador Loaisa. Este Galeón llegó a esta isla que se dice Vizcaya; tiene una provincia que se dice Bixalio y otra Catile y otra que se dice Ratabahuy. Este estaba cautivo, y fue el que dijo que está el Maluco al Sur”. Relación hecha por Francisco Granados de la armada de Saavedra. Documento núm. xxxvi de la Colección Navarrete, tomo v, pp. 465-475 (fragmento).

pudimos tomar fondo, amainamos la vela y fuimos con la barca a tierra, iba dentro el Capitán y otros doce hombres con la lengua y en llegando que llegamos un tiro de piedra de tierra, salieron los indios obra de cincuenta hombres, con sus armas, espadas y paveses y la lengua les habló diciéndoles que no tuviesen miedo, que ellos no iban a hacelles ningún daño sino a compralles bastimentos; y que se los pagarían, los cuales se espantaron viendo que les hablaban en su lengua y respondieron que irían a hablallo el Rey que estaba gotoso y que venía y que esperasen que por su dolencia no podía venir tan presto, el cual llegó que traía consigo su mujer y dos hijas mujeres y otros dos hijos hombres, uno de ellos le traía las armas y traía una armadura de cabeza de pluma en la una mano, y en la otra el espada y la rodela y llegó a la lengua del agua y se asentó en el suelo en unas mantas que le tendieron, y entonces le habló la lengua y díjole que allí venía un Capitán del emperador de España, y que venía a hacer paz con ellos y a tenellos por amigos y no hacelles ningún mal ni daño, y él respondió que qué querían, y el Capitán dijo que quería bastimentos y que se lo pagaría y él dijo que no podía dar nada hasta hacer paz con él, y que hecha él daría de lo que tenía; el Capitán preguntó a la lengua el orden que tenían de hacer paz, el cual dijo que la paz se hacía sangrándose de los brazos, y la sangre que el uno sacase había de beber el otro, y el otro la del otro, el Capitán le dijo que entrase en la barca que no tuviese miedo, y él respondió que no quería, sino que saltase él en tierra que lo podían hacer seguramente, pues veían que tenía allí su mujer e hijos, y queriendo el Capitán saltar en tierra, viendo que iban con sus armas y a punto de guerra les dijo que no saltasen con armas sino sin ellas, que él se temía que lo matasen o le hicieron otro agravio pues entraban armados y para podersele hacer, porque él era enfermo y no se podría defender de ellos, que no saltasen en tierra sino se fuesen a su navío y que allí él les enviaría todo el bastimento que quisiesen muy al su placer, lo cual el Capitán aceptó y se volvió a su navío, y como en la bahía no había donde surgir por ser tan hondable no se pudo echar ancla, y estando así, saltó el viento al Norueste y fuenos forzoso dar vela y pasar adelante sin poder tornar a hablar del Rey que estaba en tierra; andaríamos este día diez leguas.

Saliendo de la bahía, dimos sobre dos islas, la una se llama Candiga y la otra Sartagan, ambas a dos son pobladas la una de la otra un cuarto de media legua: Candiga es una isla alta de un monte redondo alto, tiene de box tres leguas; la otra es baja, tiene unos cerros no muy altos, tienen de box cuatro leguas, estará de la isla de Mindanao tres leguas, están estas islas en cuatro grados.

Tomamos puerto a medio día y antes que surgiésemos salieron los naturales con sus caraluz hasta veinte personas y entre ellos traían dos españoles atadas las manos atrás, desnudos en cueros solo unas bragas; éstos eran de los de la armada del Comendador Loaysa y llegaron al navío saludándonos los españoles en nuestra lengua y dijeron: Nosotros somos del armada del Comendador, y estamos aquí cautivos cinco meses ha, los cuales rogaron al Capitán por amor de Dios los rescatase y no dejase allí; entonces el Capitán les respondió, estad seguros que aunque me pidan todo cuanto yo traigo con tanto que no sea él navío yo os dejaré, hablad a los naturales y decirles como yo vengo en nombre del Emperador a hacer paz con ellos, y que querría algunos bastimentos que se lo apagaré muy a su placer, y así se fueron a tierra y el navío surgió y los naturales tornaron a volver al navío después de surto con los mismos españoles, y nos hablaron diciendo que primero que nada nos diesen se había de hacer la paz, la cual se hacía bebiendo la sangre, como ya es dicho; el Capitán les dijo que entrase uno de ellos en el navío e iría un español a tierra, y así se hizo que fue un español en tierra y quedó un natural de ellos en el navío en rehenes hasta que el español volviese, y luego otro día vino el Rey y hízose la paz y trujeronnos muchos bastimentos de gallinas, arroz y vino de la tierra y batatas y clavo y canela por lo cual se les dio mantas y masteles ricos de los de la Nueva España; estuvimos tres días en esta isla, en los cuales rescatamos los dos españoles por los cuales pidieron por su rescate oro, señalaron bulto de setenta pesos los cuales el Capitán les dio de una barreta que llevaba fundido y marcado, y tomaron el navío los dos españoles y más les dio por rescate de los dichos una barra de hierro que ellos pidieron, y estos dichos españoles, nos dijeron como los Castellanos estaban en una isla que se llamaba Tidore en una fortaleza y que tenían guerra con los portugueses; estaban de aquesta isla cien leguas.

Hicímonos a la vela con Norte la vía del Sur y anduvimos cuatro días viendo siempre islas pobladas y llegamos a la isla de Ternate donde los portugueses tienen una fortaleza, y a medio día vimos venir unas coracoras que son unos navíos que hay por aquella tierra que eran tres donde venían cinco o seis portugueses, la una de ellas se llegó a nuestro navío y respondimos que era de España y veníamos de la Nueva España, y sin más nos hablar ni decir cosa volviéronse a más andar, y se fueron a su fortaleza que estaría de nosotros diez leguas.

Este mismo día a la tarde vino a nosotros tres coracoras de la ciudad de Gilolo, donde los españoles del Comendador Loaisa tenían una fortaleza y llegaron a nosotros, y en cada una venía un español los cuales nos preguntaron que de donde era el navío y les dijimos que de España, y ellos no nos creían diciendo que les burlábamos que éramos portugueses, a los cuales se les dijo que mirasen la bandera que eran las armas del Emperador y les certificábamos que éramos españoles como lo decíamos, que se llegasen a nosotros y no hubiesen miedo y habiéndoles hecho todos los juramentos que se podían hacer que éramos españoles, no lo creían y con temor se llegó el uno de ellos y entró dentro en nuestro navío, y como se acabó de satisfacer que éramos españoles llamó los otros dos y también entraron dentro, y hablado a todos el Capitán supo de ellos como diez leguas de allí estaba el Capitán Hernando de la Torre con hasta ochenta hombres de los del armada del Comendador Loaisa, y luego se partió uno de los españoles a dar mandado y facer saber nuestra venida al dicho Capitán y quedaron en nuestra nao los otros dos españoles, y las otras dos coracoras con los naturales fueron a dar mandado al Rey Tillo que estaba tres leguas de allí.

Otro día por la mañana vimos venir una fusta y diez o doce coracoras que la traían remolcando, porque era calma, y éstas vinieron de la isla de Ternate donde los portugueses están y se llegaron a nuestro navío y viéndolos venir los dos españoles que en nuestro navío habíamos recibido, dijeron al Capitán que aquellos venían para prenderlo o echar a fondo el navío, que como hombres que los conocían les avisaban que no los dejasen llegar y que les tirase con sus tiros para desviallos, porque llegando cerca de ellos serían señor de él y él no de ellos; el Capitán respondió que él no venía para pelear con nadie ni hacelles ningún daño entre tanto que ello

no se le hiciesen, y llegados a nosotros nos saludaron y preguntaron que de dónde era el navío, a los cuales dijimos que de la Nueva España y el Capitán que en la fusta venía que se decía Hernando de Vanday, dijo que pasase nuestro Capitán allá en su barca y nuestro Capitán le respondió que se embarcase él en la suya, y él haría lo mismo, y partiesen el camino y allí se hablarían, el cual dijo que no quería sino que fuese él a su fusta y nuestro Capitán respondió que no quería dejar su navío y entonces les preguntó nuestro Capitán que si había algunos españoles en aquella tierra, los cuales respondieron que había siete u ocho meses que había llegado allí una nao de España y ellos los habían llevado a su fortaleza y dádoles bastimento y carga de especia, y enviádoles a España, y lo mismo harían a ellos que fuesen a su fortaleza, el Capitán dijo que se fuesen adelante que él se iría tras ellos, y ellos dijeron que no se habían de ir sino lleválo consigo, y visto que no quisimos facer lo que ellos decían nos fue requerido que nos fuésemos con ellos donde no que el daño que se recreciese fuese a culpa del Capitán, y nuestro Capitán respondió que si en la tierra no hubiese españoles que él haría lo que ellos decían pero que si los había que él quería ir donde ellos estaban pues eran naturales de su reino, y a aquello venía él, los cuales dijeron que no los había en toda la tierra, entonces dijo uno de los españoles a un Ximón de Vera, que era el que hablaba lo que su Capitán mandaba, ah Ximón de Vera, por qué no habláis verdad, y de que ellos esto oyeron fuéronse cara popa y mandaron al lombardero que diese fuego a un cañón pedrero que tenían a la proa el cual dio fuego, y quiso Dios estorbar que no saliese, y lo mismo hicieron los otros tiros que nos quisieron tirar que nunca salieron, y visto lo que querían hacer el Capitán mandó dar fuego a nuestra artillería y tiramos los tres tiros sin hacelles ningún daño, porque como la fusta era pequeña y estaba muy junto de nosotros no la pudimos coger y en este tiempo armóse un aguacero del Sueste y tiramos la via del puerto de la ciudad de Gilolo donde los españoles estaban.⁷⁴

⁷⁴ “Todo el afán con que los españoles defendieron las islas del Maluco le valieron al Emperador Carlos v, trescientos cincuenta mil ducados, cantidad que pagó el Rey Don Juan de Portugal por ellas. Con ese dinero se fue Carlos v, a Italia –año de 1529– para que el Papa le ciñese la corona imperial”. Fran-

Y luego con el viento los dejamos por popa los cuales siguieron tras nosotros y no nos pudieron alcanzar y así nos fueron siguiendo y tirando tiros hasta llegar al puerto, y después que hubimos llegado se volvieron los portugueses a su fortaleza y toparon en el camino un bajel en que venía otro Capitán con gente de socorro y mucha artillería y volvieron sobre nosotros y pusieron a tiro, donde nos podían tirar y comenzaron a darnos batería y nosotros a ellos, quiso Dios que nos dieran más de un tiro en el mastel mayor que nos pasaron la vela cogida y cayó la pelota sobre la cubierta sin hacer mal a nadie, estarían tres o cuatro horas bombardeándonos y estando en esto venía en nuestro socorro una fusta que los nuestros tenían que la enviaba el Capitán Hernando de la Torre, y vista por los portugueses se retiraron huyendo y se fueron a su fortaleza.

Allí donde estábamos surtos estaba la fortaleza que tenía la gente del Comendador Loaysa y allí estaba por Capitán Hernando de la Torre, natural de Burgos, (hijo de Alonso de la Torre y de Catalina Montenegro), el cual tenía hasta ciento y veinte hombres y dos docenas de tiros de artillería y aquella fusta que vino en nuestro socorro: Nuestro Capitán y toda la gente de nuestro navío que serían hasta treinta hombres, saltamos a tierra y fuimos muy bien recibidos del Capitán y de los demás que allí estaban de los cuales supimos que había que estaban allí, ochos meses que habían llegado con la nao Capitana sola, y el Rey de Tidore los había recibido de paz y dádoles todos los bastimentos que habían menester por sus dineros; ese Rey de Tidore que se llama Rasamira los recibió en aquel puerto y se favoreció de ellos contra los portugueses que le daban guerra y había recibido malas obras de él por estar bien con las cosas de nuestro Emperador, porque como muchos días antes allí había estado el Capitán Espinosa con una nao de la armada de Magallanes y de esto nos conocían y tenían amistad a nuestra España, el dicho Capitán Hernando de la Torre nos aposentó a todos haciéndonos muy buen tratamiento; estuvimos allí

cisco López de Gómara, *Historia de las Indias*. Madrid, 1925, B.A. E. Editorial Hernando, S.A., pág. 222.

Otro sí: Capitulación hecha en Zaragoza entre los embajadores de España y Portugal, sobre la transacción y venta que el emperador Carlos V, hizo al Rey de Portugal de las islas del Maluco, en la forma en que se expresa. (Archivo de Indias, en Sevilla, leg. 1, papeles del Maluco de 1519 a 1547).

dos meses dando carena a nuestro navío y aderezándolo de todo lo necesario dende a dos días que estábamos surtos tornaron los portugueses con su fusta y su batel a bombardearnos y no nos hicieron ningún daño.

Dende a quince días tornaron a venir con su fusta y ellos venían con intención de bombardearnos nuestro navío que teníamos en seco para dalle carena y creyendo que la fusta del Capitán Hernando de la Torre no estaba allí porque así les había dicho una espía, que habían enviado para ello, venían junto a la costa escondidos para podello hacer más a su salvo y como fueron sentidos la fusta se aderezó de gente e iba por Capitán un Fulano de los Ríos, natural de Toledo, el cual iba avisado que no se pusiese a bombardear con ellos por la mucha artillería que solían traer sino que aferrasen y así lo hizo, que llegado a donde lo pudo hacer, abordó con la fusta a los portugueses y les mató con el artillería y escopetas mucha gente y al Capitán de la fusta que se decía Fernando de Vanday, y muerto el Capitán los demás se dieron y fue traída la fusta a nuestra fortaleza y la gente de ella presa.

Nuestra nao se acabó de aderezar en fin de mayo de mil quinientos y veinte y ocho, y aderezada vino un portugués de la fortaleza suya con una carta para nuestro Capitán Álvaro de Sayavedra, la cual era de Gonzalo Gómez de Acevedo, Capitán que allí había poco que había llegado con doscientos hombres y cinco navíos, y por voluntad del Capitán don Jorge de Meneses, luego que esta gente llegó, quisiera venir sobre nosotros a destruirnos, a lo cual no le salió el Gonzalo Gómez de Acevedo diciéndole que le mostrase mandato del rey de Portugal que era servido de ello que él lo haría porque donde que él no quería hacer, y en la carta escribía al Capitán Álvaro de Sayabedra que fuese en un parol y que él venía en otro para que hablasen, y esto no tuvo efecto por muchas razones que Hernando de la Torre daba por donde se estorbó.

Visto por nuestro capitán estar aderezada su nao se determinó de embarcar y aderezó su matalotaje y lo necesario y el Capitán Hernando de la Torre dio obra de sesenta quintales de clavo de lo que tenía del Emperador.

Estando para embarcarnos, un Ximón de Brito, portugués que allí estaba con Hernando de la Torre que de su voluntad allí se había venido, dijo a nuestro Capitán que él quería venirse con nosotros, y como nuestro

Piloto se nos había muerto y éste nos dijeron que lo era y por ruego del Hernando de la Torre el Capitán holgó de ello, y otros cuatro portugueses de los que se habían tomado en la fusta también los recibió y se les asentó su sueldo, y así nos embarcamos hasta treinta hombres y nos hicimos a la vela a tres de junio de dicho año.

De allí salimos con Sudueste y corrimos al Lesnordeste, y anduvimos tres días y al cabo de ellos nos dieron calmas, la cual tuvimos veinte y cinco o treinta días y tornonos a dar un poco de tiempo, con la el cual anduvimos obra de doscientas cincuenta leguas que llegamos a una isla que se llama la Isla del Oro, aquí tomamos puerto; esta es una isla grande muy poblada de una gente negra, los cabellos crespos, desnudos, tienen armas de hierro y espadas, y estos nos daban de comer por nuestro rescate gallinas y puercos y arroz y frijoles y otras comidas muchas; estuvimos allí treinta y dos días por no tener tiempo para navegar.

Y estando para hacernos a la vela este Ximon de Brito y los otro cuatro portugueses, estando nuestro capitán en tierra, se metieron en la barca diciendo que iban a la isla los cuales se hicieron a lo largo de la mar la vuelta de donde habíamos venido, y nos llevaron la barca, sin poder estorbárselo los del navío ni los que estaban en tierra.

Visto por el Capitán que la barca y aquellos se habían ido, hizo una balsa y se fue al navío con la gente que con él estaba, y acordó de hacerse a la vela y así lo hizo y de allí salimos con Sur y corrimos al Leste catorce leguas a una isla por la cual corrimos cien leguas por islas que había muchas, y surgimos en un isleo poblado y los naturales de allí salieron en unos paroles a nosotros dos leguas en la mar a flecharnos; ésta es una gente negra y desnuda, feos, estuvimos allí tres días y aquí tomamos tres indios y los metimos en el navío y nos hicimos a la vela y corrimos obra de doscientas y cincuenta leguas hasta dar en otras islas pobladas de gente blanca barbados, los cuales salieron en sus paroles a nosotros con hondas y piedras amagando para tirarnos, y así se tornaron a su Isla; esta Isla está en siete grados.

Desde allí corrimos al Norte y Nornorueste hasta llegar en catorce grados y allí nos dieron vientos contrarios les nordeste muy recios tan forzosos que nos fue necesario arribar la vuelta de donde habíamos venido,

y con este tiempo corrimos hasta una isla que está trescientas y ochenta leguas de Maluco que una de las islas que se llama de los Ladrones y no la pudimos tomar, pasamos de la banda del Sur de ella y corrimos al Hueste hasta la isla de Mindanao, llámase aquella costa Viscaya nombre de los naturales de la tierra y de allí fuimos a Sartagan adonde habíamos dejado un español cuando por allí pasamos que estaba malo y allí tomamos puerto y estuvimos dos días esperando indios que nos diesen agua y nos dijese del español, los cuales vinieron y nos dijeron que el Rey no estaba allí, y que se había llevado consigo al español y mentían, que lo habían vendido, lo cual supimos después en Malaca del mismo español que estaba allí que se decía Grijalva y como no teníamos barca ni remedio con que tomar agua ni los indios no las quisieron dar, tiramos nuestro camino hasta ir a reconocer las islas de los Menhao que están veinte leguas de las islas de Maluco y de allí nos fuimos a la isla de Tidore donde habíamos salido la primera vez. Allí hallamos a Hernando de la Torre con la gente que antes tenía y aquí tomamos puerto.

Aquí llegamos por el mes de octubre del año de quinientos y veinte y ocho y tornamos a varar la nao y dar carena y mudar el plan, en lo cual estuvimos seis meses.

Aquí hallamos a Ximon de Brito y uno de los que con él huyeron con la barca, el cual había dicho que el navío y todos nosotros nos habíamos perdido y él se había escapado en la barca; contra él procedió el Capitán Hernando de la Torre y lo sentenció a hecho cuartos, y al otro a ahorcar, y así lo hizo.

De aquí nos tornamos a hacer a la vela a ocho de mayo, y salimos al Es Nordeste y anduvimos por el mismo camino que primero habíamos hecho y por las mismas islas y llegamos a donde habíamos tomado los tres indios ya dichos; los dos de ellos a la vuelta se nos habían echado a la mar y el otro trujimos hasta allí, y allí lo echamos en la misma isla donde lo habíamos tomado, el cual iba cristiano y ladino de nuestra lengua, el cual se echó para que dijese a los indios qué gente éramos y que nos trajesen algunos bastimentos, que se lo pagaríamos y por echar la barca fuera y porque él se atrevió a ir a nado el Capitán lo echó a nado por su

voluntad y los naturales de la isla lo vimos que lo mataban en el mar, y en fin lo mataron.

Hicímonos a la vela tirando nuestro camino al Es-nordeste, y obra de doscientas y cincuenta leguas hallamos otras islas pequeñas, la una de ellas tenía cuatro leguas y las otras cuatro tenían a legua cada una; todas pobladas de gente morena barbados desnudos con unos masteles de palmas.

Aquí salió a nosotros en un parol cuatro o cinco indios y se allegaron tan cerca de nosotros que nos hablaban, y por señas nos decían que amainásemos y uno de ellos nos tiró una piedra muy recia que nos dio en un costado del navío a la popa, que nos hendió la tabla en que dio el golpe; el Capitán mandó armar una escopeta y que le tirasen, no le acertaron y así se fueron a su isla y nosotros nuestro viaje; estas islas están en siete grados y de donde partimos mil leguas, y de esta Nueva España otras tantas.

De allí corrimos al Nordeste y anduvimos ochenta leguas y hallamos otras islas bajas y en una de ellas surgimos y estando surtos alzamos una bandera y vimos gente, y llamándolos con la bandera vinieron a nuestro navío seis o siete paroles y surgieron por proa de nuestro navío y el Capitán se puso a la proa, y les echó una manta y un peine, y ellos la tomaron y tomándola se llegaron a bordo y entraron todos dentro, que serían hasta veinte hombres y entre ellos una mujer que se creyó ser hechicera, la cual ellos traían para que les dijese qué gente éramos según lo que la india con cada uno de los que en el navío estaban hacía de tentarnos con sus manos; el Capitán les hizo buen tratamiento y le dio de lo que en el navío traíamos, y con ellos nos hicimos amigos, por manera que un español se atrevió a ir con ellos a tierra y así fue, y en saltando en tierra luego vinieron los señores de la tierra a hablar al español y lo llevaron consigo a sus casas, que son grandes y cubiertas de palma; esta gente es blanca y pintados los brazos y cuerpo y las mujeres son hermosas y los cabellos negros y largos, andan cubiertas todo el cuerpo con unas esteras muy delgadas y primorosas y descalzos, tienen por armas varas tostadas y por mantenimiento cocos y pescado; esta isla será de una legua, allí saltó en tierra el Capitán y toda la gente y saliéronlos a recibir los hombres y mujeres con atambores y cantando, y el Capitán se asentó en un bohío con

el Señor en cual entre otras cosas que al Capitán preguntaba, le preguntó que qué era una escopeta que vido, y por señas se le dio a entender lo que era, dijo que la tirasen y por hacelle placer la mandó el Capitán tirar y fue tan grande el temor que todos tuvieron de oilla soltar que todos cayeron en tierra amortecidos y temblando el Señor y toda la gente comenzó a huir fuera de los bohíos por los palmares adelante y el Señor y otros estuvieron quedos aunque bien asombrados, y salió de allí él y toda la gente que serían hasta mil ánimas, se embarcaron en sus paroles, y se fueron a una isla tres leguas de allí; nosotros nos estuvimos quedos sin hacelles ningún daño, y por ir mal dispuesto el Capitán estuvimos ocho días en aquella isla, en los cuales tomaron a venir los indios, y nos ayudaron a tomar diez y ocho pipas de agua y nos dieron dos mil cocos, y hacían todo lo que nosotros les mandábamos. Estas islas están en once grados de la banda del Norte de la línea.

De allí nos partimos con Lesnordeste al Norte y anduvimos hasta ponernos en veinte y seis grados, y aquí nuestro Capitán murió, y al tiempo de su fin y muerte llamó a toda la gente y a todo rogó que navegasen hasta treinta grados, y que puesto allí sino hallasen tiempos con que venir a la Nueva España, que se volbiesen a Tidore y diesen el navío y todo lo que en él iba al Capitán Hernando de la Torre, para que hiciese lo que fuese servicio de Dios Nuestro Señor y del Emperador; señaló por Capitán a Pedro Laso, natural de Toledo, el cual murió dende a ocho días y quedaron por principales el Maestre y Piloto, y así corrimos hasta ponernos en treinta y un grados siempre con vientos contrarios, y como allí no hallamos tiempo que nos ayudase, fué nos forzoso arribar por donde habíamos venido.

Desde los treinta y un grado corrimos al Hueste hasta llegar a una isla de los Ladrones y allí tomamos puerto; en los treinta y un grados nos hallábamos de las islas de Maluco, mil y doscientas leguas; en esta isla estuvimos un día y tomando algún refresco, y allí perdimos un ancla.

Desde allí nos hicimos a la vela la vuelta de Maluco y anduvimos hasta la isla de Viscaya y no la pudimos tomar, pasamos de largo y fuimos a las islas de Taraole que están de Maluco ciento y veinte leguas, y nunca pudimos tomar fondo, y por esta causa nos pasamos de largo y fuimos a

la isla de Gilolo y allí fuimos a Zamazo⁷⁵ que es la misma costa de la Isla y allí surgimos en el puerto.

A este puerto llegamos en fin de octubre y allí hallamos al Capitán Hernando de la Torre⁷⁶, el cual había perdido la fortaleza de Tidore que se la habían tomado los portugueses, al cual se le entregó el navío con todo lo que él iba y el Capitán se entregó en él, y así del navío como de la ropa y hacienda que de nuestro capitán iba se hizo cargo.

Toda la gente que en el navío iba que serían hasta diez y ocho hombres saltamos en tierra, y visto que el navío se perdió de broma y que los que allí estaban pasaban mucho trabajo con la desorden que había, (fuimos) unos a Malaca y otros quedándose allí nos desbaratamos; los que fueron a Malaca fuimos presos por el Capitán don Jorge de Castro, el cual nos mandó que no saliésemos ni nos dejasen salir de allí donde estuvimos dos años y medio, y de veinte hombres que allí fuimos no escaparon sino nueve personas, y hasta que del Rey de Portugal vino mandado que nos dejasen ir nos tuvieron allí.

El autor de todo lo dicho es Vicencio de Nápoles, el cual partió en la dicha armada de la Nueva España y anduvo en todo lo dicho y vino a Portugal y de allí a España y fue a la corte de S. M. y hizo relación de todo el viaje, y pidiendo ayuda para su trabajo le mandaron dar catorce ducados, y éstas fueron las mercedes de los del Consejo.

Todas las relaciones y padrones de toda la navegación tomó el Gobernador de la India Nuño de Acuña a Hernando de la Torre, porque habían quedado en su poder.

Este hombre que se dice Grijalva que atrás dijimos haber dejado en una isla y no se aclaró quedó por olvido y pasó de esta manera:

⁷⁵ Puerto de Zamapo, en la isla de Batoulaim. Era gobernador del pueblo de Bubacar, vasallo del rey de Tidore.

⁷⁶ El Capitán Hernando de la Torre, junto con algunos supervivientes de la expedición de Magallanes y de Saavedra, regresó a España en 1538. Entre los que regresaron con él se encontró el escribano de la armada de Saavedra, Francisco Granados, que en ese año pidiese le paguen sus sueldos de los once años que ha servido a S.M.

AGI, Patronato Real. Papeles de Simanca, t. I, fol. 149 Est. I. caja 2, leg. 1/10. "Expedición al Maluco", papeleta 13, duplicado T. III de Patronato Real. Fondos recopilados en Europa por Don Francisco del Paso y Troncoso. (En el Archivo del Museo Nacional de México).

Al tiempo que íbamos en nuestra navegación para las islas del Maluco, llegamos a la isla de Sartagan que es en el Archipiélago, está de Maluco obra de ciento y veinte leguas; en esta isla tomamos puerto y estuvimos tres días contratando con los naturales, comprando bastimento de gallinas y puercos y arroz porque tienen cantidad de ello, este Grijalva iba muy doliente tanto que se creía no escapar; él pidió al Capitán que por cuanto él estaba para morir, le hiciese merced de dejarlo en aquella isla y viendo que estaba muy malo el Capitán lo dejó al Gobernador de aquella isla rogándole por la lengua que llevaban que le curasen y tratasen bien, y los naturales respondieron que lo harían, y así se partió el navío.

Este español estuvo allí en la isla ocho meses, y el Gobernador de ella lo vendió al Rey de la isla de Mindanao, y allí estaban otros españoles de los que se habían perdido del Armada del Comendador Loaysa, lo cual se supo en Malaca, y el Gobernador García Desa, escribió al Rey de Borneo que tres españoles que estaban en la dicha isla en su poder los enviase a Malaca, y este Rey habló a los españoles diciéndoles que de Malaca enviaban por ellos que si ellos se temían de ir allá que no los enviaría y que si querían ir que les daría en que fuesen, y ellos dijeron que querían ir y el Rey les dio un junco en que fuesen, los cuales fueron a Malaca que hay desde aquella isla hasta Malaca vimos a estos españoles de quien se supo lo sobredicho.

Esta isla de Borneo tiene de box más de ciento y cincuenta leguas; en ella están moros y gentiles, tienen guerra los unos con los otros, están amigos de los portugueses pero no les contribuyen de cosa ninguna más de contratación que tienen con ellos en compralles Canfora que hay mucha cantidad y esclavos que los venden.

Concuerden estos traslados con sus registros originales que quedan en este dicho Archivo (a que me refiero) y van escritas en sesenta y siete fojas de papel con ésta, rubricadas de mi señal, en cuya certificación lo firmé en la dicha fortaleza y Archivo Real de Simancas a diez días del mes de julio de mil setecientos sesenta y nueve años.

Derechos con papel sellado

Trescientos. Vale.

Don Manuel Santiago de Ayala.

Rúbrica.

5. Relación hecha por Francisco Granados, escribano de la armada de Saavedra; relación del viaje que hizo Álvaro de Saavedra desde la costa Occidental de Nueva España a las islas del Maluco⁷⁷

El viaje que hice en el descubrimiento del especería desde La Nueva-España hasta la isla de Maluca, es lo siguiente. Salí del puerto de Zaguatanejo, que es en la Nueva-España, En provincia de Zacatala, jueves víspera de Todos los Santos, que se contaron postrero de Octubre de 1527 años, con dos navíos y un bergantín. Este dorrió por el Oesudueste seis leguas.

Otro día viernes 1º de Noviembre corrimos por el dicho viento ocho leguas. Este día se me murió un cirujano que llevaba que se llamaba Maestre Francisco, e echámoslo a la mar.

Sábado por la mañana , a 2 de Noviembre, corrí al sur diez leguas, porque el tiempo no nos dejó ir al Oesudueste, donde era nuestro camino.

Domingo siguiente corrí por el Sudueste catorce leguas.

Lunes siguiente, a 5 del dicho mes, corrí por el dicho viento diez y siete leguas.

Martes siguiente corrí por el Oesudoeste veinte y cinco leguas. El sábado siguiente veinte leguas.

Domingo siguiente veinte leguas,

Lunes siguiente veinte leguas.

Martes siguiente ocho leguas,

Miércoles siguiente corrí siete leguas. Este día se descubrió una agua al navío en que yo iba, y grande, debajo de un pañol de pan que llevaba a popa en las encaldas de popa, que en ninguna manera se pudo tomar: tuve necesidad de alijar a la mar algún pan, cantidad de 30 quintales, y alguna carne y otras cosas; era el agua de tal arte que daba a la banda. Entre la noche y día treinta veces tuve necesidad de pasar gente de los otros navíos al mío, para que ayudasen a echar el agua fuera.

⁷⁷ Viene de: Martín Fernández de Navarrete. "Colección de los viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo xv", tomo v. *Expediciones del Maluco, Viajes de Loaysa y de Saavedra*. Madrid en la Imprenta Nacional, año de 1837, núm. xxxvi. Está sacada del libro que trajo Francisco Granados, escribano de la armada. (Copia de aquel tiempo, pero defectuosa y de mala letra, en la Biblioteca alta del Escorial, Cod. en fol. de Misceláneas 2. & 7. fol. 373 al 381).

Jueves siguiente corrí al Oeste 42 y dos leguas.

El viernes corrí 37 leguas. Este día parecieron muchos pájaros y aves de tierra, y señales de ella.

El sábado siguiente corrimos cuarenta leguas.

Domingo siguiente corrí cuarenta leguas.

Lunes siguiente corrí 35 leguas.

Martes siguiente corrí cuarenta leguas.

El miércoles siguiente corrí 45 leguas.

El jueves siguiente corrí treinta leguas.

El viernes siguiente corrí 35 leguas.

Sábado siguiente corrí 25 leguas.

El domingo siguiente corrí 35 leguas.

Lunes siguiente corrí 40 leguas.

Martes siguiente corrí veinte y ocho leguas.

El miércoles siguiente corrí ocho leguas. Este día amainado con alma hasta el viernes a media noche que guindamos, y corrí la vuelta de Norueste 4° del Oeste, en busca de una tierra que me dijeron los del navío que habían visto otro día antes: corrí en busca de ella por esta derrota hasta cuarenta leguas.

El viernes siguiente corrí ocho leguas. Este día estuve amainado con calma hasta el viernes a media noche que guindamos, y corrí la vuelta de Norueste 4° del Oeste, en busca de una tierra que me dijeron los del navío que habían visto otro día antes: corrí en busca de ella por esta derrota hasta cuarenta leguas.

El viernes a media noche torné a mi camino al Oeste, y corrí hasta el domingo todo el día a 40 leguas a mi camino.

Lunes. Que se contaron dos días de diciembre del dicho año, corrí cuarenta leguas.

Martes siguiente corrí 38 leguas.

Miércoles siguiente corrí 47 leguas

Jueves siguiente corrí 40 leguas.

Viernes siguiente corrí 40 leguas

Sábado siguiente corrí 18 leguas

Domingo siguiente, que se contaron ocho días del mes de diciembre, corrí treinta leguas.

Lunes siguiente corrí 38 leguas

Martes siguiente corrí 40 leguas

Miércoles siguiente, queriendo el piloto que llevaba, que corriésemos al Oeste 4° del Norueste, corrimos 28 leguas.

Jueves siguiente por la misma derrota 38 leguas.

Este día tomo el piloto el altura por el sol, y hallóse en 11 grados e 2 minutos.

Viernes siguiente corrí 18 leguas.

Sábado siguiente corrí treinta y 8 leguas. Esta noche me derroté de mi conserva, y ellos de mí, con temporal.

Lunes corrí, sin haber vista de los navíos por mi camino,

Que era el Oeste, en busca de los Ladrones, 30 leguas.

Martes siguiente corrí veinte y dos leguas.

Miércoles amainamos la noche desde pasadas cinco ampolletas hasta el día: este mismo día anduve catorce leguas.

Jueves corrimos por la misma derrota 18 leguas.

Viernes siguiente corrí 28 leguas. Este día parecieron rabihorcados.

Sábado corrimos al Oeste 28 leguas.

Domingo, que se contaron 22 de diciembre corrí al Oeste 20 leguas.

El lunes siguiente corrí 30 leguas. Este día vimos muchas aves de tierras, grajacos blancos y otras aves.

Martes siguiente, que se contaron 24 de diciembre, corrí por Oeste y por el Sudueste treinta leguas.

Miércoles siguiente corrí por el Oeste veinte y cinco leguas.

Jueves siguiente, entiéndese todo esto con sus noches, corrí 28 leguas.

Viernes siguiente corrí treinta leguas,

Sábado siguiente corrí por la dicha derrota 22 leguas. Este día mandó el piloto que llevaba, se cambiase la derrota para ir en busca de la boca del Archipiélago por el Sudueste; fue esto después de puesto el sol, y anduve esa noche por el dicho suduoeste hasta 10 leguas. Y el domingo siguiente, siendo de día, a 29 del dicho mes de Diciembre, pareció una isla y fuimos a ella, y andándola costeano, parecieron cinco o seis velas, y fui sobre

ellas para lengua y saber de qué tierra eran, y huyeron todas, Esta isla me certifico el piloto que era la isla de los Ladrones, donde a Magallanes le hurtaron el batel.

Anduve sobre esta tierra dos días y una noche buscando salida; no se pudo hallar, que a 100 pasos de la tierra no se pudo tomar fondo con 120 brazas de cuerda. Así fue pasando el domingo y su noche, y el lunes a hora de vísperas hice al Maestre que trabajase por tomar una noticia en el navío de la provisión, y tomó la existencia: mandó el piloto que corriese el navío al Oeste en busca de la isla de Bimian, porque le pareció que allí hallaríamos nuestra conserva, y sino de allí nos iríamos a la isla de Grade: así de lo que del lunes caminamos hasta noche pudimos correr seis leguas.

Martes corrí por el Oeste 36 leguas.

El miércoles, que se contaron 1° día del mes de Enero y 1° de año de 28, a hora de vísperas llegue a una isla que tenía otros dos isleos pequeños y tierra baja toda, y corrí hasta 30 leguas una parte de ella, y surgí con una ancla: estuve esa noche fondeando.

Otro día jueves por la mañana hice que fuese el piloto en la barca a ver si me podía llegar junto con esta isla, y hallo que era todo hondable aunque sucio; pero no me pude llegar a tierra, que era el viento muy contrario y mucho: aquí estove surto el jueves todo el día y la noche, tomando ciertas pipas de agua salada para lastre.

Este día vimos una vela de lejos; no supe quién era.

Viernes siguiente levanté ancla y vine la vuelta de la isla pequeña que estaba hasta 4 leguas de esta otra do surgí; y viniendo sobre ella, pareció una vela que arriba digo en la misma isla donde yo iba; por manera, que tomamos casi a una tierra en la dicha isla. Envié la barca en tierra con el maestro de campo y quince hombres para que tomasen lengua, y fue a una punta donde había huido la vela que digo y hallo dos barcas de gente de la tierra, y no quisieron esperar: Hicieron vela y fuéronse, sin que pudiesen saber que gente era.

Sábado adelante salté yo en tierra y llevé conmigo al piloto y otra cierta gente para buscar agua: tomo el altura el piloto y hallóse en once grados de la equinoccial. Este día hice hacer un hoyo para buscar agua y salió

salada; fui a otra punta de la isla más alta que esta y hallamos buen agua, donde tomé doce pipas de agua, de que teníamos necesidad.

Domingo adelante, a hora de misa, salieron dos velas de una isla mayor que ninguna de estas otras que digo, que estaba más alta que esta, y vinieron sobre la isla donde yo estaba a reconocer que gente éramos, y surgieron un tiro de lombarda de donde yo estaba. Y a esta sazón había enviado dos hombres de los de mi compañía, y estuvieron un rato juntos, gran rato desviados de donde yo estaba, sin que se mudasen a ninguna parte. Visto esto, envié allá otro de mi compañía que contratasen con ellos esto como se quedase en sus barcas un español de los tres, y los otros dos me trajesen uno de ellos para ver que gente eran o que manera tenía; y aunque envié a hacer esta contracción que digo, y dejar estos rehenes, no quisieron darme uno, aunque se querían quedar dos de los de mi compañía en rehenes, antes de entraron en sus barcas y se fueron; lo que de ellas se alcanzó, fue que.

Es gente desnuda y barbada, los rostros cariluengos: traían delante de sus naturas cierta cosa de palma menuda, tejida, hechas de unas telas a la manera de las nuestras. A mas estas barcas que traen, son grandes navíos de la vela, que ninguno de nuestros navíos tienen que hacer con ellas. Aquí estuve surto hasta miércoles que se contaron a 8 de Enero, tomando el agua que digo: aquí se me dañaron dos amarras, que era muy sucio, Salí atoando por aquí con mucho trabajo y peligro, porque estaba entre muchos bancos. En esta isla deje al pie de un árbol grande enterrada una carta en una botija y escrito en el árbol como quedaba allí, para que si alguno fuese en busca mía, supiese donde iba, para que la razón de mi camino quedara en la &c.

Salí de esta isla que digo, miércoles, noche a 8 del dicho mes, y estuve amainado toda la noche, y el jueves hasta las 10 del día metiendo la barca a mi Oeste en demanda de Huran treinta y siete leguas.

Sábado siguiente por la dicha derrota camine 18 leguas.

Domingo siguiente caminé al Oeste trece leguas.

El lunes siguiente caminé 15 leguas.

El martes siguiente caminé doce leguas. Este día se vieron muchas aves de la tierra y mucha madera.

El miércoles siguiente caminé trece leguas: asimismo se vieron muchas maderas.

El jueves siguiente caminé 17 leguas.

El viernes siguiente caminé doce leguas. Todos seis días se vieron madera y hojas de árboles, y muchas señales de tierra.

El sábado siguiente estuve amainado todas las velas.

El domingo siguiente caminé 15 leguas.

Lunes siguiente caminé 10 leguas.

Martes siguiente caminé doce leguas.

El miércoles siguiente caminé ocho leguas.

El jueves y viernes siguiente se me amotinaron con calma y con gran descontento.

El sábado siguiente, que se contaron 25 de enero del año

De 28, con su noche, corrí al Oeste 10 leguas. Este día se me murió el piloto que llevaba y un herrero, y quede sin piloto.

Estaré de la boca del Archipiélago setenta leguas. Puse por piloto a Viurco; no sabía nada de altura, más de ser buen hombre de la mar y tantear bien.

El domingo siguiente con su noche corrí once leguas.

El lunes siguiente con su noche corrí 18 leguas.

El martes con su noche 10 leguas.

Miércoles y jueves y viernes fui con mucha bonanza; anduve 18 leguas.

El sábado siguiente, que fue 1° de Febrero y víspera de la Candelaria, a hora de vísperas, vimos la tierra. Domingo adelante fui sobre ella y surgí: estuve lunes y martes. Este día se murió Cansinola. Tarde me hice a la vela y fui sobre la isla grande del Arcón y surgí en el dicho Arcón, y esta tarde salió a mí una canoa diciendo, Castilla, Castilla, con hasta 7 personas.

Miércoles por la mañana, que se contaron cinco días del mes de Hebrero, salió otra canoa grande con catorce personas hasta hallar la barca, y hablóle, y se quedó que ese día a la tarde me venía a hablar al navío, y a la tarde vinieron y pusieron cerca de un sinieste del navío, y fue allá la barca, y quedó en la canoa el maestro del campo y el maestro de bina y el otro marinero, y vinieron en la barca diez indios a me hablar, y estos trujieron ciertas sartas de cuentas, y en ellos una barca a la canoa,

y llegados allá quisieron prender a todos de la barca, y la barca se libró dellos y hirieron tres indios.

De esta bahía me vine a dos isletas mas fuera en la mar, que estaba 4 leguas de allí a la baja, y estuve ciertos días.

De estas isletas que digo, salí domingo, que se contaron 23 de hebrero del dicho año, y fui por la costa que es al Sur, que se corre Norte a la tierra. Otro día lunes, yendo a la vela tres leguas a la mar, salió a mí una canoa con 14 remeros, capeándome con una bandera, y llegaron a mí, señalándome que fuese a surgir a un ancón, que había agua y lengua de Castilla y arroz, y fue a surgir al ancón el dicho lunes. La lengua que llevaba, no entendía nada. Este día después de surto se llegó a mi esta canoa, y tomo ciertas botijas que le dieron de la nao y trujo llenas de agua, y concerté con ellos que me trujesen algún arroz, y que los esperaría tres días, y con esto se fueron. Otro día, martes de Carnestolendas por la mañana, vinieron al borde del navío once canoas con cocos y con arroz y con gallinas de la manera de las de Castilla; diles una hacha de las de la Nueva-España por un gallo: traían cargadas las canoas de cortezas de árbol verde, y decían ellos que era canela, de la cual me dieron ciertas rajadas, y despidiéronse de mí y fuéronse a tierra, que otra cosa no rescate dellos sino el gallo que digo.

Martes de Carnestolendas, que digo, en la noche, vinieron dos canoas a la medía noche, y me hurtaron una ancla sobre que estaba surto en diez brazas: cortaron el cable por cerca de la mitad y lleváronselas.

Otro día, miércoles de la Ceniza por la mañana, se vino a la costa un español, natural de la Coruña, y comenzó a capear, fue allá el batel recogiólo: este español se decía Sebastián de Puerta, casado en la Fraxa de la Coruña, el cual venía en el Galeón Parral, en la conserva del gobernador Loaisa.

Venía por capitán del Galeón D. Jorge Manrique: venía en su compañía del bachiller Tarragona: venía por maestro del Galeón Agustín Varela. Este Galeón llegó a esta isla que se dice Vizaya; tiene una provincia que se dice Bixalia y otra Catile y otra que se dice Ratabaluy. Este Galeón llegó a esta provincia de Ratabaluy, y surgió: y otro día por la mañana domingo fue el batel en tierra; iba en él el bachiller Tarragona y Andrés de Aragón y otros once compañeros, y saltaron en tierra, y luego arremetieron con ellos hasta doscientos hombres, y mataron al bachiller y a otros ocho,

tomaron la vida a este español e a otros tres grumetes, y trajieron a este español a una provincia de esta misma isla, que se dice Maluarbuco, que estará de la provincia donde lo prendieron veinte leguas más al Norte de este donde estará, y supe cómo estaba Maluco al Sur de esta isla: tomé mi derrota para allí corriendo al Sur la costa de luengo.

Después que este Sebastián de Puerta fue preso en esta isla que digo, de allí desde a un año fue su amo a Zebú en canoas a contratar, e llevólo consigo, y allí supo de los naturales de Zebú, como habían vendido los de aquella isla a los de La China todos los españoles que allí fueron presos de la armada de Magallanes, que fueron hasta 8 y que había 5 años que los habían vendido a trueque de unos bacanes de metal. Y preguntando de este supe que en esta isla no hay ninguna manera de especería, sino es una manera de canela salvaje, que es de la que a mi mostraron. Son idólatras, que a ciertos tiempos sacrifican hombres a un Dios suyo que lo llaman Amito, y ofrécnle de sus comidas y de sus bebidas. Sus viviendas dellos es cerca de la costa, gozan mucho de la mar en sus canoas; costeano en estas van a hacer sus saltos y contrataciones a muchas islas, llevan a manera de alárabes, porque se mudan los pueblos de unas partes a otras. En esta isla hay muchos puercos bravos: tiene oro: dicen que se sale de la China, y que se viene contratando por las islas.

Después de los de esta isla tomaron el batel y la gente del galeón S. Martin del Parral, se hizo a la vela la costa arriba la vía del Norte hasta 12 leguas, y allí estuvo surto 3 semanas, y de allí se hizo a la vela y tornó la costa abajo hacia el Sur. Dice este Sebastián, que dende a un año supo de los indios como el galeón se había perdido dende Pojanés; que de esta isla se hizo a la vela que había dado en la costa al través, no sabe en que tierra. Los de esta tierra tejen bien a manera de coleta delgada; hácnlo de cortezas de árboles, el cual llaman Pilay, y estos Indios llevan a contratar ama onba (sic) y arroz; hay mucha contratación de esto en Zebú y en otras islas que están cerca della, que se dicen Sol.

Por este Sebastián del Puerto supe, como desde a un año que lo prendieron, todo con indio, natural de las islas de los Ladrones en esta isla de Vizcaya, en la provincia de Maluco de la banda de Leste, el cual indio le dijo como una nao había llegado al puerto de los Ladrones, y que allí

había surgido en una isla; que de los naturales de ella habían entrado en la nao once hombres, y que el capitán del navío no los había dejado salir, sino que los trajo en la nao hasta la isla de Vizcaya, y que tomó tierra en la provincia de Duacatan, que es una bahía, y que allí a la bahía sale un rio pequeño: las entradas de él tiene un islote, y que estando allí surto este navío, se huyeron del todos los once indios que venían dentro, y se fueron a tierra a nado; pero como llegaron, los prendieron los naturales de Duacatan: y desde a un año acaeció que topó este Sebastián con uno de aquellos indios, y le dijo que era una nao grande, y que venía en ella una negra que se decía María y que venía acompañada de un hijo; y por estas señas destes es esta nao en la que venía Loaisa, porque traía negra y otras señas que dio de la persona que venía por capitán, y que se hizo la nao a la vela, costeano esta isla Vizaya la vuelta della. Supo también de las indias de la provincia de Malucobuco.

Según lo que destes indios se supo, llegaron el galeón y la nao capitana a esta isla de Vizaya en una hora, la una después de la otra: llegaron sobre esta isla por el mes de agosto del año de 26. Esta isla de Vizcaya.....

(Faltan algunas hojas que no se pueden leer.)

Salí de Tidore la primera vez en la noche víspera de Corpus Christi, y torné viernes tarde: torné a salir que se contaron 12 de Junio de 1528.

Sábado de mañana entré en el puerto de Gilolo: en este día se quitaron los guillones a Benito Fernández, y sarrondió (sic) patrón grandes: di este día a 7 ducados cada mes cada uno.

Salí de Tidore lunes noche a 3 días del mes de mayo del año de 29 años: salió conmigo Pero a de Montemayor, alcalde. Con 4 paroles, vino conmigo hasta Tribuobe y de allí se quedó, y yo hice vela con viento próspero Sudueste la vuelta del Este.

Llegué a la isla de Paine jueves a mediodía, que se contaron 24 del mes de Junio, día de San Juan Bautista: tarde desde Tidore a esta isla 50 días, son 200 leguas: camine también 43 días de calma: estuve surto en esta Isla de Paine todo el mes de julio. Hice vela de este puerto domingo por la tarde, 1º día el mes de Agosto del dicho año. Caminé hasta 15 e Agosto, día de nuestra Señora de Agosto, que llegué a Urais la grande, que esta de la banda del Sur de la línea un grado y dos tercios, donde surgi domingo

por la noche: podrá haber de la isla de Paine a esta que digo ciento y 40 leguas. De aquí hice vela martes a medio día, que se contaron 17 leguas: de aquí hice vela miércoles 17 días del dicho mes de Agosto. De esta isla que digo, supe nueva como había clavo en ella, de un indio natural de ella que anduvo conmigo un año. Este me decía que aquí había clavo; pero que los naturales no lo comían: sobre esta isla anduve 2 días volteando sin poder ganar nada al Este, y de aquí arribé Domingo que se contaron 13 agosto la vuelta del cabo de Buena-Esperanza.

Fui esperando y costeano esta isla que digo la vuelta de Oeste; no pude tomar el cabo de Oeste della, porque saltó el viento al Noroeste. Estuve martes y miércoles con bonanza, procurando doblarla por el Oeste: no pude. Jueves siguiente torné la vuelta del Este con el viento Noroeste y Nornordeste y Sursureste bonancibles. Viernes y sábado y domingo, que se contaron 29 del dicho mes de Agosto, de donde se tomó la derrota para la Nueva-España, anduvimos estos tres días 26 leguas.

Lunes siguiente estuvimos en calma, que ninguna cosa anduvimos hasta mediodía que comenzó a ventar.

Martes siguiente anduve 20 leguas la vuelta del Nordeste, Del Norte y del Este con el viento sursuroeste y sureste.

Miércoles, 1° día de septiembre del dicho año tomaron

El sol: estábamos dos tercios de la línea de la parte del Norte, anduvimos 10 leguas la vuelta de Noroeste, 4° en el Hueste con el viento Sur, Suroeste y Sursureste calma.

El jueves siguiente estuvimos amainados con aguaceros: no anduvimos nada, era calma.

El viernes siguiente corrí al Norte 4° del Nordeste y al Nornordeste doce leguas con el viento Lesureste y Leste.

El sábado que se contaron 4 de septiembre, corrimos al Este 4° del Noroeste y al Nordeste con el viento Sureste y Lesueste seis leguas.

El domingo siguiente tuvimos muy poco viento; este día no anduvimos casi nada.

Domingo en la noche hubo viento poco: anduvimos la vuelta del Noroeste hasta el lunes 12 leguas.

Desde el lunes pasado hasta el martes siguiente a mediodía anduve 18 leguas al Nordeste con el viento Noroeste y Sudoeste.

Desde el martes a mediodía hasta miércoles a mediodía, que se contaron 8 de septiembre, día de nuestra Señora, anduvimos 18 leguas la vuelta de Noroeste con el viento sur suroeste.

Desde el miércoles a mediodía hasta el jueves adelante a medio día, anduve con el viento Sur y Sudoeste de aguaceros la vuelta del norte.

Desde el jueves a mediodía hasta el viernes a mediodía que se contaron 11 de septiembre, anduvimos 40 leguas la vuelta del Norte 4° en el Este, con el viento Nornoroeste y Sudoeste.

Desde el viernes a mediodía hasta el sábado a mediodía, corrimos treinta leguas, y seis al Nordeste 4° de Este con el viento Sur Sudoeste. Desde el sábado a mediodía hasta el domingo a mediodía, que se contaron doce de septiembre, anduvimos 45 leguas la vuelta de Esnordeste con el viento Sudoeste y Oeste.

El lunes a 13 de septiembre anduvimos 50 leguas al Nordeste con el viento Oeste y Sudoeste.

Martes 14 de septiembre anduvimos 30 leguas la vuelta de Nordeste.

Este día fuimos sobre una isla que está en 6 grados de la banda del Norte de la línea: pareció que el navío había hurtado en longitud cien leguas al Este, porque esta isla está de Maluco 700 leguas al Este tocando al Nordeste.

Miércoles 15 de septiembre anduvimos en calma sobre esta isla.

Jueves 16 de septiembre anduvimos asimismo en calma, que casi no anduvimos nada.

Viernes 17 de septiembre anduvimos doce leguas la vuelta del Nordeste 4° en el Este con el viento Sudoeste; quedábanos la isla a el Oeste doce leguas.

Sábado 18 de septiembre hicimos camino al Norte y al Nornordeste y al Sudeste: dile al Nordeste 18 leguas.

Domingo que se contaron 19 de septiembre, anduvimos 13 leguas con aguaceros al Nordeste: era el viento Lesoeste.

Lunes 20 de septiembre anduvimos 20 leguas al Nordeste 4° en el Este con el viento Sudoeste.

Martes 21 de septiembre anduvimos 10 leguas al Oesnoroeste con el viento Sursueste; estuvimos en calma sobre tres isleos bajos.

Miércoles 22 de septiembre estuvimos en calma. Estábamos en 9 grados y medio de la línea de la parte del Norte.

Jueves 23 de septiembre anduvimos 12 leguas con calma al norte.

Viernes 24 de septiembre anduvimos al Lesnordeste y al Este 18 leguas con el viento Norte y Nornoroeste con aguaceros.

Sábado 25 de septiembre anduvimos 12 leguas al Esnordeste y al Este y al Sudeste: dile todo el camino al Lasnueste. Estuvimos amainados toda la noche con aguaceros.

Domingo 26 de septiembre tuvimos calma; no anduvimos casi nada.

Lunes a 27 de septiembre anduvimos al Esnordeste, y al Nordeste y al Norte y al Oeste 10 leguas.

Martes a 28 de septiembre anduvimos al Norte 4° del Nordeste al Esnordeste y al Nordeste 4° al Norte; hicimos camino al Nordeste 13 leguas.

Miércoles 29 de Septiembre, día de San Miguel, tovimos calma, no andovimos nada.

Viernes 1° de octubre tuvimos contrastes y calma, hicimos muy poco camino este día, y fuimos sobre 3 islas bajas, que están en 11 grados y medio de la línea de la banda del Norte y surgí en ellas.

Juan Rodríguez Cabrillo y Bartolomé Ferrer: hasta el paralelo 40 de las Californias, primera empresa institucionalizada (1540-1543)

Las dos primeras expediciones apoyadas y organizadas institucionalmente por la Corona española, a través del primer virrey Antonio de Mendoza, no fueron exitosas desde la perspectiva económica y material; como hemos ya apuntado, se trató de la expedición terrestre a cargo de Francisco Vázquez de Coronado y la marítima encomendada a Hernando de Alarcón y a Melchor Díaz. A pesar de los claros y por ello decepcionantes reportes de los dos recorridos, Mendoza no perdió la esperanza de otros logros más positivos.

Su insistencia obedeció a dos motivaciones: una interna y otra externa. La primera, mantener el desempeño de su rol social y ocupacional como promotor de expediciones con una muy posible oculta inclinación por la aventura, propia de ese Renacimiento que concluía. La externa y abierta, además propia del momento, por un lado continuar la búsqueda del estrecho para acortar la travesía marítima este-oeste. Por el otro, conquistar y colonizar los territorios septentrionales novohispanos. Recordemos que, a consecuencia de las narraciones de Alvar Núñez Cabeza de Vaca, se despertaron las ambiciones de los hombres fuertes del momento: Cortés, Alvarado y Hernando de Soto. Cada uno por diferentes razones se consideró con derecho para conquistar y colonizar aquellas tierras que se imaginaban eran muy superiores en extensión y riquezas a la Nueva España. Los tres lograron la autorización de la Corona, la cual

veía en estas concesiones la oportunidad de beneficios sin costo alguno o a uno muy bajo.

Fue así como se gestó una nueva empresa, en la cual se unieron la institución virreinal con todos sus rasgos de poder político, económico y social, y el dinero, la experiencia y el interés ocupacional de uno de los conquistadores: Pedro de Alvarado. No fue un compromiso sencillo, llevaba mucho fondo que se manifiesta en el amplio texto de la “Capitulación” que celebraron los dos personajes. Ya el hecho mismo de que el virrey se trasladara a un apartado poblado michoacano, Tiripitío, es revelador de la importancia del acuerdo que iba a celebrar. Como se desprende del contenido del documento, era el Adelantado Alvarado quien poseía el derecho inicial a la exploración, de ahí que al virrey, quien ya había iniciado la expedición, le conviniera sellar el convenio. Implícitamente se entiende que el acuerdo era indispensable para no entorpecer las exploraciones ya en marcha. Prueba de ello es la naturaleza de los acuerdos tomados; en ellos, la participación de los dos celebrantes es igualitaria y precisamente en todo lo que se refiere a lo que aún estaba por conquistar y descubrir a través de las dos expediciones en aquel momento en curso: la de Francisco Vázquez de Coronado y la de Hernando de Alarcón.

La flota que tan bien tenía abastecida y preparada Alvarado consistía de doce embarcaciones, nueve de ellas ancladas en el puerto de Santiago de Buena Esperanza. Las otras tres eran una fragata, una galera y una fusta surtas en Acapulco. Todas ellas ya provistas de gente de pie y caballo y debidamente aprovisionadas con bastimentos. El documento-contrato proporciona los nombres de las naves; curiosamente tres llevan los de personajes de la época: “Alvar Núñez”, “Joan Rodríguez” y “Antón Hernández”. Fácilmente reconocemos el del iniciador de estos viajes y el de Rodríguez Cabrillo; no sería difícil que pudieran haber sido ellos mismos quienes costearan la embarcación, ya que sabemos que Rodríguez Cabrillo fue el encargado por Alvarado de supervisar la construcción de las embarcaciones, pues era uno de sus hombres de confianza.

Una vez celebrado el convenio, Alvarado condujo sus navíos al puerto de “Navidad” o de “La Purificación” en Jalisco, para desde ese sitio emprender la navegación hacia las costas del septentrión. Fue su última parada

antes de acudir al llamado del gobernador Cristóbal de Oñate, quien había sido sitiado por los indígenas rebeldes de la región. Alvarado, el militar nato, acudió en su auxilio; pasando por Guadalajara se dirigió a Nochistlán a enfrentarse a los rebeldes. Los españoles perseguidos se lanzaron por un estrecho camino en bajada, en donde uno de los caballos perdió el paso y al despeñarse cayó sobre Alvarado, a quien arrastró con fuerza en su caída cuesta abajo. A consecuencia de las malas heridas que sufrió, a los pocos días murió en Guadalajara, hasta donde había sido conducido. Sucedió este percance el 4 de julio de 1541 y sus consecuencias para los descubrimientos fueron inmediatas, ya que la exploración concertada con el virrey quedó automáticamente truncada. Sin embargo, Mendoza no podía cejar ya en su empeño y, en cierta forma favorecido por la ruptura del convenio, tomó de éste lo que le resultó más conveniente, por ejemplo algunas de las embarcaciones. Seis las destinó al viaje hacia las “Islas de la Especiería” y otras dos a la exploración de las costas septentrionales occidentales de la Nueva España.

JUAN RODRÍGUEZ CABRILLO TOMA EL RELEVO DE PEDRO DE ALVARADO

A Rodríguez Cabrillo correspondió el desempeño del rol social de navegante y explorador en unas costas que en gran parte eran totalmente incógnitas y, con ello, en sus primeras latitudes, la continuidad de la grandiosa empresa geográfica que realizó Ulloa en torno a la península bajacaliforniana. El éxito de Rodríguez Cabrillo no fue menor, ya que geográfica y náuticamente amplió el conocimiento de esa costa californiana al poner por primera ocasión en el mapa mundial lo que más adelante se denominaría la Alta California. Sobre Rodríguez Cabrillo hemos escrito hace algunos años un interesante estudio.¹ Ahora volvemos a él, pero, con nuevos materiales primarios y secundarios, incursionamos en las

¹ Ma. Luisa Rodríguez-Sala, Ignacio Gómezgil R.S. y María Eugenia Cué (1993). *Navegantes, exploradores y misioneros en el septentrion novohispano en el siglo XVI*. México: Consejo Nacional para la Cultura y las Artes a través del Programa Cultural de las Fronteras e Instituto de Investigaciones Sociales de la UNAM.

realizaciones de este infortunado español que, junto con su piloto, dejaron sus vidas en aquellas elevadas latitudes de la América septentrional occidental.

¿QUIÉN FUE RODRÍGUEZ CABRILLO?

Muy pocos son los datos biográficos que sobre este sencillo militar hemos podido recabar, sin embargo, la historiografía ha realizado avances en cuanto a la discusión sobre su origen. Su naturaleza fue tratada por primera ocasión por el cronista español, su contemporáneo Antonio de Herrera y Tordesillas en su clásica obra.² Este autor se refiere al navegante como “Juan Rodríguez Cabrillo, portugués” y ha sido a partir de esta mención que los subsecuentes trabajos sobre el personaje lo consideran de origen portugués. En 1986 el historiador norteamericano Harry Kelsey concluyó que era factible que hubiera nacido en España: “probablemente en Sevilla; sin embargo es posible que haya nacido en Cuéllar”.³ En su obra, este autor no proporciona fecha exacta de nacimiento; señala que vio la luz primera en una familia humilde “alrededor de 1498 o 1500” y que sus padres trabajaban en la casa de un importante comerciante sevillano.⁴ Años antes, en 1973, Michael W. Mathes, el historiador norteamericano tan interesado en la historia de las Californias y del sudoeste de su país, realizó un muy bien documentado trabajo en el cual se ocupa del origen de Rodríguez Cabrillo.⁵ La consulta y lectura de estos dos estudios no dejan duda del origen español de Rodríguez Cabrillo. No se ha podido precisar la fecha en que entró al servicio de la Corona española, posiblemente lo haya hecho para poder participar en la empresa conquistadora del Nuevo Mundo. Es

² Antonio de Herrera y Tordesillas. *Historia general de los hechos de los castellanos en las islas y tierra firme del Mar Océano*. En la Imprenta Real por Juan Flamenco, 1601-1615, 4 vols.

³ La velleta verda. Mediterrani. Existeix un substrat cultural comú als pobles mediterranis i el nostre deure és recuperarlo, <pladelafont.blogspot.com/2012/10/juan-rodriguez-cabrillo-descubridor-de.html>.

⁴ Harry Kelsey (1986). *Juan Rodríguez Cabrillo*. San Marino, California: Huntington Library Press.

⁵ Michael W. Mathes (1973). “El descubridor de la Alta California: João Rodrigues Cabrilho o Juan Rodríguez Cabrillo?” *Revista de Historia de San Diego*. San Diego, Sociedad Histórica, verano de 1973, volumen 19, número 3, editada por E. Moss.

muy posible que para 1518 Rodríguez Cabrillo se haya trasladado a Cuba en compañía de Pedro de Alvarado. No hay duda de que de la isla antillana pasó a la Nueva España con la gente de Pánfilo de Narváez, enviada por el gobernador de Cuba, Diego Velázquez, en persecución de Cortés. Llevaba ya el cargo de capitán de un reducido grupo de ballesteros, esto es, se adentraba en el rol de miliciano; pisó suelo mexicano el 23 de abril de 1520 cerca de la Villa Rica de la Vera Cruz. Como todos los hombres de Narváez, él también se incorporó a las huestes de Cortés y con el conquistador se trasladó a los alrededores de la gran Tenochtitlán.

Un poco más tarde le encontramos mencionado por Bernal Díaz del Castillo como el capitán que, junto con otros tres hombres de mar, fue encargado de elaborar la pez para brear los bergantines que se construyeron para el ataque a la capital azteca. Su mención de este personaje dice: “Juan Rodríguez Cabrillo, que fue un buen soldado en lo de México, que después fue vecino de Guatemala, persona muy honrada, y fue capitán y almirante de trece navíos por Pedro de Alvarado y sirvió muy bien a Su Magestad en todo lo que se le ofreció, y murió en su real servicio”.⁶

A propósito, Mathes escribe que figuró bajo el mando de Juan Rodríguez Villafuerte en la construcción de los trece bergantines que se utilizaron en la conquista de la gran Tenochtitlán en agosto de 1521. Le encontramos ya incursionando en tareas y acciones vinculadas a la navegación. Su acción en esta empresa le rindió buenos frutos y en los dos años siguientes acompañó a Francisco de Orozco en la campaña para sojuzgar a los pueblos de Oaxaca. De acuerdo con Cortés esto sucedió en mayo de 1522.⁷ Más adelante estuvo con Alvarado en la pacificación de Tuxtepec, y a partir de ese momento continuó al servicio del gobernador de Guatemala y Honduras. Colaboró con él en diversas campañas, por lo que recibió algunas compensaciones como los tributos de Cobán. Mathes amplía esta información y escribe que para el 12 de agosto de 1524 fue

⁶ Bernal Díaz del Castillo (1995). *Historia verdadera de la conquista de la Nueva España*. México: Fernández Editores, p. 334

⁷ Véase, *Hernán Cortés, cartas y documentos*, introducción de Mario Hernández Sánchez Barba, 1963. México: Porrúa.

recibido por el Cabildo de Santiago de Guatemala como residente en la ciudad y se estableció como colono en Guatemala.⁸

Conocemos que Rodríguez Cabrillo regresó a España en 1524 para contraer matrimonio con doña Beatriz Sánchez de Ortega, hermana de uno de sus compañeros de armas, Diego Sánchez de Ortega. Doña Beatriz nació entre 1470 y 1530 como hija de Alonso Sánchez de Ortega y casó en segundas nupcias, al enviudar de Rodríguez Cabrillo, con Juan Aguilar y Beltrán. Con su primer marido tuvo dos hijos, Juan Rodríguez Cabrillo de Medrano y Diego Sánchez, y de su segundo matrimonio tuvo una hija, Fabiana Aguilar y Suazo.

De los descendientes del matrimonio Rodríguez Cabrillo-Sánchez Ortega sabemos que el mayor, Juan, nació en Santiago de Guatemala, Sacatepéquez, en enero de 1536, y casó con doña Isabel de Aldana y en segundas nupcias con Isabel Jofre. Con su primera esposa tuvo a Gerónimo Cabrillo y Aldana y Alonso Cabrillo de Medrano, y fue hermano de Diego Sánchez y medio hermano de Fabiana Aguilar y Suazo. El nieto del navegante lo fue Gerónimo Cabrillo y Aldana, hijo de Juan y de Isabel de Aldana; casó con doña Francisca de Solórzano y Carbajal (hija del capitán Pedro Solórzano Rebolledo y de Fabiana Aguilar Sauzo). Este nieto del navegante y su mujer fueron padres de Esteban, Agustina y Antonia de Medrano y Solórzano. La media hermana de los hijos de Cabrillo, doña Fabiana, llegó a ser esposa del Capitán Pedro Solórzano Rebolledo y madre de Francisco Solórzano y Carbajal.

A su regreso a Guatemala en 1529, Rodríguez Cabrillo recibió una encomienda en Cobán, en donde explotó las minas cercanas a Uzpantlán y Tequizitlán con su cuñado. En 1536 Alvarado le concedió las encomiendas de Teota y Cotela; entonces residía en la población de Gracia de Dios.⁹

⁸ M. W. Mathes (1934). *Libro viejo de la fundación de Guatemala y papeles relativos a D. Pedro de Alvarado*. Bibliotheca Goathemala, VII. Guatemala: Sociedad de Geografía e Historia, p.7.

⁹ AGI, JUSTICIA, 280: núm. 1, 1542-1550, "Beatriz Sánchez de Ortega, vecina de la ciudad de Santiago, en la provincia de Guatemala, contra Francisco de la Cueva, teniente de Gobernador de aquella provincia, por haberle quitado los indios del pueblo de Jumaytepeque que tenía en encomienda", y JUSTICIA, 290, 1563, "Juan Rodríguez Cabrillo, vecino de Santiago de Guatemala,

Después de este último año la vida de Rodríguez Cabrillo queda vinculada estrechamente con las tareas náuticas en su rol de marino. Su siguiente contribución al campo exploratorio estuvo ligada a sus conocimientos marinos, los cuales fueron aprovechados por Cortés y por Alvarado. Desde luego que Rodríguez Cabrillo no fue un marino con estudios ni con una larga práctica, se formó sobre la marcha y su participación en la larga y dura travesía a las Californias se debe entender a partir de sus tareas militares, de su estrecha vinculación con el Adelantado Alvarado y con la ambición natural de todo residente y colono de la Nueva España. Sin duda también él conoció los rumores y las empresas que esperaban descubrir en el septentrión novohispano, las riquezas fabulosas que se suponía existían en esa zona.

Rodríguez Cabrillo asumió su rol social como marino y responsable plenamente hacia 1540, cuando el ya entonces nombrado Adelantado de Guatemala le encomendó la vigilancia de la construcción de la flota que navegaría por el Pacífico. Sin duda alguna que Rodríguez Cabrillo fue uno de los conductores de las naves en su traslado desde el astillero de Acajutla en El Salvador hasta los dos puertos de la Nueva España, Acapulco y Santiago. Es más, poco antes de morir, Alvarado lo había nombrado capitán general de la flota y al fallecimiento del Adelantado, el virrey Mendoza respetó esta designación. Seguramente conocedor de la valía de Rodríguez Cabrillo como marino, le encomendó la parte de la empresa que debería reconocer las costas occidentales de California. Fue así como Rodríguez Cabrillo quedó al mando de dos de las naves que había preparado Alvarado y que a su muerte pasaron al virrey Mendoza, de acuerdo con el convenio firmado entre ambos personajes.

Las naves escogidas fueron la “San Salvador” como la capitana y la fragata llamada “Victoria” como segunda o almiranta. El piloto mayor fue Bartolomé Ferrer o Ferrelo, originario de Levante; otro de los pilotos fue Bartolomé Fernández y los maestros fueron Antonio Carrera y S. Remo. La información sobre estos especialistas encargados de la navegación

contra el fiscal, sobre el derecho a las encomiendas de Coban y Acatenango”. Se trata del hijo del navegante.

la encontramos mencionada por el historiador de la época, Antonio de Herrera y Tordesillas, en su conocida *Historia general de los hechos de los castellanos en las islas y tierra firme del mar océano*.

Los navíos que se emplearon fueron pequeños y poco aptos para la difícil navegación que enfrentarían, a pesar de lo cual pudieron llegar hasta una latitud extrema para esos navíos. Probablemente el éxito obtenido deba atribuirse a la experiencia náutica de los principales responsables de esta exploración, es decir Rodríguez Cabrillo y centralmente los dos pilotos.

EL VIAJE DE RODRÍGUEZ CABRILLO Y DE FERRER: PRIMERA PARTE

Ha sido gracias a la descripción que en su momento se realizó sobre el viaje, como ha perdurado hasta nosotros el conocimiento entonces adquirido. Ha sido atribuida por algunos autores a un tal Juan Páez, sin poder precisar quién fue este personaje. Lo más seguro es que haya sido escrita por el piloto mayor, Bartolomé Ferrer, a quien correspondió continuar la travesía a la muerte de Rodríguez Cabrillo. El documento original lleva el título: “Relación hecha por Juan Páez, sobre el descubrimiento que hizo Juan Rodríguez, navegando por la contra-costa del Mar del Sur al Norte. Para su viaje salió del puerto de la Navidad el 27 de junio de 1542”.¹⁰

Contamos con copias del manuscrito en la Colección Muñoz y el “Diario” fue publicado en español por Buckingham Smith, “Colección de varios documentos para la historia de la Florida y tierras adyacentes”, 1857, London.¹¹

El documento fundamental que se encuentra en el Archivo General de Indias y que puede consultarse en línea, ha servido de fuente informativa a los historiadores de tiempos pasados y ha sido estudiado por algunos autores contemporáneos. Para este trabajo hemos procedido a su lectura y análisis, ampliando con las anotaciones que realizó el historiador norteamericano Herbert Eugene Bolton y que se refieren, fundamentalmente, a

¹⁰ El original se encuentra en: AGI, PATRONATO, 20, N.5, R.13.

¹¹ <www.americanjourneys.org/aj-001>.

la identificación de su toponimia con la actualmente conocida. Este autor, a su vez, debe mucha de la información relativa a la ubicación geográfica a su colega Davidson, según testimonia el propio Bolton. El documento que hemos transcrito y empleado procede de la *Colección de varios documentos para la historia de la Florida y tierras adyacentes*, tomo I, Smith, Buckingham 1810-1871; Londres, Trübner y Compañía, 1857, en la cual, como dijimos, se publicó el diario en español. Al parecer la transcripción se debe a Martín Fernández de Navarrete; cuando menos hay una nota por él firmada. Nosotros la hemos cotejado cuando teníamos alguna duda con el original del archivo sevillano; la “Relación” la incluimos como apéndice de este trabajo.

El original de esa “Relación” es, desde la perspectiva estilística, un documento muy sencillo y escueto, producto de la mano de un individuo con una formación muy simple y que bien puede corresponder a la de un militar sin estudios, producto de la práctica, como sin duda lo pudieron ser el propio Rodríguez Cabrillo y el piloto Ferrer. La redacción es repetitiva, con un limitado vocabulario que da cuenta concisa de los avances cotidianos en la navegación. Expresa las medidas de su recorrido en leguas y señala con frecuencia, respecto de las coordenadas, tan sólo la latitud, desde luego la única dimensión que en esos tiempos se manejaba y en la que considera se localizaban los sitios en donde surgían o a los que llegaban. Con frecuencia da cuenta de la observación o presencia de los naturales, pero los comentarios sobre los indígenas son limitados, con escasos aportes antropológicos y/o etnológicos, pero sí debe quedar claro que los hay dentro del texto.

La travesía, en su parte inicial, siguió en términos generales el derrotero del viaje previo de Francisco de Ulloa, hasta aproximadamente los 30 grados de latitud norte. El adelanto que podemos otorgar al recorrido de Rodríguez Cabrillo sobre el de Ulloa consiste en determinar, con una mayor exactitud geográfica, la mayor parte de los puntos que tocaron los navegantes anteriores, y asignarles denominaciones a aquellos sitios que no precisó Ulloa. Tal fue el caso de la actual y pequeña Isla de San Roque, descubierta antes, pero hasta el viaje de Rodríguez Cabrillo designada con el nombre de “Santana”, o bien otra, la cercana a la “Isla de Cedros” a la

que llamaron “San Esteban” y ahora se conoce como “Isla de la Natividad”, en latitud $27^{\circ}53' O$.

Durante lo que nosotros consideramos como la primera parte del recorrido de Rodríguez Cabrillo, su principal aportación científica radicó en esa mejor precisión de los accidentes geográficos que, en una forma u otra, ya eran conocidos. Sin embargo, Rodríguez Cabrillo y su piloto Ferrer aportaron una clara definición y una mejor toponimia, aunadas a breves pero concisas descripciones de la naturaleza de las costas e islas. No hay nuevas aportaciones etnográficas y antropológicas, ya que durante esta etapa del viaje no tuvieron la oportunidad de contar con la presencia de los habitantes naturales de la zona. Señaladas estas características generales, entramos de lleno en la expedición marítima que dio a conocer a la cartografía mundial las costas bajacalifornianas y especialmente las de la Alta California, hasta aquel momento totalmente ignoradas y desconocidas, pero en las cuales vivían sus pobladores originarios, indígenas con una incipiente cultura comparada con la del mundo español, pero con un modo de vida y de actuar propios de su naturaleza y entorno geográficos.

La navegación se inició un 27 del mes de junio de 1542 y partieron desde el puerto de Navidad, en las actuales costas de la entidad federativa de Jalisco, sitio conocido actualmente como Barra de Navidad, un poco al norte del puerto de Manzanillo y en coordenadas $19^{\circ}12' N$ y $104^{\circ}40' O$. Desde ese sitio navegaron con rumbo noroeste durante un día y una noche para alcanzar el Cabo Corriente en una distancia de rumbo norte de 40 leguas sobre la costa, aproximadamente 220 kilómetros; llevaron vientos del sureste. Los dos días siguientes continuaron en la misma dirección y avanzaron 35 leguas más para llegar al domingo 2 de julio, cuando tuvieron a la vista “la California”. Probablemente se encontraban frente a las costas de Mazatlán, altura en la cual resulta relativamente fácil el cruce hacia la península; lo efectuaron para el lunes siguiente debido a las condiciones climáticas poco favorables y surgieron “en la punta de la California”. Seguramente se referían a lo que en la actualidad conocemos como Palmillas, sitio aún alejado de la punta geográfica de la península, el “Cabo de San Lucas”. En ese lugar permanecieron dos días y para el jueves siguiente anclaron precisamente en el puerto de San Lucas, en donde

tomaron agua y volvieron a partir al anochecer; lo consideraron como “puerto limpio y fondable” en una tierra “pelada y doblada”. Lo situaron en 23 grados; sus coordenadas reales son 22°53’N y 109°54’O.

Continuaron el viaje remontando la costa norte desde el Cabo San Lucas en dirección a la hermosa “Bahía de la Magdalena”, que, por cierto, no se corresponde exactamente con la actual, aunque debió de haber quedado en las cercanías. Después de cinco leguas¹² salieron a la costa el sábado siguiente, ocho del mes, en la “punta de la Trinidad”. Desde la costa vieron que al interior se apreciaban “sierras altas e peladas e dobladas” y permanecieron en ese lugar hasta el miércoles siguiente, ya que el tiempo del oeste al noroeste no les era propicio para continuar viaje. La isla Trinidad, a donde llegaron el miércoles 12, la ubicaron en 25 grados norte y frente a ella escribieron de la existencia de una isla de unas diez leguas de longitud y dos de latitud; la situaron en la banda del sureste y el puerto lo consideraron “limpio y fondable”, pero sin agua ni leña. Más adelante mencionan el “Puerto de San Pedro” en 25 grados y medio y en esa altura navegaron por la costa “que hace una gran ensenada, el cabo de la cual está en 26 grados”. Y citan un sitio más, la “Bahía de San Martín” antes del “puerto de la Magdalena” a 40 leguas de la bahía antes dicha y en donde estuvieron el miércoles 19 de julio. Por las descripciones, sin duda estaban en las inmediaciones de la actual Bahía de Magdalena, si bien las coordenadas no se corresponden, ya que las actuales son 24°35’N y 112°00’O.

Un día después, el jueves, partieron de ese puerto y continuaron su navegación a lo largo de la costa con vientos “muy ruines” y a las seis leguas encontraron un surgidero detrás de una punta a la que llamaron “Punta de Santa Catalina”. Continuaron en la misma forma su recorrido con rumbo norte y para el martes 25 del mismo mes, descubrieron una bahía grande en los 27 grados y medio en una distancia de 23 leguas de la “Bahía de Magdalena”; en esa altitud encontraron el puerto que bautizaron como “Puerto de Santiago”, muy cerca del cual toparon con unos “bajos

¹² Es muy posible que haya un error en el manuscrito, puesto que esta distancia de cinco leguas es muy escasa para haber alcanzado los 25 grados.

muy peligrosos y de peña” a los que llamaron “Habrejo”, precisamente por el requerimiento de “abrir los ojos” para no encallar en esos peligrosos bajos. Pueden muy bien corresponder a la actual Punta de Abrejos, que se localiza en latitud de 26°42’N y 113°25’O y marca la entrada a la “Laguna de San Ignacio”, la actual gran reserva de la biósfera que es visitada por las ballenas grises para la procreación de la especie.

La navegación de Rodríguez Cabrillo continuó a lo largo de la costa, hasta el grado 28 de acuerdo con sus medidas, y ahí surgieron “al abrigo de una punta” en donde volvieron a ver arboledas, las que no habían tenido a la vista desde la “Punta de California”. El terreno era de “sierras altas y fragosas” y denominaron al lugar “Santa Ana”, en donde vieron una “isleta” en distancia de una legua de la tierra.

Para el jueves 27 continuaron navegando desde ese punto para volver a anclar en un puerto que llamaron “Puerto Fondo”, debido al mucho fondo que junto a la costa tenía, que correspondía a cerca de 30 brazas y era “limpio”. Al día siguiente, viernes, partieron de él, pero tuvieron que regresar en tres ocasiones debido a que el mal tiempo no les permitió avanzar y permanecieron en el puerto hasta el lunes siguiente, el 31 de julio, día de San Ignacio.

El primer día del mes de agosto dejaron ese lugar y navegaron cosa de 10 leguas para volver a echar anclas en un nuevo puerto al que denominaron “San Pedro Vincula”, a la vista de la gran “Isla de Cedros”, la que ubicaron en “28 grados y medio largos”. La tierra la encontraron “alta, fragosa e pelada” y anotaron en esa altura que desde California no habían tenido a la vista ningún “indio”. Muy cerca de esa isla, a 4 leguas, y más cercana a la tierra localizaron otra isla a la que la llamaron “San Esteban”, y puede muy bien corresponder a la actual Isla de la Natividad, cuya dirección coincide con la que marcaron los navegantes. De ella escriben que “hace una ensenada grande que no parece tierra” y que tenía una “buena canal” en la cual hay mucha yerba “sobre el agua que se creía en el fondo y está pegado abajo”. Consideraron que la dicha isla tendría unas tres leguas de redondez o de boj y un buen puerto y en ella permanecieron hasta el sábado 5 de agosto, ya que había muy buena pesca y abundaban los pájaros.

Sin embargo, poco más al sur y unos días antes ya habían tocado tierra en lo que ahora forma parte del territorio más allá del paralelo 28 norte, límite geográfico entre las dos entidades peninsulares mexicanas, la Baja California Sur y la Baja California. El primer sitio descubierto por Rodríguez Cabrillo en esta última fue un buen puerto al que llamaron de “Santa Clara” y que se corresponde con la actual Punta María, aproximadamente 17 leguas al noreste de su punto de partida en el extremo norte de la Isla de Cedros. Fue en este lugar en donde avistaron a unos pocos indígenas, quienes huyeron ante la presencia de los extraños. Navegaron varios días con vientos escasos a lo largo de una costa considerada por ellos como “limpia y fondable con tierra pelada y no fragosa”, con llanuras y valles.

Como era de esperarse, pasaron después a anclar frente a la Isla de Cedros, en donde permanecieron varios días, hasta el jueves 10 del mes, y tomaron agua y leña, pero tampoco encontraron naturales, aunque hallaron rastros de ellos. Según sus mediciones, Cedros estaba en 19 grados N y su punta de sotavento quedaba en la banda del sur, en donde se localizaban buenos puertos con agua y leña, pero de tierra “pelada”. Calcularon que su longitud en la banda sur sería de 12 leguas; su superficie real es de 347 kilómetros cuadrados y su puerto se distingue en la actualidad por ser propiamente el de salida para el comercio exterior de la gran producción de sal de las cercanas salinas de Guerrero Negro.

Para el día 13 estaban ya en lo que llamaron “Punta de Malabrigo” en una ensenada, según ellos, en altura de los 30 grados y medio N y se corresponde, muy probablemente, con la actual Punta Canoas en latitud de 29° 25' N. Poco después, hacia el miércoles 16 de agosto, una vez recorridas cerca de 10 leguas en seis días, llegaron a una pequeña isla a la que llamaron de “San Bernardo” y la midieron en 30 grados N. Fue descrita como de buen parecer ya que presentó una costa limpia con buen puerto de reparo y tierra adentro vieron valles con algunos árboles, pero también tierra “pelada”. A pesar de parecer buen sitio no vieron “indios”. Esta isla se corresponde con la actual de San Jerónimo, localizada en latitud de 29° 48' N, a la entrada de la “Bahía Rosario”. Poco más adelante de la isla en donde permanecieron algunos días, encontraron un nuevo accidente geográfico, la “Punta del Engaño”, actual Punta Baja, que marca el final de

la bahía antes mencionada; su descripción corresponde a la de una tierra “no alta y al parecer buena y plana” con algunas montañas sin vegetación.

Al domingo siguiente, día 20 de agosto, salieron de la isla de San Bernardo para llegar a la Punta del Engaño a siete leguas de distancia y en 31 grados norte, con una dirección de noroeste al sureste en relación con la isla. Podría tratarse de la punta de costa en altura del actual poblado de El Rosario, más o menos cercano a la costa en altura de 29°50'N. Toda la semana siguiente continuaron la costa del norte al noreste y a unas 10 leguas de la última punta descubrieron un buen puerto, en el cual surgieron para tomar agua y leña con algo de monte y, según ellos, en 31 grados y medio latitud norte.

LA PRIMERA TOMA DE POSESIÓN DE LA CALIFORNIA

Dos días más tarde, el martes 22 de agosto, se produjo un acontecimiento de primera importancia en la navegación y memorable en la historia del Pacífico norte. El capitán Rodríguez Cabrillo bajó a tierra para tomar posesión de ella en nombre del rey y del virrey, y al puerto que escogieron le puso, como era de esperarse, el nombre de “Puerto de la Posesión”, con una laguna en donde pescaban unos naturales, quienes en cuanto vieron a los españoles salieron huyendo. Tomaron a uno de ellos, le dieron algunos rescates y lo dejaron ir. El Puerto de la Posesión ha sido identificado por los historiadores como el poblado de San Quintín, ya en Baja California norte, en latitud 30°24'N.

Precisamente en estas costas también se produjo el primer encuentro de relativa importancia con los habitantes de la zona. Los españoles habían permanecido en el puerto para realizar algunas reparaciones a las velas y tomar agua, siempre muy cercanos a la costa. El jueves, guiados por el humo de las hogueras, se dirigieron en el batel a ese sitio y encontraron al primer grupo de unos 30 indígenas pescadores. Algunos de ellos, en forma muy tranquila, les acompañaron inclusive a bordo de las embarcaciones. A la vista de los españoles les informaron, por señas, que habían visto a otros hombres como ellos “que tenían barbas y traían perros y ballestas y espadas”, y que estaban a cinco jornadas tierra adentro.

Muy probablemente se referían a noticias que pudieron haber recibido de los miembros de alguno de los grupos que dos años antes habían reconocido el otro extremo de la Península, el de Hernando de Alarcón o el de Melchor Díaz. Los indígenas fueron descritos como gente crecida y dispuesta, tenían el cuerpo untado con “un betún blanco por los muslos, cuerpo y brazos”. Sus pinturas los hacían ver como si llevaran calzas y jubones acuchillados, portaban armas parecidas a las de los mexicanos e iban ataviados con pieles de venados preparadas en la misma forma en que los indígenas de la Nueva España arreglaban sus cotaras o calzado.

Otros indios les señalaron que a cinco o seis jornadas desde ese sitio estaban los españoles y que había muchos indios que tenían maíz “y papagayos y que venían cubiertos con cueros de venados y algunos traían los cueros de venados adobados a manera como adoban los mexicanos los cueros que traen en las cotaras, es gente crecida y dispuesta”, y llevaban armas parecidas a las de los mexicanos “con sus pedernales en las flechas”. El capitán les entregó una carta para que la llevaran a los españoles que decían que había tierra adentro.

Del Puerto de la Posesión (ahora San Quintín) salieron el domingo 27 de agosto y a partir de ahí la expedición fondeó aún en varios puntos más, hasta dejar costas actualmente mexicanas a la altura de las “Islas Coronados”, frente a las playas de la ciudad de Tijuana.

Consideramos interesante destacar cuáles fueron los lugares bajacalifornianos, los propiamente de la península, descubiertos por Rodríguez Cabrillo. Fueron la actual Isla de San Martín, denominada por los navegantes como de “San Agustín”, a la cual llegaron el 27 de agosto y de la cual escribieron que tendría “dos leguas de redondez”. Continuaron barloventando hasta el día 30 y regresaron a la isla en donde hallaron rastro de gente, restos de animales y de árboles muy gruesos que había arrojado el mar; probablemente, según ellos, se trataba de cipreses y cedros. Para principios de septiembre, el domingo 3, se alejaron de la “Isla de San Agustín” y navegaron en derrota de norte a sur hasta el jueves 7, cuando fondearon en una ensenada en donde terminaba la costa de norte a sur y se volvía al noroeste. En esa ensenada encontraron un valle muy grande, tierra llana y sierras altas con tierra buena, con “costas bravas”.

Para el viernes 8 del mes pasaron por un buen cabo al que llamaron “Cabo de San Martín”, seguramente frente al actual cañón de Santo Tomás, al que describieron como un sitio en donde “hacen remate unas sierras altas que vienen detrás y comienzan otras sierras pequeñas”. Mencionaron la presencia de un valle grande y otros pequeños con buena tierra y con un puerto limpio y fondeable al que llamaron de “San Martín”. Mencionaron que ahí “vuelve la costa al Noroeste”. En ese sitio, cuando tomaban agua, llegaron 40 indios desnudos con sus armas y flechas, y llevaban maguey asado y pescado para comer; la consideraron “gente crecida”. En este punto tomaron una nueva posesión de la tierra y permanecieron ahí hasta el lunes siguiente, 12 del mes, cuando continuaron navegando varias leguas para salir a fondear en una banda que llamaron “Cabo de Cruz” en 33 grados norte, sin agua ni leña y tampoco vieron indios. Ya fuera de ese cabo continuaron por la costa del noroeste y sureste y vieron unos nativos en unas canoas muy pequeñas; “la tierra es muy alta y pelada e seca” y desde California hasta este sitio la consideraron “tierra de arenas a la mar y desde aquí empieza la tierra en otra arte, que es tierra de bermejales y de mejor parecer”.¹³

Algunos días después, domingo 17 de septiembre, navegaron a lo largo de la extensa “Punta Banda” a la que llamaron “Cabo de la Cruz” y que marca la entrada a la actual bahía y puerto de Ensenada, en la actual entidad mexicana de Baja California. Sobre ella hay una interesante descripción que corresponde a la naturaleza de las tierras que la circundan y que hacen fondo al buen puerto actual que bautizaron como “San Mateo”, del cual tomaron posesión en algún día entre el domingo 17 y el viernes 22 del mes de septiembre de 1542. Dice al texto:

En este puerto tomaron agua en una laguna de agua llovediza y hay arboledas como de ceibas, excepto que es madera recia, hallaron maderas gruesas e grandes que traía la mar [...] es buena tierra al parecer, hay grandes sabanas

¹³ Un “bermejál” es una extensión grande de terreno de ese color, o sea rojo, según la Real Academia de la Lengua Española.

e la yerba como la de España¹⁴, y es tierra alta y doblada; vieron unas manadas de animales como ganados que andaban de ciento en ciento y más que parecían a ovejas del Perú y la lana luenga, tienen cuernos pequeños de un xeme en largo y tan gordos como el dedo pulgar y la cola ancha y redonda y de largo de un palmo.¹⁵

Dejaron el puerto de “San Mateo” hacia finales del mismo mes y en su travesía hacia el norte navegaron a lo largo de la costa durante aproximadamente 26 leguas.¹⁶ En el trayecto vieron hermosos valles arbolados en “tierra llana y doblada”, así como tierras altas en el interior. Con frecuencia llegaron hasta ellos huellas de ser zona habitada debido a las continuas humaredas, sin embargo, nunca encontraron a sus habitantes. En este recorrido pasaron por tres islas despobladas, la una de ellas mayor que las otras y cercanas a tierra firme. Les dieron el nombre de “Islas desiertas” y corresponden a las Coronados, ubicadas en latitud de 32°25’N, precisamente frente a Tijuana, la actualmente populosa ciudad fronteriza con los Estados Unidos de Norteamérica.

SEGUNDA PARTE DE LA TRAVESÍA DE RODRÍGUEZ CABRILLO

Desde nuestra apreciación, el viaje de Rodríguez Cabrillo se distingue por una clara segunda parte: la que se corresponde con los descubrimientos geográficos a lo largo de los litorales de la Alta California. No solamente se trata de una frontera geográfica, también como vimos de carácter natural, ya que la tierra y el clima cambian. Hasta ese momento los puntos que tocaron y los sitios en donde fondearon sus naves fueron todos en las costas de la península de Baja California, los cuales por razones geopolíticas se localizan en la actualidad en territorio mexicano. Una vez que cruzaron frente a lo que para ellos eran las “Islas desiertas”, las Coronado

¹⁴ La coincidencia es real, ya que toda esa región de la península de Baja California y alrededores es considerada con clima tipo mediterráneo, de allí que se cultiven con éxito la vid, los olivares y otros productos propios de ese clima.

¹⁵ “Relación hecha por Juan Páez”, fol. 10.

¹⁶ Aproximadamente 145 kilómetros (1 legua marina equivale a 5,55 kilómetros).

actuales, estaban dejando las tierras ahora mexicanas e internándose en el estado norteamericano de California. Pero, como hemos leído, esos sitios se caracterizaron también estrictamente desde la geografía como diferentes; ellos escribieron que desde ahí la tierra era “en otra arte”, esto es, una naturaleza distinta con mejor apariencia.

La presencia de la empresa de Rodríguez Cabrillo, no sólo con su insistente interés, sino también con la obligación de dar nombre a lo que descubrían, representó una marca de origen y el establecimiento de una identidad hispana en el país anglo que hasta la fecha se ha mantenido vía la toponimia española, sin mencionar las crecientes oleadas de migración latinoamericana, especialmente mexicana, que se asienta en esa región y que refuerza su origen, lo quieran o no, hispano.

Para el jueves 28 de septiembre, el primero de los lugares descubiertos en la Alta California fue el favorable puerto actual de San Diego, al que se dio el nombre de “San Miguel”¹⁷ debido a haber surgido allí en el día que se celebra la fiesta del arcángel San Miguel. Aquí los navegantes nuevamente volvieron a tener noticia de la presencia de otros españoles armados en el interior de la región. El bello y magnífico puerto fue localizado en los 34 grados con un tercio, en realidad sus coordenadas correctas son: 32°42’N y 117°09’O. Después de haber echado anclas frente a él, bajaron a tierra en donde vieron gente, de la cual sólo unos cuantos hombres los esperaron, los otros huyeron, pero al anochecer los naturales los flecharon y lograron herir a tres españoles. Tuvieron algunas escaramuzas con los indios y éstos volvieron a informarles que por la tierra andaban otros hombres como “nosotros, barbados y vestidos y armados como los de los navíos”, que andaban a caballo y que mataban a muchos de ellos y les tenían miedo. Estos indios fueron descritos como gente “bien dispuesta y crecida”, cubiertos con pieles de animales. Durante su estancia en el puerto de “San

¹⁷ La bahía de San Diego y el área que la rodea recibieron su nombre de otro gran navegante, Sebastián Vizcaíno, quien cartografió gran parte de la Alta California para uno de los viajes auspiciados por España y el virreinato de la Nueva España en el año de 1602. Los navegantes acamparon cerca de una aldea indígena que se llamó “Nipaguay” y tuvieron una misa en honor a San Diego de Alcalá.

Miguel”, sufrieron un fuerte temporal que los obligó a permanecer hasta el martes 3 del mes de octubre cuando lo abandonaron.

Como correspondía a su navegación, Rodríguez Cabrillo continuó su derrota por unas 18 leguas (100 kilómetros) a lo largo de la costa por donde veían muchos valles, llanuras y humaredas y dentro de la tierra “muchas sierras”. El sábado día 7 amanecieron en unas islas cercanas a la tierra, a las cuales dieron los nombres de “San Salvador” y “la Victoria”. Probablemente sean algunas de las islas en la zona actual de Mission Bay. Aquí, los navegantes pasaron en el batel a tierra y encontraron un buen número de naturales, muchachos y mujeres, y algunos de los hombres echaron su canoa y pasaron a la nave española en donde recibieron rescates que les agradaron, “se holgaron con ellos”.

El domingo, día 8 del mes de octubre, bajaron a tierra en una bahía que llamaron “Bahía de los Fumos”, pudiera ser a la altura de la actual costa de La Jolla. Le dieron ese nombre debido a los muchos humos que vieron y en donde los naturales les informaron de nuevo de la presencia de otros españoles; situaron la bahía en los 35 grados y en ella encontraron un buen puerto. Poco más adelante, casi en la misma altura, sólo un tercio de grado más al norte, se encontraron con un bien poblado asentamiento humano cuyos habitantes se desplazaban en canoas para realizar sus pescas; lo bautizaron como “Pueblo de las Canoas”, cuyo nombre original era el de “Xucu”; en él, Rodríguez Cabrillo decidió enviar dos hombres con cartas en búsqueda de los muchos españoles que los naturales les informaron no se encontraban demasiado alejados.

Sus siguientes encuentros con los naturales fueron bastante cercanos, ya que a lo largo de la costa éstos se desplazaban en sus numerosas canoas; los poblados eran todos cercanos y los naturales les proporcionaron los nombres de cada uno de ellos, mismos que insertaron en su “Relación”.¹⁸ Los españoles consideraron que se encontraban en “muy buena tierra, muy buenas llanuras e muchas arboledas e sabanas”. Los habitantes

¹⁸ Los nombres de esos poblados locales fueron: “Xuco, Bis, Soposo, Alloc, Xabasgua, Xocotoc, Potoltec, Nacbuc, Quelqueme, Mixingua, Misesopano, Elquis, Coloc, Mugu, Xagua, Anacbuc, Partocac, Susuquey, Quanmu, Gua, Asimu, Aguir, Casalic, Tucumu, Incpupu”

andaban “vestidos con pellejos” de animales y afirmaban que dentro de la tierra había grandes cosechas de maíz y contaban con muchas vacas.

El domingo 15 de octubre pasaron frente a una isla grande de unas 15 leguas de largo, distante de la costa seis leguas y aproximadamente 18 del “Pueblo de las canoas”. De esta isla, a la que denominaron “San Lucas”, asentaron los indígenas que estaba muy poblada con los siguientes pueblos: “Niquipos, Maxul, Xugua, Nitel, Macamo, Nimitapal”. Es muy probable que estuvieran frente a la conocida “Isla Catalina”, de la cual escribieron que estaba a seis leguas de la tierra y a unas 18 de los pueblos antes mencionados. Los siguientes días, lunes y martes, navegaron siempre acompañados de muchas canoas de indígenas a quienes obsequiaron con diferentes cosillas y ellos les proporcionaron “sardina fresca y muy buena”. Estos naturales iban vestidos de pellejos de animales y llevaban el pelo largo y entremetidos cordeles adornados de pedernales, huesos y madera. El miércoles 18 de octubre fondearon en un cabo en forma de galera y le nombraron así, “Cabo Galera”, ya en 36 grados largos; cerca del mismo descubrieron dos islas, una grande de ocho leguas y la otra de cuatro, pero con un buen puerto. Las nombraron “Islas de San Lucas”. Muy posiblemente se correspondan con las actuales de “Anacapa, Santa Cruz, Santa Rosa y San Miguel”, de las numerosas del archipiélago del “Canal” o del “Norte”, mejor conocido como de “Santa Bárbara”. Están situadas más o menos frente a las costas de los condados de “Ventura” y “Oxnard” y de “Santa Bárbara”, en alrededor de los 33 a los 34 grados norte. En esta zona estuvieron varios días debido al mal tiempo y observaron que entre los pobladores se daban situaciones de enfrentamientos.

Partieron de las islas para el miércoles 25 de octubre y durante varios días anduvieron navegando aún en dirección noroeste y en uno de esos días tomaron nuevamente posesión del lugar. Continuaron su viaje por unas 10 leguas desde el “Cabo de Galeras” hasta los 36 grados y medio acorde con sus mediciones. No fondearon en ningún sitio debido a lo “brava de la costa”, pero notaron que desde los 34 grados hacia el norte, el tiempo era muy similar al de España, “con mucho frío a las mañanas y a las tardes, y con los temporales, grandes cerrazones y los aires pesados”. Debieron haber navegado por las costas entre los actuales puertos de Los

Ángeles y San Francisco, con costas efectivamente poco accesibles en términos generales.

Para el primer día de noviembre, el de “Todos Santos”, se refugiaron en un puerto al que dieron ese nombre y desde ahí se dirigieron al “Puerto de las Sardinias”, que ya habían reconocido, para tomar agua y leña. Los siguientes días anduvieron por sitios ya conocidos y lograron navegar hasta lo que ellos situaron en 38 grados y denominaron como “Cabo de San Martín”. Para el sábado 11 de noviembre perdieron de vista la otra nave y el lunes siguiente reiniciaron la travesía para buscar la embarcación compañera: “corrieron al Norte e al Nornoroeste con viento Oeste y Oes-Noroeste”, y se dirigieron a reconocer una tierra “muy alta” cubierta de árboles y las montañas con nieve, y anotaron haber llegado a los 40 grados. Pero, desde luego, aún no estaban cercanos a esa altitud, sino mucho más al sur, probablemente a la altura de Monterrey, hacia los 36°36’N.

Para el jueves 16 mencionan en su documento haber amanecido sobre una “ensenada muy grande” toda llena de pinos y en los 39 grados; la nombraron “Bahía de Pinos” y por la situación bien pudieron estar en la actual región de Monterrey, en la cual, al norte de esa península, existe un sitio que conserva aún el nombre de “Pinos Point” y parecería concordar con el sitio descrito por Rodríguez Cabrillo y compañeros. Los siguientes días navegaron por la zona y se percataron de la existencia de elevadas montañas nevadas, por lo cual dieron nombre a ese sitio como “Sierras Nevadas” y al cabo que salía desde luego “Cabo de Nieve”, al que ubicaron en 38 grados y dos tercios, posición dos grados superior a la de la península de Monterrey, error totalmente justificable para la época, ya que especialistas modernos han considerado que el error de altitud variaba entre uno y medio y dos grados.

Consideramos que esta posición geográfica es una de las más septentrionales alcanzadas, si bien pudieron haber seguido en forma casi errabunda hasta el Cabo Mendocino. Escriben que recorrieron toda la costa desde la “Bahía de Pinos” hasta las “Islas de San Lucas” buscando un abrigo, pero no lo encontraron. Fue así como se refugiaron en una de las muchas islas de ese conjunto, a la que habían dado el nombre de

“Posesión”¹⁹ y en ella, “a 3 días del mes de enero de 1543 falleció de esta presente vida Juan Rodríguez Cabrillo, Capitán de los dichos navíos”. El motivo de su muerte fue el haber sufrido una caída durante el viaje de ida, a consecuencia de la cual se quebró un brazo junto al hombro, herida que se le infectó durante los días siguientes y vino a repercutir en su fallecimiento. El mando de la empresa pasó a las manos del piloto mayor, Bartolomé Ferrer o Ferrelo, originario de Levante en España. El capitán “les encargó mucho al tiempo de su muerte que no dejasen de descubrir cuanto posible fuese por toda aquella costa”. La isla fue designada en honor del capitán con su nombre, mismo que no se conserva en la actualidad, pero en cambio sí una larga carretera de California se llama “Cabrillo highway”.

Durante varios de los siguientes días navegaron por esas islas con tiempo muy poco favorable, que les obligó a buscar refugio en una u otra isla y así recorrieron varias de ellas. Inclusive regresaron al “Puerto de las Sardinias”, en donde tomaron leña y padecieron fuerte frío; observaron que los naturales se alimentaban solamente de bellotas. Más adelante, sobre el 18 de febrero, llegaron a la “Isla de San Salvador”, que bien puede corresponder a la actual Año Nuevo Island en 37°33’ N, y desde ella vieron seis islas grandes y pequeñas.

Para el 22 de febrero retornaron en la búsqueda del “Cabo de Pinos” y aún 20 leguas más allá por costas “muy bravas” y con mal tiempo; no vieron rastros de indios. Para el miércoles 28 de ese mes, o sea a finales del mismo, anotaron la altitud de 43 grados, desde luego exagerada. Pero es muy posible que en viajes un tanto errabundos hayan recorrido, como señalaron, unas 100 leguas marinas, en cuyo caso bien pudieron llegar hasta una altura parecida a la del Cabo Mendocino.²⁰ Durante esta parte de la travesía el mal tiempo y la furia del mar llevó a peligrar seriamente a las naves, a tal grado que los tripulantes se encomendaron a “Nuestra

¹⁹ No hay que confundir esta isla con la primera que llamaron “Isla de la Posesión”, que fue en donde la empresa de Cabrillo tomó la primera posesión de la tierra, aun mucho más al sur, en la actual península de Baja California.

²⁰ Hay que señalar claramente que en el documento original no se menciona para nada ese sitio, no hay constancia de su designación con ese nombre, que, desde luego, corresponde al reconocimiento del virrey Mendoza.

Señora de Guadalupe” y ofrecieron varias “mandas”; después de padecer muchos contratiempos, finalmente el sábado al mediodía, ya en el mes de marzo, abonanzó la mar y percibieron cierta calma. Para el día 5 del mes retornaron a la “Isla de Juan Rodríguez” con mucho frío y no se atrevieron a tomar el puerto pues el mar estaba sumamente agitado, en tal forma que buscaron refugio en la “Isla de San Salvador”. Esa noche perdieron de vista al navío acompañante y pensaron que el mar se lo había tragado, ya que al amanecer tampoco lo descubrieron; consideraron que habían alcanzado los 44 grados. Esta fue la altura más septentrional registrada y desde ese momento la travesía se manifestó en viaje de retorno; así se comprende por los sitios que se mencionan en el documento, ya todos previamente recorridos. Llegaron al “Pueblo de las Canoas” sin encontrar a la nave “Victoria”; para el domingo 14 de marzo escriben que “allegaron al Puerto de San Miguel” sin encontrar a la “compañía ni noticias de ella”. Permanecieron seis días a la espera; tomaron a dos muchachos en calidad de *lenguas* para llevarlos a la Nueva España y dejaron varias noticias por si llegaba la nave perdida.

Las siguientes paradas son muy rápidas: en recorrido mencionan la “Bahía de San Mateo” y luego el “Puerto de la Posesión”, a donde llegaron el 21 del mes y, localizado, como ya se vio, en plena península de la Baja California. La siguiente parada que se consigna es la de “Isla de Cedros”, a donde llegaron a la media noche del viernes 23 de marzo. Permanecieron en ella y, el lunes siguiente, con gran alegría vieron aparecer a la nave compañía, la cual se había extraviado a la altura de la “Isla de Juan Rodríguez”, en donde estuvo a punto de perderse en unos bajos muy traicioneros. Nuevamente en ese sitio, los tripulantes se encomendaron a la Virgen y prometieron ir desnudos a su santuario. El final de la travesía se consigna rápidamente al escribir en la “Relación” que:

Lunes a dos días del mes de abril partieron de la Isla de Cedros la vuelta de la Nueva España, porque no tenían bastimentos para tornar acometer a descubrir la costa. Llegaron en el Puerto de Navidad, sábado a 14 días del dicho mes de abril. Vino por Capitán de los navíos Bartolomé Ferrel, Piloto mayor

de los dichos navíos, en falta de Juan Rodríguez Cabrillo, que murió en la Isla de la Posesión. Venían hombres en los dichos navíos.²¹

Con estos párrafos nos enteramos de que los hombres que participaron en esa empresa, regresaron salvos en los dos navíos: “San Salvador” y “Victoria”.

Al viaje que inició como capitán Rodríguez Cabrillo y que terminó Ferrer le correspondió el conocimiento y descripción de las costas de las dos Californias: la Baja que comprende la península y la Alta que se corresponde al actual estado de California de los Estados Unidos de Norteamérica. Desde luego que gran parte de la península había sido ya recorrida por Francisco de Ulloa, pero correspondió a la empresa de Rodríguez Cabrillo, auspiciada por el virrey Antonio de Mendoza, los puntos comprendidos entre los paralelos 30 norte y, según los navegantes, el 43 norte. Sin embargo, como sabemos, el cálculo de la latitud no era exacto.

El capitán Rodríguez Cabrillo condujo sus naves hasta una latitud norte cercana a los 40 grados; de acuerdo con la “Relación” que venimos analizando, sucedió esto ya desde principios del mes de noviembre. Empujada la nave capitana, la “San Salvador”, por vientos del oeste y noroeste, arribó a tierra en una punta o cabo, cubierta de pinos. Según Bolton y Davidson pudo corresponder al actual Cabo Ross o Punta Arena en latitud 38°31’ norte. De acuerdo con el historiador de la época, Antonio de Herrera y Tordesillas, se trató de “Cabo de Pinos”. A partir de ese punto los fuertes vientos motivaron el regreso involuntario de la nave, la cual se reencontró con su compañera unos días más adelante, poco antes de descubrir la “Bahía de Drake” o la de Monterrey. Los estudiosos no se han puesto de acuerdo acerca de este sitio; aún se especula si fue al cual Cabrillo dio el nombre de “Bahía de Pinos”, a muy corta distancia meridional del extremo al que llegó en su búsqueda del estrecho que comunicaría los dos océanos o del río que conduciría al interior de las tierras incógnitas, uno que mencionan en los 41 grados norte.

²¹ “La Relación de Juan Paéz, fol. 15

Según el escrito original, el último lugar consignado con nombre es el “Cabo de Pinos” que parece corresponder, como ya dijimos, al extremo noroeste de la península de Monterrey en la actual California norteamericana, en donde se registra un parque que lleva el nombre de Point Pinos. Ese sitio se corresponde con una altitud de casi 37 grados N. Sin embargo, el documento narrativo señala algunas travesías laterales al noroeste que abarcaron alrededor de 100 leguas marinas. Escribieron que el domingo 18 de febrero, cuando se encontraban en los alrededores de la “Isla de San Salvador”, “y al cabo que anduvieron obra de cien leguas hallaron los tiempos más recios y mucha mar”. Esta isla podría ser, como ya escribimos atrás, la actualmente llamada Año Nuevo Island en 37°33' N, en cuyo caso desde ahí esas 100 leguas llevarían aproximadamente el viaje de Rodríguez Cabrillo y su sucesor Ferrer, a alcanzar la altura del Cabo Mendocino (40°26' y 124°24'), actualmente en el Condado de Humboldt (Loast Coast), ya que esas 100 leguas marinas se corresponden aproximadamente con 500 kilómetros, que sería la distancia que hay entre esa isla “San Salvador” y el Cabo Mendocino. Si bien el autor de la “Relación” no menciona para nada este último nombre, sí sabemos que ése es el punto más occidental de la costa californiana y que los navegantes anotaron que “...e vieron una punta que hacía como remate de tierra que volvía la costa Nornoroeste”, lo cual se da en los alrededores de ese cabo.

La expedición de Rodríguez Cabrillo y Ferrer fue la primera que llegó a los litorales mexicanos del norte de la península bajacaliforniana y a los de la Alta California, ahora territorio norteamericano. Sus aportaciones a la expansión del conocimiento y de las fronteras fueron de especial relevancia, ya que contribuyeron a demostrar la viabilidad náutica en latitudes septentrionales nunca antes alcanzadas en el Mar del Sur. Simultáneamente expandieron las fronteras de las costas septentrionales; tomaron posesión de las tierras e islas descubiertas; anotaron cada uno de los accidentes geográficos, y describieron la naturaleza y a los habitantes de las regiones. Es de gran interés constatar que las dos naves en su recorrido pasaron por las numerosas islas que bordean las costas bajacalifornianas y muy especialmente las californianas. La descripción de los recorridos por las numerosas islas del “Canal de Santa Bárbara” y

de otro conjunto más al norte, frente a Monterrey, es altamente significativa, ya que dan una clara impresión de esos entornos insulares. Los avatares climáticos que tuvieron que enfrentar en esas alturas y más al norte durante los meses invernales de enero, febrero y marzo, describen claramente cómo se vieron expuestos al frío, la nieve y las tormentas que los vientos de esas latitudes provocaban. La pérdida o separación de las dos naves, “la capitana San Salvador” y la segunda, “Victoria”, describe la angustia y el temor que padecieron sus tripulantes. En igual forma nos enteramos del peligro al que se sintieron enfrentados durante una de las tormentas, a tal grado que se consideraron estar a punto del naufragio y por ello su natural y usual encomienda marina a las fuerzas superiores, en el caso y curiosamente a la virgen de Guadalupe. ¿Se referían ya a la mexicana Virgen recién aparecida al culto en la capital novohispana en 1531, o bien a la española venerada en el Monasterio de Guadalupe en Extremadura? No es fácil establecer la devoción de referencia; sin embargo, con base en un reciente trabajo de investigación, sabemos que la primera invocación específica a la Virgen mexicana procede precisamente de la relación de otro viaje marítimo, el capitaneado por Alonso de Arellano, el cual en su regreso de las Filipinas en el patache “San Lucas” en el año de 1565, a la altura de la California “la fuerza del mar nos llevó el trinquete, no sosobramos al atravesar California como dicho tengo y ansí rogamos a Nta. Señora nos lo guardase y ansí ella nos lo guardó, a quien prometimos todos se le llevar a cuestras todos, a su santa casa de Guadalupe de México [...] Navidad, a 9 de agosto de 1565”. De la referencia anterior es muy probable que los marinos de Rodríguez Cabrillo-Ferrer hayan implorado a la Virgen guadalupana de Extremadura, ya que sufrieron la tormenta 20 años antes y posiblemente el culto mariano mexicano aún no estaba extendido. Sin embargo, cualesquiera de las dos advocaciones marianas que hayan sido, señala ya un principio de identidad, puesto que en muy poco tiempo la patrona religiosa mexicana sería la destinataria de la devoción generalizada en la Nueva España.

Sin duda una importante y significativa aportación del viaje de Rodríguez Cabrillo-Ferrer fue su casi inmediata repercusión en la cartografía de la época. Según expone León-Portilla, existen claros indicios

de que pronto llegaron a España noticias de ese recorrido y que, si bien actualmente no contamos con ningún mapa del mismo, debió haberse enviado alguno a Sevilla, como era usual, a la Casa de Contratación. La prueba es, escribe León-Portilla, que el historiador Francisco López de Gómara haya dedicado unas cuantas líneas de su *Historia de las Indias*, tan contemporánea como impresa en 1552, a lo que descubrió la gente del virrey Mendoza. Ese historiador menciona que alcanzaron los 45 grados “y muchos piensan que por allí se junta la tierra con la China”. Además, en su mapa del Nuevo Mundo que incluye al principio de su obra, se delinea la península de la Baja California, mencionando tan sólo el lugar de “c.b. Vallenas” y extendiendo hacia el norte la costa hasta una distancia exagerada con fuerte inclinación hacia el oeste.²² De la difusión de la empresa de Cabrillo-Ferrer también quedó temprana impronta en el mapa incluido en la obra de Ramusio, *Navigazioni et viaggi*, en el cual se aprecia ya bastante nítidamente el perfil de la Alta California. Existen otros mapas del siglo XVI que nos señalan esos litorales californianos, pero no es el caso abundar aquí en ese tema, ya que lo tiene perfectamente tratado León-Portilla en la obra citada.

Sin embargo, a nivel mundial no fue tanta la difusión dada a esta travesía en su momento ni más tarde, lo cual motivó que poco tiempo después, a 36 años de distancia, otros navegantes europeos consideraran como uno de sus triunfos náuticos el recorrido del pirata Francis Drake por esas mismas costas. Fue así como los ingleses dieron el nombre de la “Nueva Albión” a la costa comprendida entre los 38° y 48°, asegurando que ningún otro navegante la había recorrido. Gracias a este hecho, la reacción española no se hizo esperar y dio motivo para el auspicio de nuevos viajes que harían posible, si bien muy lentamente, la configuración de una definitiva presencia española en las Californias.

En concreto y sin duda, las fundamentales aportaciones científicas del viaje de Rodríguez Cabrillo-Ferrer fueron:

²² Miguel León Portilla (1989). *Cartografía y Crónicas de la Antigua California*. México: Universidad Nacional Autónoma de México y Fundación de Investigaciones Sociales, A.C., p. 69.

- a. El haber ampliado la delimitación geográfica de los litorales occidentales del septentrión hasta una importante latitud norte que sería conocida como la Alta California.
- b. La anotación detallada del recorrido, de los accidentes geográficos y del clima contribuyó significativamente a establecer las posibilidades de futuros reconocimientos de la costa septentrional.
- c. Se precisó la inexistencia, hasta esa latitud, del estrecho y con ello se intentó despejar parte de la geografía mítica imperante.
- d. Las descripciones de la naturaleza y de los escasos habitantes contribuyeron, sin duda alguna, a una mejor idea de las posibilidades para la futura colonización de esos territorios cercanos a las costas reconocidas.
- e. De acuerdo con León-Portilla, a pesar de los avances en el conocimiento geográfico que se lograron con ésta y con las anteriores expediciones náuticas como la de Ulloa, aún permanecían grandes dudas acerca de la ubicación de los nuevos territorios septentrionales. Fundamentalmente estaban referidas a la cercanía con las tierras de China y Japón, a la existencia del estrecho entre los dos mares y a la amplitud del nuevo continente en su parte septentrional. Persistía aún una geografía mítica en la que se mantenía la fantasía sobre ciudades e islas de fábula, que sólo se empezaría a desvanecer a través de los conocimientos de las expediciones marítimas y terrestres de los siguientes siglos.
- f. En el aspecto político el viaje daría lugar, años más adelante, a la preocupación creciente de la Corona española por mantener su presencia en las Californias ante la cada vez mayor amenaza de los navegantes ingleses y franceses.

Serán los aspectos científicos, políticos y comerciales los que mantendrían abierto el camino para la continuidad de las exploraciones por el septentrión novohispano. Correspondería al siguiente virrey, don Luis de Velasco, inaugurar una nueva etapa, la comercial, con dos vertientes: la del camino a la tierra de las especias y su protección, y la empresa de la explotación perlífera en las costas californianas. Pero a ello dedicaremos una posterior etapa de esta investigación, en el estudio de la aportación relacionada con nuestro septentrión mexicano.

Apéndice documental

Relación, o diario, de la navegación que hizo Juan Rodríguez Cabrillo con dos navíos, al descubrimiento del paso del Mar del Sur al norte, desde 27 de junio de 1542 que salió del puerto de Navidad, hasta 14 de abril del siguiente año que se restituyó a él, habiendo llegado hasta la altura de 44 grados, con la descripción de la costa, puertos, ensenadas, e islas que reconoció y sus distancias, en la extensión de toda aquella costa.²³

Partió Juan Rodríguez del puerto de Navidad para descubrir la costa de la Nueva España a 27 días de junio de 1542.

Tardó desde el puerto de Navidad hasta Cabo de Corriente un día e una noche con cuarenta leguas de vientos sueste.

Desde el miércoles hasta el jueves siguiente anduvieron su derrota a luengo de la costa, 35 leguas.

Domingo, a dos días de julio tuvieron vista de la California, tardaron en atravesar por temor de los tiempos que no fueron muy favorables, casi 4 días surgieron el lunes siguiente, a 3 del dho. en la punta de la California e ahí estuvieron dos días, y de ahí fueron al puerto de San Lucas el jueves siguiente e tomaron agua, no vieron estos días indio ninguno. Dicen

²³ Buckingham Smith, Thomas (1857). *Colección de varios documentos para la historia de La Florida y tierras adyacentes*. Londres: Trübner y compañía, pp. 173-189.

que está este puerto en 23 grados y es desde la punta al puerto limpio e fondable y es tierra pelada y doblada.²⁴

Partieron del puerto de San Lucas el jueves a la noche y el sábado siguiente, al ocho de dicho mes surgieron en la punta de la Trinidad que está en 25 grados, habrá de San Lucas, 5 leguas, es costa limpia y sin requesta ninguna, dentro de la tierra parecen sierras altas e peladas e dobladas, estuvieron surtos aquí por ser los tiempos contrarios de Oeste Noroeste hasta el miércoles siguiente.

Miércoles, a 12 días del dicho mes partieron de ahí, en el puerto de la Trinidad hace puerto una isla que está ahí y es buen puerto abrigable para los vientos oes noroeste, el puerto de la isla es en la cabeza de la isla de la banda del Sueste y es puerto limpio y fondable, no tiene agua ni leña, tendrá la isla diez leguas de longitud y de latitud 2 leguas, surgieron esa noche.

Partieron el jueves siguiente y pasaron por el puerto de San Pedro que está en 25 grados y $\frac{1}{2}$, en este puerto no hay agua ni leña, su travesía es Sueste, tiene buen reparo para Poniente, fueron navegando por la costa que hace una gran ensenada, el cabo de la cual está en 26 grados, es tierra baja e médanos de tierra, costa blanca e limpia: fueron navegando a luego de ella con vientos bonancibles hasta los 27 grados y miércoles a 19 del dicho fueron en tierra a un puerto que hallaron e salidos en tierra hallaron un camino seguido de indios, e fueron por él un tiro de arcabuz donde hallaron una fuente de agua, es tierra llana dentro y pelada y muy seca, pusieron nombre del puerto de la Madalena, habrá 40 leguas de la Bahía de San Martín hasta este puerto.

El jueves siguiente a 20 de dicho partieron de este puerto y fueron navegando a luengo de la costa con vientos ruines y obra de seis leguas de allí hallaron un surgidero detrás de una punta, que llaman Punta de Santa Catalina, y así anduvieron navegado a luego de la costa. Y el martes siguiente a 25 de dicho mes de julio descubrieron una bahía grande en 27 grados y medio, caminaron muy poco estos días por los ruines tiempos,

²⁴ Cabo San Lucas se encuentra en coordenadas 22°53' y 109° 54', como puede observarse muy cercana a la señalada en el derrotero.

surgieron en este puerto y pusieron nombre el Puerto de Santiago, habrá del Puerto de la Madalena 23 leguas, están de la Punta de Santiago en cinco leguas unas bajos muy peligrosos, y de peña, y no parecen sino cuando revienta la mar en ellos, están una legua de tierra, y en 27 grados y medio largos, llámanse Habreojo. Fueron caminando por la misma derrota a luengo de la costa hasta los 28 grados, y allí surgieron al abrigo de una punta. Aquí hay arboledas lo que no vieron desde la Punta de la California, habrá de esta punta al Puerto de Santiago a la punta del Noroeste 23 leguas: son sierras altas y fragosas con algún arboledo, pusimos nombre Santa Ana, tiene una Isleta, habrá una legua de tierra.

Jueves a 27 del dicho partieron del dicho Puerto de Santa Ana e fueron a surgir obra de seis leguas de allí en un puerto que pusieron nombre Puerto Fondo por el mucho fondo que tenía, que junto a tierra había treinta brazas, es limpio, e partieron el otro día siguiente del dicho puerto, e tornaron a arribar tres veces al dicho puerto con tiempos contrarios y estuvieron en el dicho puerto hasta el lunes siguiente.

Lunes 31 del dicho mes partieron del dicho Puerto Fondo e surgieron obra de 8 leguas de allí aquella noche, e otro partieron a su navegación.

Martes, 1º día de agosto partieron de allí, e anduvieron obra de diez leguas donde surgieron en un puerto que pusieron San Pedro Vincula, está este puerto a vista de la Isla de Zedros, está este puerto en 28 grados y medio largos, es tierra alta y fragosa e pelada, desde California acá no hemos visto Indio ninguno.

Miércoles a 2 del dicho mes partieron desde Puerto y les dio viento contrario y anduvieron volteando, fueron a surgir a una Isla que está de la parte del Sueste de Isla de Zedros cuatro leguas de ella, y está esta dicha isla que llamaron San Esteban con la remate de la punta de la tierra firme Leste Oeste, costa de Noroeste Sueste, está una legua de la tierra firme; de esta punta la tierra firme vuelve la costa hacia Les Nordeste, que hace una ensenada grande que no parece tierra; entre la Isla y la tierra firme, hace buena canal, y han de pasar allegados a la Isla porque hay una restringa de debajo que sale de la punta hasta un cuarto de legua; hay mucha yerba sobre agua que se cría en el fondo, y está pegado abajo; córrese esta Isla con San Pedro Vincula Noroeste Sueste, tendrá esta Isla tres leguas de

redondez; estuvimos en esta Isla con viento contrario hasta el sábado siguiente a cinco del dicho mes de agosto; tiene buen puerto de la banda del Sueste, hay mucha pesquería de anzuelo y muchos pájaros.

Partieron de la Isla de Sant Esteban, sábado 5 de agosto, e fueron a surgir a la Isla de Zedros, donde estuvieron hasta jueves a 10 de dicho mes tomando aguada y leña, no hallaron Indios, aunque hallaron rastro de ellos; está esta Isla en 29 grados la punta de Sotavento de la banda del Sur, y tiene de esta banda del Sur buenos puertos e agua e leña y es de esta parte pelada, no tiene sino unas maticas pequeñas, es Isla grande e alta e pelada, e córrese casi Leste Oeste, y tendrá de longitud de esta banda del Sur, doce leguas.

Partieron de la Isla de Zedros, jueves a 10 días de dicho mes de agosto para seguir su viaje; y fueron la vuelta de la tierra firme navegando al Norte, anduvieron este día obra de diez leguas, y el viernes siguiente fueron a surgir a un puerto que llamaron Puerto de Santa Clara, es buen puerto, fueron en tierra y hallaron 4 Indios, los cuales se huyeron, está este puerto en 30 grados escasos, córrese con Isla de Zedros Nordeste Sudeste y córrese esta costa desde el puerto hacia la ensenada Nornoroeste Susureste; es costa limpia y fondable, es tierra pelada e no es fragosa, tiene llanuras y valles, estuvieron en este puerto hasta el domingo a 13 del dicho mes por los ruines vientos.

Domingo, a 13 días del dicho mes partieron de este puerto y fueron navegando a luego de la costa con vientos escasos surgiendo cada noche, y el martes siguiente surgieron en una punta que hace una ensenada que está en (p. 175) 30 grados y medio, tiene muy poco reparo, llamáronle Punta del Malabrigo,

El miércoles siguiente fueron navegando luego de la costa y dióles mucho viento Noroeste que era su contrario y estuvieron al reparo a la noche sin ganar par adelante nada, y el jueves siguiente con aguaceros y contrastes e calmas que no tomaron tierra, y esta noche siguiente tuvieron mucho viento de Oes Noroeste y estuvieron al reparo, y el viernes siguiente anduvieron con vientos, bonanzas y se hallaron a barlovento de la punta de Mal abrigo seis leguas, e así anduvieron hasta el sábado siguiente, a 19 de dicho mes que surgieron en un Isla pequeña, que está a

media legua de tierra firme; estará diez leguas de la Punta de Mal abrigo; está en 30 grados y medio, tiene buen surgidero y buen reparo, llamáronle San Bernardo, tendrá una legua de Norte Sur. Córrese la costa de la tierra firme Nornoroeste Susueste y es costa limpia, la tierra adentro es de muy buen parecer, y llama y hay valles buenos e alguna arboleda, y lo otro es pelado; no hallaron estos días Indios.

Domingo 20 del dicho mes de agosto partieron de la Isla de San Bernardo y allegaron a la Punta del Engaño, que estará siete leguas de esta Isla, la cual punta está en 31 grados, córrese la costa de la Punta hacia la Isla Noroeste Susueste; en la Punta del Engaño la tierra no es alta y parece en si buen tierra y llana; las sierras son peladas, no vimos señal de Indios, e así fueron navegando hasta el lunes siguiente siguiendo la costa al Norte e al Nordeste, e obra de diez leguas de la Punta del Engaño descubrieron un buen puerto, en el cual surgieron, y tomaron agua e leña, está en 31 grados y medio, es puerto para poder hacer cualquier adobio a los navíos poniéndolos a monte.

El martes siguiente el capitán Juan Rodríguez Cabrillo fue en tierra y tomó posesión en ella en nombre de su Magd. y del Il.mo. Señor D. Antonio de Mendoza y le puso nombre el Puerto de Posesión; hallo una laguna que tiene tres.....grandes y hallaron algunos Indios pescadores, que luego huyeron; tomaron uno de ellos el cual dándole ciertos rescates le soltaron e se fue; la tierra adentro es tierra alta y doblada e tiene buenos valles e parece ser buena tierra, aunque es pelada; estuvieron en esta tierra hasta el domingo 27 del dicho mes, adobando las velas y haciendo aguada, y el jueves vieron ciertos humos y fueron allá con el batel e hallaron obra de 30 Indios pescadores, lo cuales estuvieron quedos y trujeron al navío un muchacho y dos Indias a los cuales dieron de vestir e rescates y los dejaron ir; de los cuales no pudieron entender nada por señas. (p. 176).

Viernes siguiente yendo a tomar agua hallaron en la aguada ciertos Indios que estuvieron quedos, e les amostraron un xaguey de agua e una salina de sal que había mucha y dijeron por señas que no hacían su habitación allí, sino dentro en la tierra e que había mucha gente. Este dicho día en la tarde vinieron cinco Indios a la playa a los cuales trujeron a los navíos y parecieron Indios de razón y entrando en el navío señalaron y contaron los

españoles que estaban ahí y señalaron que habían visto a otros hombres como a ellos que tenían barbas y que traían perros y ballestas y espadas; venían los Indios untados con un betún blanco por los muslos y cuerpos y brazos, y traían a manera de cuchilladas puesto el betún, que parecían hombre en calzas e jubones acuchillados, y señalaron que cinco jornadas de allí estaban los españoles; señalaron que había muchos Indios e tenían mucho maíz e papagayos, venían cubiertos con cueros de venados y algunos traían los cueros de venados adobados a manera de como adoban los mexicanos los cueros que traen en la cotaras; es gente crecida y dispuesta; traen sus arcos y flechas como los de la Nueva España, con sus pedernales las flechas; dióles el Capitán una carta para que llevasen a los españoles que decían que había dentro de la tierra.

Partieron de este Puerto de la Posesión domingo a 27 del dicho mes de agosto y navegando su derrota hallaron una Isla dos leguas de tierra firme, es despoblado, hace buen puerto en ella, pusieronle nombre de San Agustín, tendrá dos leguas de redondez, y anduvieron así luego de la costa con tiempos escasos barloventeando hasta el miércoles siguiente a 30 del dicho mes, que les dio mucho viento de Noroeste, que le hizo arribar a la Isla de San Agustín, en esta Isla hallaron rastro de gente, e dos cuernos de vaca e árboles muy grandes que había echado allí la mar, que tenían de longor más de 60 pies y de gordor que no podrán abarcar dos hombre a cada uno, parecen a cipreses e había cedros, era mucha la cantidad de esta madera, no tiene otra cosa, si buen Puerto no está Isla, estuvieron en esta Isla hasta el domingo siguiente.

Domingo a tres días del mes de septiembre partieron de dicha Isla de San Agustín e fueron navegando su derrota, y el lunes siguiente surgieron en la tierra obra de siete leguas a barlovento en costa de Norte Sur, e luego fueron su derrota e fueron navegando con tiempos bonancibles y escasos en costa de Norte Sur hasta el jueves a siete días del dicho mes de septiembre que fueron a surgir en una ensenada que hace la tierra e aquí se acaba la costa de Norte Sur e vuelve al Noroeste, en esta ensenada hace un valle grande y es tierra llana a la costa e dentro hay sierras altas e tierra doblada al parecer buena; toda la costa es brava e aplaselada (177)

que media legua de tierra estaban en diez brazas surtos; hay por aquí muchas yerbas que están sobre el agua.

El viernes siguiente a ocho del dicho mes anduvieron con bien, barloventeando y hallaron aquí corrientes contrarias; fueron a surgir a la punta que hace el cabo e hace buen abrigo del Oes Noroeste, pusieronle el nombre de Cabo de San Martín, hace remate de tierra de una parte e de otra; aquí hacen remate unas sierra altas que vienen detrás y comienzan otras sierras pequeñas; hace un valle grande y otros muchos, al parecer es buena tierra, está en 32 grados y medio y es puerto limpio e fondable, córrese con la Isla de San Agustín Norte Sur.

Estando en este cabo de San Martín fueron en tierra por agua e hallaron una laguna pequeña de agua dulce, donde tomaron agua y en esta aguada vinieron cuarenta Indios con sus arcos e flechas, no se pudieron entender con ellos, venían desnudos, traían maguey asado para comer e pescado, es gente crecida, aquí tomaron posesión, estuvieron en este cabo hasta el lunes siguiente.

Lunes, a 11 del dicho mes partieron del Cabo de San Martín y navegaron obra de cuatro leguas por costa de Nornordeste Su Sudoeste y de allí vuelve la costa al Noroeste; es tierra alta y pelada y el otro día siguiente navegaron en costa de Noroeste Sueste obra de seis leguas; toda esta costa es brava y limpia y el otro día siguiente también navegaron con ruines tiempos obra de cuatro leguas en costa Noroeste Sueste, en tierra hay sierras altas y fragosas, y el jueves siguiente surgieron de tres leguas adelante en una punta que sale a la mar que hace cabo de una banda e de otra, llámase Cabo de Cruz, está en 33 grados, no hay agua, ni leña, ni hallaron señal de Indios.

Partidos del Cabo de la Cruz, hallaron el sábado siguiente dos leguas del Cabo de Cruz por los ruines tiempos en costa de Nornoroeste Susueste y en tierra vieron Indios en unas canoas muy pequeñas; la tierra es muy alta e pelada e seca, toda la tierra desde la California aquí es tierra de arenales a la mar, y de aquí empieza la tierra de otra arte, que es tierra de bermejales y de mejor parecer.

Domingo a 17 días del dicho mes anduvieron navegando para seguir su viaje y obra de seis leguas del Cabo de Cruz hallaron un puerto bueno y

cerrado y para llegar allá pasaron por una Isleta que está cerca de la tierra firme, en este puerto tomaron agua en una lagunilla de agua llovediza y hay arboleda como de ceybas, excepto que es madera recia; hallaron maderas gruesas e grandes que traía la mar, llámase este Puerto San Mateo; es buen tierra al parecer; hay grandes sabanas e la yerba (p. 178) como la de España y es tierra alta y doblada, vieron unas manadas de animales como ganados que andaban de ciento en ciento o más, que parecían en el parecer y andar como ovejas del Pirú y la lana lengua, tienen cuernos pequeños de un xeme en luengo y tan gordos como el dedo pulgar y la cola ancha y redonda e de longor de un palmo, está en 33 grados y tercio; tomaron posesión en él, estuvieron en este puerto hasta el sábado siguiente.

Sábado a 23 de dicho mes partieron del dicho Puerto de San Mateo y navegaron a luego de la costa hasta el lunes siguiente, que andarían obra de diez e ocho leguas; vieron muy hermosos valles e arboledas e tierra llana y doblada, y no se vieron Indios.

En el martes siguiente y el miércoles navegaron a luego de la costa obra de ocho leguas y pasaron por unas tres Islas despobladas de tierra de ellos; la una de ellos es mayor que las otros que tendrá dos leguas de cumplido, e hace abrigo de los Ponientes; están tres leguas de tierra firme, están en treinta y cuatro grados; este día se vieron en tierra grandes ahumadas, es tierra buena al parecer, e de grandes valles e dentro en la tierra hay sierras altas; llamaron las Islas Desiertas.

El jueves siguiente anduvieron obra de seis leguas por costa de Noroeste e descubrieron un Puerto cerrado e muy bueno al cual pusieron nombre San Miguel; está en treinta e cuatro grados y tercio, y después de surtos en el fueron en tierra que había gente, de los cuales esperaron tres e todos los otros se huyeron, a estos dieron algunos rescates y dijeron por señas que por dentro en la tierra habían pasado gente como los españoles, amostraban tener mucho miedo. Este dicho día a la noche fueron los navíos en tierra a pescar con un chinchorro, e parece que estaban ahí unos Indios y comenzáronlos a flechar e hirieron tres hombres.

Otro día por la mañana entraron más adentro del puerto, que es grande, con el batel y trujeron dos muchachos, los cuales no entendían nada por señas, y diéronles sendas camisas e invitáronlos luego.

Y el otro día siguiente por la mañana vinieron a las naos otros tres Indios grandes y por señas dijeron que andaban por la tierra adentro hombres como nosotros, barbados y vestidos e armados como los de los navíos y señalaban como llevaban ballestas y espadas y hacían ademanes con el brazo derecho como que alanceaban y andaban corriendo como que iban a caballo, y que mataban muchos Indios de los naturales, y que por esto tenían miedo; esta gente es bien dispuestas y crecida, andan cubiertos con pieles de animales, estando en este puerto pasó un temporal muy grande, en pero por ser bueno el puerto no sintieron nada; fue de Oeste Sudoeste (p.179) e Susudoeste tiempo desecho, este es el primer temporal que han pasado; estuvieron en este puerto hasta el martes siguiente. Aquí llamaban a los cristianos Guacamal.

Martes siguiente, a tres días del mes de octubre partieron desde Puerto San Miguel y el miércoles y jueves y viernes caminaron por su derrota obra de 18 leguas a luengo de la costa, por donde veían muchos valles e llanuras y muchas ahumadas, y dentro en la tierra sierras; fueron anochecer junto a unas Islas que están de tierra firme obra de siete leguas, y porque calmó el viento no pudieron llegar esta noche a ellas.

Sábado, a siete días del mes de octubre amanecieron en las Islas, que pusieron nombre San Salvador e la Vitoria, e rugieron en la una de ellas y fueron con el batel en tierra a ver si había gente y como el batel llegaba cerca salió mucha cantidad de Indios de entre las matas e yerbas dando grita e haciendo la pernetta e señalando que saliesen en tierra; y veían cómo iban huyendo las mujeres, y de los bateles les hicieron señas que no tuviesen miedo y luego aseguraron y pusieron en tierra sus arcos e flechas, y echaron una canoa buena al agua que cabrían ocho o diez Indios, y vinieron a las naos; diéronles cuentas y rescates con que se holgaron y luego se volvieron; después fueron los españoles en tierra, y estuvieron muy seguros ellos y las Indias e todos. Aquí les señaló un Indio viejo que en la tierra firme andaban hombres como los españoles vestidos y barbudos. No estuvieron en esta Isla más de hasta medio día.

El domingo siguiente, a ocho del dicho mes, allegaron en tierra firme en una bahía grande que llamaron Bahía de los Fumes, por los muchos fumos que en ella vieron; aquí tomaron plática con unos Indios que tomaron en

una canoa, los cuales señalaron hacia el Norte que había españoles como ellos; está esta bahía en treinta y cinco grados, y es buen puerto, y buena tierra de muchos valles y llanuras y arboledas.

El lunes siguiente, a nueve días del dicho mes de octubre, partieron de la Bahía de los Fumos y anduvieron este día obra de seis leguas y surgieron en una ensenada grandes y ahí pasaron el otro día siguiente, martes, y anduvieron obra de ocho leguas por costa de Noroeste Sueste y vimos en tierra un pueblo de Indios junto a la mar, y en las casas grandes a manera de las de la Nueva España, y surgieron en frente de un valle muy grande en la costa. Aquí vinieron a los navíos muchas canoas muy buenas, que cabían en cada una doce o trece Indios y les dieron noticia de cristianos que andaban por la tierra adentro; es costa de Noroeste Sueste, aquí se les dio algunos rescates con que se holgaron mucho. Señalaron que en siete días podían ir adonde andaban los españoles, y estuvo (pp. 180 y 181) determinado Juan Rodríguez de enviar dos españoles dentro a la tierra. También señalaron que había un río grande. Con estos Indios enviaron una carta a la ventura a los cristianos. Pusieron nombre a este pueblo, Pueblo de las Canoas; andan cubiertos con unos pellejos de animales; son pescadores y comen pescado crudo; también comían maguey. Está este pueblo en treinta y cinco grados e tercio; la tierra adentro es un valle muy hermoso y señalaron que había dentro en aquel valle mucho maíz e mucha comida, parece dentro de aqueste valle unas sierras muy altas, tierra muy doblada; llaman a los cristianos Taquimine; aquí tomaron posesión, aquí estuvieron hasta el viernes a trece días del dicho mes.

Viernes, a trece días del dicho mes de octubre, partieron del Pueblo de las Canoas para su viaje y anduvieron este día seis o siete leguas, y pasaron de tierra de dos islas grandes que tendrán cuatro leguas cada una y estarán cuatro leguas de tierra firme. Son despobladas porque no hay agua en ellas y tiene buenos puertos; va la costa de la tierra firme al Oes Noroeste; es tierra llana y de muchas sabanas y arboledas, y el sábado siguiente corrieron su vía, y anduvieron dos leguas no más y surgieron enfrente de un valle muy hermoso e muy poblado, e tierra llana e de muchas arboledas. Aquí vinieron canoas con pescado a rescatar; quedaron grandes amigos. Y el domingo siguiente, a quince días del dicho mes,

anduvieron navegando su viaje a luengo de la costa obra de 10 leguas y siempre hubo muchas canoas, porque toda la costa es pobladísima, y venían muchos Indios siempre en las naos, y nos señalaban los pueblos, y los nombraban por sus nombres, que son, Xuco, Bis, Soposo, Alloc, Xabasgua, Xocotoc, Potoltec, Nacbuc, Quelqueme, Mixingua, Misesopano, Elquis, Coloc, Mugu, Xagua, Anacbuc, Partocac, Susuquey, Quanmu, Gua, Asimu, Aguir, Casalic, Tucumu, Incpupu. Todos estos pueblos están desde el primer Pueblo de las Canoas que se Xuco hasta aquí; están en muy buena tierra, muy buenas llanuras e muchas arboledas e sabanas; andan vestidos con pellejos, decían que dentro en la tierra había muchos pueblos e mucho maíz de allí a tres jornadas; llaman al maíz Oep; y también que había muchas vacas; llaman a la vacas Cae, también nos dieron noticia de gente barbada e vestida. Pasaron este día de tierra de una Isla grande que tendrá quince leguas de largo y dijeron que estaba muy poblada y que había los pueblos siguientes: Niquipos, Maxul, Xugua, Nitel, Macamo, Nimitapal. Llamaron a la Isla San Lucas, habrá de aquí al pueblo de las Canoas, 18 leguas, estará la Isla, de tierra firme, seis leguas.

Lunes 16 días del dicho mes, navegando a luengo de la costa, anduvieron cuatro leguas y surgieron a la tarde enfrente de dos pueblos; y (acaba la p. 181) también este día siempre vinieron canoas con las naos, y señalaron que adelante había canoas muy mayores.

El martes siguiente, diez y siete de dicho mes, anduvieron tres leguas con tiempos bonancibles y fueron con las naos desde que amaneció muchas canoas, y el Capitán siempre les daba muchos rescates; e toda esta costa por donde han pasado está muy poblada; traíanles mucha sardina fresca y muy buena, dicen que a la tierra adentro hay muchos pueblos e mucha comida; éstos no comían cosa de maíz, andaban vestidos de pellejos y traen los cabellos muy pargos y revueltos con unos cordeles muy largos y metidos por entre los cabellos y aquellos cordeles muchas dagas de pedernales y de hueso y de madera; la tierra es muy excelente al parecer.

Miércoles a 18 días del dicho mes anduvieron corriendo la costa hasta las diez horas y veían toda la costa poblada, e por que llevaban el viento fresco no llegaron canoas; allegaron a una punto que hace cabo como

Galera y le pusieron Cabo de Galera y está en 36 grados largos; e porque les dio Noroeste fresco fueron el bordo de la mar y descubrieron dos Islas, la una grande, que tendrá ocho leguas de costa de Leste oeste, y la otra tendrá cuatro leguas, y en esta pequeña hay un puerto bueno y son pobladas; están diez leguas de tierra firme, llámense las Islas de San Lucas. De la tierra firme hasta el Cabo de Galera se corre al Oeste cuarta del Nordeste y desde el Pueblo de las Canoas hasta el Cabo de Galera es una Provincia muy poblada e llamada Xuxu; tiene muchas lenguas diversas unas de otras; tienen muy grandes guerras unos con otros; hay desde el Pueblo de las Canoas hasta el Cabo de Galera treinta leguas; estuvieron en estas Islas hasta el miércoles siguiente porque hizo mucho temporal.

Miércoles a veinte e cinco días del dicho mes partieron de las dichas Islas de la que más estaba a barlovento; tiene un puerto muy bueno, que por todos los tiempos de la mar no se les dará nada estando dentro; llamaron la Posesión, este día anduvieron poco porque no había tiempo y a la media noche siguiente les dio un viento Susudoeste y Oes Sudoeste con lluvia que se vieron en aprieto, porque les era travesía y estaban cerca de tierra, y no pudieron doblar el Cabo de un bordo ni de otro, y el jueves siguiente e vísperas les alargó el viento al Sur en que andarían en su derrota diez leguas en costa de Nornoroeste Susueste, toda esta costa es poblada, al parecer buena tierra; esta noche se tuvieron a la mar porque les era el tiempo en travesía, y el viernes y el sábado y el domingo siguiente anduvieron con vientos contrarios barloventeando a una parte y a otra sin poder ganar nada, y estaban en 36 grados y medios, diez leguas del Cabo de Galera; así mismo anduvieron lunes y martes a 31 (termina p.182) día dicho mes, víspera de Todos Santos, volteando a una parte y a otra, y quisieron allegar a la tierra firme en busca de un río grande que llevaban noticia de él, que estaba de la otra parte del Cabo de la Galera, e porque hacía en tierra muestras de ríos y no hallaron ningún río, tampoco surgieron aquí, porque era costa muy brava, hallaron en este mes en esta costa los tiempos como en España desde los 34 grados arriba y con mucho frío a las mañanas y a las tardes, y con los temporales, grandes cerrazones y los aires pesados.

Miércoles a la media noche primero día de noviembre a la media noche tengo del bordo de la mar, les dio mucho tiempo del Nornoroeste que no les dejaba llevar palmo de vela y al alba refrescó en tanta manera que no pudieron hacer menos de ir a buscar abrigo y fueron al abrigo de Cabo de Galera, y allí surgieron y fueron en tierra y porque había un pueblo grande que llaman Xexo e no parecía estar muy a mano la leña, acordaron de ir al Pueblo de las Sardinias porque estaba el agua y la leña muy cerquita e a mano; llamaron a este abrigo de Galera, Puerto de Todos Santos. El jueves siguiente se fueron al Pueblo de las Sardinias donde estuvieron tomando agua y leña tres días, e los naturales de la tierra les ayudaban e traían la leña y el agua a las naos; llámase este Pueblo del Puerto de Sardinias Cicacut y los otros que están desde allí hasta el Cabo de Galera son: Ciucut, Anacot, Maquinanos, Paltatre, Anacoat, Olesino, Cascat, Paltocac, Tocane, Opia, Opistopia, Nocos, Yutum. Quinam. Micoma, Garomisopona; es Señora de estos pueblos una India vieja que vino a la naos y durmió dos noches en la Capitana, y lo mismo muchos Indios. El pueblo de Ciucut parecía ser cabecera de otros pueblos porque venían allí de otros pueblos al llamado de aquesta Señora; llámase el pueblo que está al cabo Xexo. Desde este Puerto al Pueblo de las Canoas es otra provincia que llaman Xuxu, tienen sus casas redondas y cubiertas muy bien hasta el suelo; andan cubiertos de pieles de muchas manera de animales, comen bellotas de encinas y unas semillas que es tan gruesa como maíz y es blanca de que hacen tamales, tiene buena comida. Dicen que a la tierra adentro hay mucho maíz y que andan allí hombres como nosotros, e está este puerto en 35 grados y dos tercios.

Lunes a 6 del dicho mes de noviembre partieron del dicho puerto de Sardinias e aquel día no anduvieron casi nada e hasta el viernes siguiente anduvieron con muy poco tiempo; este día llegamos al Cabo de la Galera, por todo este camino no podían valerse de Indios que les venían a bordo con agua y pescado y amostraban mucho amor; tienen en sus pueblos sus plazas grandes y tienen un ruedo como cerca, y alrededor del ruedo (termina p. 183) tienen muchas losas de piedra hincadas en tierra que salen encima tres palmos y en medio de las cercas tienen muchos maderos hincados como masteles y muy espesos; tienen mucha pintura en

los mismos palos y creemos que adoran en ellos, porque cuando bailan andan bailando alrededor de la cerca.

El sábado siguiente día de San Martín a 11 días del dicho mes de noviembre anduvieron navegando a luego de la tierra, y hallaronse esta mañana doce leguas del cabo en el mismo paraje donde arribaron primero y todo este día tuvieron buen viento que caminaron a luego de la costa de Noroeste Sueste, anduvieron bien 20 leguas; toda esta costa que anduvieron este día es costa brava sin abrigo ninguno y va una cordillera de sierra en toda ella muy alta, y tan alta es a la mar, como a la tierra dentro bate la mar en ella; no vieron poblazón, ni fumos, y toda la costa que no tiene abrigo de Norte está despoblada; pusieron nombre a las sierras, las Sierras de San Martín; están en 37 grados y medio; el remate de ellas y de estas sierras al Noroeste hace un cabo que sale a la mar que está en 38 grados, pusieronle Cabo de San Martín.

Esta dicha noche de sábado a 4 horas de la noche estando en la mar obra de seis leguas de la costa al reparo esperando al día con viento Sueste, cargó tanto tiempo de Susueste e el Susudoste von lluvia y cerrazón que no podían tener palmo de vela e hízoles correr con un papo de vela del trinquete con mucho trabajo toda la noche y el domingo siguiente cargó mucho más el tiempo deshecho que duró el día y la noche hasta el lunes siguiente a medio día y era tan grande la fortuna como puede haber en España; el sábado a la noche perdieron de vista la Compañía.

El lunes a 13 días del dicho mes de noviembre a hora de vísperas abonzó el viento y saltó al Oeste e luego dieron las velas y fueron en busca de la Compañía a la vuelta de la tierra, rogando a Dios que les deparase, que recelaron mucho que sería perdida; corrieron al Norte e al Nornoroeste con viento Oeste y Oes Noroeste; y el martes siguiente en amaneciendo hubieron vista de la tierra y tuvieron que andar hasta la tarde y fueron a reconocer en una tierra muy alta, y anduvieron a luego de la costa por ver si había algún puerto donde reparase y era tanta la mar de leva que había que era espanto ver, y la costa brava y sierras muy altas, y a la tarde se pararon al reparo, es costa de Noroeste Sueste; reconocieron la tierra en una punta que sale a la mar que hace cabo, y está cubierta de arboledas la punta, y está en 40 grados.

Miércoles a 15 de dicho mes tuvieron vista de la Compañera de que dieron muchas gracias a Dios que la tuvieron por perdida, e arribaron sobre (termina p. 184) ella, juntáronse a la tarde. Los del otro navío pasaron más trabajo y riesgo que los de la Capitana por ser el navío pequeño y no tener puente; esta tierra donde andaban es al parecer muy buena, empero no vieron Indios, ni fumos; hay grandes sierra e cubiertas de nieve, hay mucha arboleda. A la noche amainaron y se pusieron a reparo.

Jueves siguiente a 16 del dicho mes de noviembre amanecieron sobre una ensenada grande que venía de vuelta que parecía haber puerto e río, y anduvieron barloventeando este dicho día y la noche, y el viernes siguiente hasta que vieron que ni había río, ni abrigo ninguno; y para tomar posesión echaron ancla en 45 brazas; no osaron ir a tierra por la mucha mar que había, estaba esta ensenada en 39 grados largos y toda ella está llega de pinos hasta la mar, pusieronle nombre la Bahía de los Pinos. La noche siguiente estuvieron al reparo hasta el día siguiente.

El sábado siguiente corrieron la costa y halláronse a la noche sobre el Cabo de San Martín; toda esta costa de este día es muy brava, y hay mucha mar de leva y la tierra es muy alta, hay montañas que se van al cielo, y la mar bate en ellas, yendo navegando cerca de tierra parece que quieren caer sobre las naos; están llenas de nieve a la cumbre, pusieronle nombre las Sierras Nevadas, y al principios de ellas hace un cabo que sale a la mar, que le pusieron nombre Cabo de Nieve; córrese la costa Nornoroeste Susueste, no parece que habitan Indios en esta costa. Está este Cabo de Nieve en 38 grados y dos tercios, y siempre que ventaba Noroeste hacia claro y limpio el tiempo.

Jueves 25 días del mes allegaron de vuelta en las Islas de San Lucas a una de ellas llamada Posesión y corrieron toda la costa punta por punta desde el Cabo de Pinos a ellas, y no hallaron abrigo ninguno porque de necesidad hubieron de volver a la dicha Isla, porque estos días pasados ventó Oest Noroeste muy mucho y venía la mar de leva muy grandes; desde Cabo de Martín hasta Cabo de Pinos no vimos Indios ningunos, y cáusalo la costa ser brava y desabrigada y fragosa en la costa y de la banda del Sureste del Cabo de Martín en 15 leguas hallaron la tierra poblada e muchas ahumadas porque es buena tierra; empero desde el Cabo de

Martín hasta los 40 grados no vimos señal de Indios; está el Cabo San Martín en 37 grados y medio.

Estando invernando en esta Isla de Posesión a 3 días del mes de enero de 1543 falleció de esta presente vida Juan Rodríguez Cabrillo, Capitán de los dichos navíos de una caída que dio en la dicha Isla al tiempo que la otra vez estuvieron en ella, de que se quebró un brazo junto al hombro. Dejó por Capitán al Piloto mayor que era un Bartolomé Ferrelo, natural (termina p. 185) levantisco y les encargó mucho al tiempo de su muerte que no dejasen de descubrir cuanto posible fuese por toda aquella costa. Pusieron nombre a la Isla, la Isla de Juan Rodríguez; llaman los Indios a esta Isla Ciquimuymu y a otra llaman Nicalque, e a la otra llaman Limu; en esta Isla de la Posesión hay dos pueblos, al uno llaman Nicochi y el otro Coycoy y el otro Estocolco; en la otra Isla hay ocho pueblos que son: Niquesquelua, Poele, Pisqueno, Pualnecatup, Patiqui, Patiquilid, Ninumu, Muoc, Piliduay, Lilibequé.

Los Indios de estas Islas son muy pobres, son pescadores, no comen otra cosa si pescado no, duermen en el suelo, todo su negocio y ejercicio es pescar; en cada casa dicen que hay cincuenta ánimas; viven muy aporcadamente, andan desnudos. Estuvieron en estas Islas desde 25 de noviembre hasta 19 de enero. En todo este tiempo, que fueron casi dos meses, hizo muy recios tiempos de invierno y de agua; los tiempos que más siguieron fueron Oest Sudoeste y Susudoeste y Oest Noroeste, hubo tiempo muy desechos.

Viernes 19 días del mes de enero de 1543 se hicieron a la vela de la Isla Juan Rodríguez, que se dice Ciquimuymu, para ir a la tierra firme en busca de algunos bastimentos para su jornada, y en saliendo del puerto les dio mucho tiempo de Oest Noroeste, que les hizo arribar a las otras Islas de San Lucas y surgieron en la Isla de Limun que pusieron nombre San Salvador y tuvieron necesidad de levantarse otra vez de allí porque no había puerto más del abrigo de las Islas, y tornó el viento a la travesía y anduvieron a la redonda de estas Islas ocho días con los tiempos muy ruines, abrigándose con las mismas Islas de los tiempos ruines; y a 27 días del dicho entraron en el mismo puerto de la Isla de Juan Rodríguez, donde estuvieron primero; el mayor trabajo que tenían era por los tiempos no

ser fijos, que andaban mudándose de uno a otro; los que más afijan son del Oes Noroeste al Oest Sudoeste.

Martes a 29 días del dicho mes de enero partieron de la Isla Juan Rodríguez para la Isla de San Lucas, que está en medio de las otras, para tomar ciertas anclas que habían dejado con un tiempo, no las pudiendo tomar, las cuales tomaron e tomaron agua.

Partieron de esta Isla de San Lucas, lunes a 12 días del mes de febrero que no pudieron más presto por los ruines tiempos que les hizo de vientos e muchas nieves; es poblada y la gente es como la de la otra Isla; llámanle los Indios Nicalque; hay tres pueblos en ella que se llaman Nicochi, Coycor, Coloco; este día fueron al Puerto de las Sardinas a tomar (termina p. 186) leña e otras cosas necesarias para su viaje, que no las había en las Islas.

Miércoles 14 días del dicho mes partieron del Puerto de Sardinas, habiendo tomado una batelada de leña y no osaron estar más allí por la mucha mar que había; no hallaron tantos Indios como primero, ni pesquería ninguna por causa del invierno. Los naturales comían de las bellotas de las encinas e otra semilla, e yerbas del campo crudas. De aquí fueron a la Isla de San Salvador porque estaban allá más seguros de los temporales para poderse hacer a la vela para poder correr por la mar.

Domingo a 18 días del mes de febrero partieron de la Isla de San Salvador con el viento Nordeste bonancible e corrieron al Sudoueste porque dijeron que había hacia el Sudoeste otras Islas; fueron a anochecer este día obra de doce leguas de las Islas de San Salvador y vieron seis Islas de ellas grandes y de ellas pequeñas. Este día se les murió un marinero y el lunes siguiente amanecieron a barlovento de las Islas a la mar obra de diez leguas y con el viento Oest Noroeste fueron del bordo de la mar cinco días al Sudoeste y al cabo que anduvieron obra de cien leguas hallaron los tiempos más recios y mucha mar; y jueves a 22 días del dicho mes de febrero hicieron otra vuelta por la tierra para ir en busca de Cabo de Pinos con viento Suroeste que les duró tres días y cada día iba arreciando, y el domingo siguiente en amaneciendo tuvieron vista del Cabo de Pinos y fueron este día a anochecer veinte leguas a barlovento en costa de Noroeste Sueste y es brava sin abrigo; no se vio fumo ninguno en tierra, e vieron una punta que hacía como remate de tierra que volvía la costa

Nornoroeste; a la media noche saltó el viento al Sursudoeste y corrieron al Oes Noroeste hasta el día, y por la mañana saltó el viento al Oes Sudoeste muy recio que duró hasta el martes siguiente; corrieron al Noroeste.

Martes a 27 días del dicho mes volvió el tiempo al Sursudoeste que duró todo el día; corrieron al Oest Noroeste con los trinquetes bajos, porque ventaba recio; en anocheciendo saltó el viento al Oeste; corrieron toda la noche al Sur con pocas velas; había mucha mar que los comía.

El miércoles siguiente, a 28 días del dicho mes, en amaneciendo saltó el viento al Sudoeste franco, e no ventó mucho; este día tomaron el altura en 43 grados; hacia la noche regresó el viento y saltó al Sursudoeste; corrieron esta noche al Oest Noroeste con mucho trabajo, y el jueves en amaneciendo saltó el viento al Sudoeste con mucha furia, y los mares venían de muchas partes, que les fatigaba mucho e pasaban por encima de los navíos, que no tener puentes si Dios no los socorriera no pudieran escapar, y no pudiendo tenerse al reparo, de necesidad corrieron en popa (termina p. 187) al Noreste a la vuelta de la tierra e taviéndose ya por perdidos se encomendaron a Nuestra Señora de Guadalupe e hicieron mandas e corrieron así hasta las tres horas después de mediodía con mucho miedo y trabajo, porque veían que iban a perderse y veían ya muchas señales de tierra que estaban cerca, así de pájaros como de palos muy frescos que salían de algunos ríos, aunque con la gran cerrazón no parecía la tierra y a esta hora los socorrió la Madre de Dios con la gracia de su hijo e vino un aguacero de la parte del Norte muy recio que les hizo correr toda la noche y el otro día siguiente hasta el Sol puesto con los trinquetes bajitos; e porque había mucha mar del Sur embestiales cada vez por la proa y pasaba por ellos como por una peña, y saltó el viento al Noroeste e al Nornoroeste con mucha furias que les hizo correr hasta el sábado a tres de marzo al Sureste y al Es Sueste, con tanta mar que los traía desatinados, que si Dios y su bendita Madre milagrosamente no los salvara, no pudieran escapar. El sábado a medio día abonanzó el tiempo y quedó al Noroeste de que dieron muchas gracias a Nuestro Señor, en la comida también pasaban fatiga, por no tener sino solo bizcocho e dañado.

Parecéles que queda un río muy grande, de que tuvieron mucha noticia entre 41 grados e 43, porque vieron muchas señales de ello, este día a la

tarde reconocieron al Cabo de Pinos, y por la mucha mar que había no pudieron hacer menos de correr la costa de vuelta en busca de puerto; pasaban mucho frío.

Lunes a cinco días del dicho mes de marzo de 1543 en amaneciendo se hallaron en la Isla de Juan Rodríguez y no osaron entrar en el puerto por causa de la mucha tormenta que andaba que rompía la mar en la entrada del puerto en 15 brazas; era el tiempo Nornoroeste; es angosta la entrada; corrieron al abrigo de la Isla de San Salvador de la banda del Sueste, y la noche pasada viniendo con mucho temporal con solamente con sendos papos de velas en los trinquetes, se les desapareció el otro navío que sospecharon que la mar lo había comido, y no lo pudieron descubrir más, ni aún después que amaneció; creen que estarían en 44 grados cuando les tomó la tormenta postrera que les hizo arribar.

Jueves a ocho días del dicho mes partieron de la Isla de San Salvador para ir en tierra firme en busca del otro navío y fueron al Pueblo de las Canoas e fueron a la Isla de San Salvador, e tampoco hallaron la Compañía.

Domingo 11 del dicho mes allegaron al Puerto de San Miguel y tampoco hallaron la Compañía, ni nuevas de ella; aquí esperaron seis días (termina p. 188) aquí tomaron dos muchachos para lenguas para llevar a la Nueva España y dejaron ciertas señas para si llegase el otro navío

Sábado 17 días del dicho mes partieron del dicho Puerto de San Miguel, el domingo siguiente llegaron en la Bahía de San Mateo y tampoco hallaron rastro del otro navío.

Domingo a 18 días del dicho mes en la parte partieron de esta bahía de San Mateo y el miércoles siguiente, a 21 del dicho mes, llegaron al Puerto de la Posesión, y tampoco hallaron nuevas de la Conserva; esperaron dos días sin entrar en el puerto, porque no osaron entrar en él por el mucho Noroeste que ventaba, y porque se les cortó el amarra, de necesidad se levantaron.

Viernes a 23 días del dicho mes partieron del Puerto de la Posesión y el sábado siguiente a media noche llegaron a la Isla de Cedros y estando en ella el lunes siguiente a 26 días del dicho mes allegó el otro navío en Isla de Cedros, de que se holgaron mucho, e dieron muchas gracias a Dios; este navío pasó en la Isla de Juan Rodríguez de noche por encima de unos bajos

que pensaron perderse y prometieron los marineros de irse a su Iglesia desnudos en carnes, e nuestra Señora los libró.

Lunes a dos días del mes de abril partieron de la Isla de Cedros la vuelta de la Nueva España, porque no tenían bastimentos para tornar acometer a descubrir la costa. Llegaron en el Puerto de Navidad, sábado a 14 días del dicho mes de abril.

Vino por Capitán de los navíos Bartolomé Ferrel, Piloto mayor de los dichos navíos, en falta de Juan Rodríguez Cabrillo, que murió en la Isla de la Posesión. Venían hombres en los dichos navíos.

Ruy López de Villalobos: recorridos, descubrimientos y malogrados intentos de retornar a la Nueva España. Segunda parte de las empresas institucionales (1542-1549)

Esta segunda parte de las empresas institucionales novohispanas cubre una región lejana, las “Islas del Poniente”, ubicadas en la porción sudasiática del Pacífico. Esta región fue durante muchos años un gran lago en el cual portugueses y españoles coincidieron en sus asentamientos y lucharon por ellos. Las ocupaciones de territorios isleños, en razón de los acuerdos de los tratados de Tordesillas y de Zaragoza, no fueron siempre tranquilas. Las reclamaciones llevaron en ocasiones a enfrentamientos, pero, en términos generales, tanto lusitanos como castellanos buscaron respetarse mutuamente y mantener la paz. Sus respectivas cabezas de monarquía lo recomendaban constantemente, a través de las instrucciones y órdenes que entregaban a los capitanes de cada empresa exploratoria. Sin embargo, no se evitaron algunos encuentros o detenciones de los enemigos, especialmente por parte de los portugueses, quienes, con cierta razón, consideraron la presencia de los españoles como intromisiones en sus posesiones, a veces ocasionales y fortuitas, otras intencionadas. La cercanía geográfica y laberíntica de los numerosos archipiélagos no dejó de influir, no era fácil incursionar entre tantas islas y el apetito por las apreciadas especias motivó en muchas ocasiones esos malentendidos entre los vecinos. El más claro y duro ejemplo fue el final de la empresa que encabezó el capitán general Ruy López de Villalobos. Los castellanos, perdida su armada, tuvieron de buen o mal agrado que aceptar la propuesta portuguesa de regresarlos a España vía la India. Este

acuerdo le costó al capitán general español duros enfrentamientos con su gente que se sentía, con razón, herida en su orgullo al verse obligada a aceptar la ayuda portuguesa. El propio López de Villalobos, al inicio de ese regreso, falleció en posesión portuguesa víctima de las frecuentes fiebres malignas, probablemente malaria, que atacaban a los europeos en aquellas latitudes tropicales o subtropicales y no pudo ya conocer el desenlace de su empresa, que consistió en el retorno de su gente sobreviviente a su patria.

La metrópoli española, después del Tratado de Zaragoza y de los reiterados fracasos por encontrar la vía de regreso desde las Molucas hasta la Nueva España, centró sus esfuerzos en las empresas viajeras al Pacífico oriental en dos direcciones. Por un lado, asentarse en algunas de las islas no posesionadas por los portugueses y que estuvieran situadas en los términos político-geográficos establecidos en el tratado zaragozano; por el otro, descubrir ese anhelado camino de retorno a las costas americanas. El objetivo isleño fueron las llamadas “Islas del Poniente”, en este viaje de López de Villalobos llamadas “Islas Filipinas”, y desde ellas, lograr la vuelta a la Nueva España.

Es así como llegamos, dentro de las expediciones en la carrera al Maluco, a la tercera de ellas, que, al mismo tiempo, fue la segunda de carácter institucionalizado. Le correspondió encabezarla al poco afortunado Ruy López de Villalobos.

¿QUIÉN FUE RUY LÓPEZ DE VILLALOBOS?

Sobre el malogrado marino, a quien le correspondió ejecutar los planes del fallecido Alvarado y de su contraparte el virrey Mendoza, contamos con muy escasa información. Parecería ser que su infortunado destino se prolongó hasta después de su muerte, ya que la rica historiografía de los viajes y descubrimientos en el Pacífico poco se ha ocupado de él. Si bien se le menciona casi en cada trabajo sobre esas empresas marítimas del siglo XVI y se le reconoce como quien dio nombre a las Islas Filipinas, muy escasas son las referencias a sus orígenes y su trayectoria de vida.

Fue originario de Málaga, en donde nació en 1500 como miembro de una familia de la nobleza originariamente castellana. Sobre quien fuera posiblemente su antepasado y quien llevó su mismo nombre, se dice que fue “Comendador del Hospital de Toledo de la Orden de Santiago y Mayordomo del rey Don Juan I y heredó el dominio de Pedrosa de Río de Úrbel de don Pedro Rodríguez de Villalobos, su padre, rico hombre, Señor de Pedrosa”.¹ Consideramos que el personaje de referencia, quien llevó el mismo nombre del marino, pudo ser su abuelo y no su padre, ya que el reinado de Juan I de Castilla abarcó de 1370 a 1390.

La información se amplía con lo que dice la “Relación” del agustino fray Jerónimo de Santiesteban, quien viajó en la expedición, y según referencia de Martínez Shaw:

[...] era Ruy López de Villalobos de noble generación, hijo de padre valeroso y privado del rey Cathólico. Era alto de cuerpo mas muy delgado: era de subtil y muy claro ingenio: caía en las cosas con mucha presteza: daba evidentes razones en lo que quería: era casto y amigo de sus amigos: era hombre suficiente para proveer cosas de la mar, aunque en cosas de guerra ni de las que llevaba entre manos nada experimentado.²

El dato anterior hace suponer que su padre tuviera origen aragonés y que llegara a Málaga tras la conquista de 1487. En esa misma fuente encontramos que:

[...] era hombre de letras (licenciado en derecho) y procedía de una familia distinguida de Málaga. Esto concuerda con la personalidad que se entrevé en los documentos, por los cuales se tiene constancia de su concepto de la

¹ Representación que hace D. Christobal de Moscoso y Montemayor, Conde de las Torres y Marqués de Cullera, Señor de la Albufera, Gentilhombre de la Cámara de su Majestad y Capitán General de sus Ejércitos, Al Rey Nuestro Señor. Madrid: Casa de Diego Martínez Abad, 1722, pp. 363 y 364. La población de Pedrosa de Río de Úrbel es una localidad y un municipio situados en la provincia de Burgos en Castilla la Vieja, actualmente en la comunidad autónoma de Castilla y León.

² Cfr. Consuelo Varela (1983). *El viaje de don Ruy López de Villalobos a las Islas de Poniente, 1542-1548*. Milán: Cisalpino-Goliardica, Letterature e cultura dell'America Latina, p. 3.

norma, de su reglamentarismo. Según las fuentes Villalobos era un hombre alto y delgado con una barba negra grande que tenía algunas canas. En cuanto a la personalidad las fuentes indican que era inteligente, noble de carácter, persuasivo y tenía un trato cortés. Con relación a su capacidad para dirigir una expedición se dice que su valía era mayor para una expedición en las cosas referentes al mar que para una expedición que tuviera como objetivo la conquista de un territorio. La capacidad para navegar no le faltó pero otra cosa era su preparación, destreza, dotes de organización y mando y el carisma de líder que hacen falta para llevar a buen puerto una empresa de características parecidas a la que se le asignó.³

Fray Juan de Torquemada escribe que fue por capitán general de la expedición de Alvarado y de Mendoza, “Ruy López de Villalobos, natural de la Ciudad de Málaga, Gran Cosmógrafo y diestro en el Arte de Marear...”⁴ Martínez Shaw nos hace saber que llegó a la Nueva España en 1535 en donde ocupó el cargo de alguacil mayor; Porrás amplía y escribe que fue nombrado por el Cabildo de la Ciudad de México con ese mismo cargo el 6 de octubre de 1536 y que lo dejó el día 25 del mismo mes ante el escribano público Juan Núñez, quien presentó el escrito al Cabildo el día 27.⁵

En México contrajo matrimonio con doña Juana de Dircio, hija de Pedro Dircio y probablemente por este casamiento emparentó con el virrey Mendoza, aunque no fueron cuñados como otros autores han afirmado, sin embargo, no hemos localizado más información al respecto de esta posible relación familiar entre Ruy López de Villalobos y el virrey. Sabemos que en 1535 era “vecino de México” y que para años más adelante estaba “en servicio de su Magestad en las Islas de la Especiería y sus hijos

³ Disponible en: <prehistoriaymas.blogspot.com/2010/08/y-mas-la-expedicion-de-ruy-lopez-de.html>. [Consultado el 7 de febrero de 2017].

⁴ Juan de Torquemada (1723). *Primera parte de los veinte i un libros rituales de monarquía indiana*. Madrid: Oficina y a costa de Nicolás Rodríguez Franco, p. 608.

⁵ Guillermo Porrás (1982). *El gobierno de la Ciudad de México en el siglo XVI*. México: Instituto de Investigaciones Históricas, UNAM, p. 149.

padecen necesidad y pide se le gratifique en este repartimiento.”⁶ Según Martínez Shaw, el agustino Santiesteban le recuerda a Mendoza que se había comprometido a cuidar de los hijos del marino y le suplica que siga manteniendo su promesa.

Adicionalmente tenemos constancias sobre la existencia de un hijo, quien llevó sus mismos nombres y residió en la Nueva España en la provincia de Michoacán. Este descendiente, cuando era vecino de la Nueva España, pasó a la metrópoli en 1573 para atender a sus negocios y el 15 de junio de 1578 obtuvo licencia de los oficiales de la Casa de Contratación de Sevilla para volver “con todos sus criados”.⁷ Es probable que más adelante haya vuelto a efectuar un viaje a la península, ya que para 1586 vuelve a obtener licencia, que se le renueva en dos ocasiones: primero, tres años más tarde y la última en 1590, para pasar a la Nueva España con “sus dos criados”.⁸ Para 1590 ya en México pide, por un lado, que se le incorporen a su corregimiento de Cuitzeo otras jurisdicciones más alejadas “para la justicia y bien de los naturales”. Por otro, solicita una merced de un sitio para ganado menor en términos de la jurisdicción de Zinapécuaro. Se ubicó en la región michoacana y un año más tarde era corregidor del poblado de Cuitzeo.⁹ No volvemos a tener noticias de este descendiente directo del malgrado marino malagueño, ni de cualquier otro familiar.

López de Villalobos, el padre, fallece en una de las islas del Poniente a causa de unas fiebres que también habían afectado a otros castellanos, seguramente la malaria; deja este mundo pobre, sumamente afectado y muere en la isla de Ambón el viernes santo de 1546, auxiliado en sus últimos momentos por el jesuita Francisco Xavier, más tarde san Francisco Xavier, quien entonces misionaba en las Molucas. El ignaciano había llegado a la isla el 17 de febrero de 1546, fue testigo de la llegada de la armada y durante los tres meses que ahí permaneció la flota les prestó

⁶ Francisco A. de Icaza (1923). *Conquistadores y pobladores de la Nueva España. Diccionario autobiográfico sacado de los textos originales*, 2 vols. Madrid: Imprenta El adelantado de Segovia, p. 91.

⁷ AGI, INDIFERENTE, 1969, L.22, F.152 e INDIFERENTE, 2059, N. 83.

⁸ *Ibidem*, INDIFERENTE, 2063, N.58; INDIFERENTE, 2064, N.137, e INDIFERENTE, 2065, N.31.

⁹ Archivo General de la Nación (AGN), Indiferente virreinal, vol. 4048, exp. 30; Tierras, vol. 2691, exp. 10 y Tierras, vol. 2681, exp. 22.

a sus miembros todos los auxilios necesarios.¹⁰ El capitán fue enterrado en el pueblo de Zozanibe.

EL VIAJE AL MANDO DE RUY LÓPEZ DE VILLALOBOS: ANTECEDENTES PROTOCOLARIOS

Los preparativos de la expedición obedecen a los usuales de carácter oficial, especialmente debido a que estuvo ya inmerso en la administración virreinal. Don Antonio de Mendoza mandó a López de Villalobos, el 18 de septiembre, unas amplias “Instrucciones” y éste, a su vez, hizo llegar las suyas a sus subordinados. El historiador español José María Ortuño Sánchez Pedreño menciona y estudia las órdenes virreinales en su trabajo sobre esta expedición.¹¹ A partir de esa mención, nosotros también las hemos rescatado junto con otras “Instrucciones” dadas a la tripulación y las interpretamos aquí. Las incluimos como parte del apéndice documental por su interés y, además, porque su localización no ha sido fácil.¹²

La “instrucción” del virrey lleva fecha del 18 de septiembre de 1542 y constituye un detalladísimo documento en el cual la elevada autoridad considera, propiamente, todos los aspectos de una empresa de la envergadura de la que se va a iniciar. Doña Consuelo Varela comenta que este documento es de interés para estudiar y entender algunos de los problemas que se dieron durante el viaje entre el capitán general y su gente, y asimismo para aclarar que, en parte, se pasaron por alto algunas de las estipulaciones.

¹⁰ En Consuelo Varela, *op.cit.*, Introducción, p. 12.

¹¹ José María Ortuño Sánchez Pedreño (2005). “La expedición de Ruy López de Villalobos a las Islas del Mar del Sur y de Poniente: Estudio histórico-jurídico”. En *Anales de Derecho de la Universidad de Murcia*, 23, pp. 249-292. Las “Instrucciones” en: *Colección de documentos inéditos relativos al descubrimiento, conquista y organización de las posesiones españolas en ultramar* (CODIIN o CDIUI), 2ª serie, 2 vols., 1886. Madrid: Real Academia de Historia, tomo II, pp. 29-46.

¹² *Colección de documentos inéditos relativos al descubrimiento, conquista y organización de las posesiones españolas en ultramar*, 2ª serie, 2 vols. 1886. Madrid: Real Academia de Historia, tomo dedicado a “Las Islas Filipinas” en: <https://archive.org/stream/...0001.../ajt5952.0001.001.umich.edu_djvu.tx..>. [Consultado: 26 de noviembre de 2016].

Las “Instrucciones” las inicia el virrey ordenándole a López de Villalobos que se dirija al puerto de Natividad en la actual costa de la entidad mexicana de Jalisco. En ese sitio estaban surtos los navíos que conformaban la armada que había preparado Alvarado. El virrey los enumera: la nao capitana era la “Santiago”, en la que iría al cargo el capitán general; las demás fueron el “San Jorge”, el “San Juan de Letrán”, el “San Antonio”, la goleta “San Cristóbal” y el bergantín o fusta de remos “San Martín”; no se especifica cuál fue como almiranta. Las naves le serían dadas a López de Villalobos por el hombre de confianza del virrey en ese puerto, Juan de Villarreal, encargado de proveer los bastimentos para la expedición. La entrega se haría en presencia de los oficiales y se enumeraría todo lo que iba en cada nave, desde las jarcias hasta los aparejos, incluidas, por supuesto, las municiones y los bastimentos. Las mercancías, los rescates y los esclavos quedarían a cargo del tesorero y los oficiales especiales que enviaba el virrey. Una vez recibidas las naves, el acto quedaría escriturado por el escribano en los libros del contador y del tesorero. El capitán general, a su vez, entregaría a los oficiales responsables lo que correspondiera a cada uno y asignaría los artilleros a los navíos. Todas estas distribuciones quedarían anotadas por escritura. Se señaló que los rescates y las mercancías deberían distribuirse en las diferentes embarcaciones para evitar casos fortuitos de pérdida total. Los marinos y la gente de tierra deberían quedar perfectamente enlistados con nombre y lugar de origen. El virrey menciona explícitamente a los oficiales que él había designado: el cargo de tesorero recayó en Gonzalo Dábalos; el contador fue Guido de Lavezares, y el factor Martín de Mares. Cada uno debía tener libro a su cargo e intercambiarlos entre sí. En ellos quedaría inventariado todo lo que llevaba la armada, “sin faltar cosa alguna”. Antes de la salida los capitanes de cada nave deberían repartir a su gente, soldados y marineros, en escuadras a fin de que todos tuvieran a su cargo sus respectivas guardias. En igual forma todos los miembros de la armada –capitanes, pilotos, maestros, soldados y gente de mar– deberían jurar la obediencia al capitán general y acatar su mandato en todo y por todo, así como que no promoverían motines ni alzamientos y, por supuesto, seguirían “su derrota y bandera”. La obediencia se extendería a las órdenes de cada capitán en el navío y en tierra. El

capitán general debía recibir en su armada a los oficiales que el rey había designado para esa jornada, quienes le presentarían las provisiones que habían recibido para cumplir sus respectivos oficios. Esos documentos los respetaría López de Villalobos y estos oficiales podrían ir en la nave capitana o en la que ellos quisieran; el virrey le recomienda darles un buen trato, tanto por los oficios que llevaban como por sus propias personas.

Las detalladas “Instrucciones” con sus normas explícitas, llevaban en sí estrictas formas de comportamiento que tenían que ser aceptadas por todos aquellos a quienes iban dirigidas y así contribuían a la fijación y al cumplimiento de los diferentes y particulares roles ocupacionales, que correspondían a cada uno de los integrantes de una empresa de esa magnitud.

Don Antonio de Mendoza, como representante institucional, insistió en la obediencia que se debería dar a sus “Instrucciones”. Una parte importante de ellas es la de índole práctica que se relaciona con los descubrimientos que se esperaban. El capitán general informaría detenidamente de lo que descubriera sin ocultar nada, ni realizar cosa alguna en su perjuicio. En sus normatividades el virrey se ocupó de lo que procedería a realizarse una vez que se tomara asiento en la parte que más conviniera al capitán general, y le indicó que debería enviar “un navío o dos”, según creyera conveniente, que portarían “la nueva de vuestra llegada y asiento”. En esas naves deberían embarcar el piloto o los pilotos “más suficientes”, ya que esa travesía de retorno era de enorme importancia; el capitán general daría a esos tripulantes las órdenes convenientes según y como ellos dos habían convenido en su momento. Desde luego, le recuerda a López de Villalobos que “el viaje de vuelta no está descubierto ni sabido” y que por ello debería pensar que sería largo, y para afrontarlo con mayor seguridad, las naves deberían venir lo mejor pertrechadas que se pudiere. Por supuesto que, en ellas, López de Villalobos remitiría la relación de todo lo acontecido y de la “calidad” de la tierra, de lo que en ella hubiera encontrado de mercancías y todo tipo de noticias. Acompañaría su escrito enviando en las naves muestras de “todas las cosas de la tierra, lo que en ella se cría y lo que hay, lo que se labra y hace”; informaría cómo

viven los naturales, cuáles son sus ritos, cuál su forma de gobierno y su “secta” y cómo se llevan con sus vecinos.

En el navío o navíos que se enviaran de regreso, la gente de la armada podría mandar sus cartas personales, pero sin que se abrieran y con encargo especial de que quien las trajera las llevara todas en un sobre cerrado y sellado, dirigido al virrey. El cuidado con la correspondencia obedeció al temor de que se divulgara lo acontecido en la exploración, lo bueno y lo malo, antes de que el virrey se enterara, y para ello añadió que la persona al cargo de esa correspondencia no permitiría que alguien bajara de las naves antes de que el enviado lo hiciera. En tierra, el virrey tendría previsto que los corregidores atendieran a los enviados y a la tripulación. Desde luego que en esos navíos de vuelta el capitán general le haría llegar al virrey lo que le perteneciera de la empresa, especialmente lo que se hubiera adquirido; todo ello vendría bien empacado y asegurado, así como lo que correspondiera al rey. El virrey autorizó que la gente participante en la empresa pudiera, por su parte, aprovechar los navíos de la jornada de regreso, para enviar algo de oro, plata o joyas u otras mercancías, en cantidades que no afectaran a los envíos oficiales. Se respetaría lo que correspondía al oficial que Agustín Guerrero llevaba a su cargo, Guido de Lavezares, ya que esa persona había trabajado especialmente en la preparación de la expedición.

En este documento instructivo, Mendoza le señala a López de Villalobos la necesidad de consultar y discutir los asuntos de especial importancia en reuniones con los miembros principales de la armada a quienes señala expresamente. Esos asuntos serían tales como el tratamiento de los naturales, la celebración de acuerdos con ellos, el envío de navíos, la necesidad de retornar y otros aspectos importantes. Entre quienes deberían asistir a esas reuniones mencionó a los religiosos que irían en la expedición: el prior de los agustinos, fray Gerónimo de Santiesteban, y los frailes Nicolás de Perea, Alonso de Alvarado y Sebastián de Reina, así como Jorge Nieto y el veedor Arévalo, Gaspar Xuárez Dávila, Francisco Merino, Matías de Alvarado, Bernardo de la Torre y Estrada, y con “otras personas de esta calidad”. Doña Consuelo Varela, por su parte, amplía esta información la cual recabó directamente de una fuente primaria agustina. La magnífica

historiadora española escribe que los frailes agustinos programaron quiénes se encargarían de la futura evangelización de las tierras por descubrir, misión y tarea que les había sido encomendada directamente por el virrey. Para esa elección de religiosos agustinos, el provincial de la orden en la Nueva España convocó a junta y en ella resultaron elegidos los misioneros fray Gerónimo de Santiesteban, prior del convento de México; fray Nicolás de Peres, prior de Atotonilco; el padre Juan de la Cruz, prior de Totolopan, quien no pudo ir y fue sustituido por fray Alonso de Alvarado y fray Sebastián de Reina, quien había tomado el nombre de Sebastián de Trasierra al hacerse con el hábito agustino. El domingo siguiente a la elección, “los cuatro frailes emprendieron a pie el viaje que desde México conducía al puerto de la Navidad, ciento veinte leguas de áspero e incómodo camino”. También Varela menciona que, además de los agustinos, otros cuatro clérigos participaron en la empresa: el comendador Laso de la Orden de Alcántara; el padre Martín; el padre Cosme de Torres, y el padre Juan Delgado.¹³

Retomando las “Instrucciones”, la elevada autoridad previó el caso de que, por razones justas y necesarias, se decidiera en algún momento de la travesía que fuera la armada completa la que tomara el camino de regreso. Esta propuesta o decisión se debería comunicar a todos los participantes y se dejaría en tierra a quienes optaran por permanecer en ella y en ningún momento serían forzados a hacer lo contrario. Al frente de esos hombres quedaría un capitán y se les dejaría perfectamente abastecidos, tanto de comida como de armas. Mendoza previó que se les eximiría del juramento realizado y que el capitán que permaneciera a su cargo tendría vigentes las capitulaciones que se habían realizado.

En cuanto a los bienes de los difuntos, las indicaciones formales al capitán general previeron detalladamente todo lo relacionado con los casos de fallecimiento de miembros de la expedición, buscando conservar todo lo más justo posible, sin menoscabar los derechos de los deudos.

Por lo que se refería a las posibles naves que llegaran a llevar algo a la Nueva España, se debería proceder con todo rigor al registro de lo

¹³ Consuelo Varela, *op.cit.*, p. 7.

contenido que iría dirigido a los oficiales reales, de acuerdo con lo que se acostumbraba en esos casos en todas las embarcaciones.

Otro de los temas tomados en cuenta en el tan citado documento fue el relativo al asentamiento en tierra o a la orilla del mar, o sea, un posible establecimiento o asiento de los españoles. Para ello se instruyó y previó con cuidado esa posible situación y el virrey ordenó que antes de que el capitán general desembarcara, se debía levantar un baluarte “recio y fuerte” y apartado del lugar de los naturales, protegido por la artillería y constantemente vigilado. En él debería residir el capitán o quien se considerara conveniente y debía contar con aposentos especiales para guarecer a la gente y las mercancías. Los soldados deberían estar amonestados, señalándoles graves penas en caso de desobedecer las órdenes de no acercarse al poblado de los naturales, y mucho menos entrar en sus casas o tomar algunas de sus pertenencias. En caso de necesidad de bastimentos u otros objetos se procedería a concertarlos y adquirirlos, siempre por persona que tuviera experiencia en esos rescates y de ninguna manera en forma particular.

Especial atención debería dar López de Villalobos a la forma en que se les podría localizar por las naves que fueran despachadas desde la Nueva España y lo que en ellas sería conveniente llevar. Igualmente recomendó el virrey que cuando se hablara del emperador frente a los naturales, se hiciera en la mejor forma posible, y se mencionara su grandeza. Le reiteró a López de Villalobos que de la “Capitulación de su Majestad y de otras provisiones” como el “concierto entre el Adelantado” y el virrey, le hacía llegar copias y le encargaba que hiciera otras para que las tuviera en su poder, “para usar de ellas según y cómo su Majestad manda”. Con esta recomendación concluye el documento que el virrey Mendoza y Pacheco entregó al capitán general de esta importante exploración, como veremos tan malograda.

Como era usual, López de Villalobos respondió a estas “Instrucciones” con una “Obligación” que redactó en el puerto de Navidad el 22 de octubre

de ese mismo año de 1542, fecha ya muy próxima a su partida.¹⁴ En ella se nombra a sí mismo como “Theniente de Gobernador e capitán General de las Islas de Poniente”, y su contenido viene a ser una corroboración de lo que el virrey le escribió en su documento instructivo. Empieza por ratificar la entrega que le hizo Villarreal de las embarcaciones con todo su contenido, comprometiéndose a realizar el viaje; a guardar y dar cuenta de todo lo recibido y acatar las indicaciones debidamente como corresponde a todo “hijodalgo”. Acepta que, de no hacerlo, quedará sujeto y se avendrá a las leyes que le toquen y así se compromete como “caballero hijodalgo”, dando su palabra y homenaje ante Alonso Carrillo, caballero hijodalgo, y ante el escribano Juan de la Torre. Lo anterior lo realizó en el puerto el 22 de octubre ante los testigos: “Antonio de Luna, e Juan de Aguilar, e Juan de Estrada, e Mathias de Alvarado, e Don Gabriel de Cárdenas, e Bernaldo de la Torre, e Pero Ortiz de Rueda, e otros muchos cavalleros”. El capitán general lo firmó ante el escribano real y por parte del virrey estuvo presente Juan Villarreal.

Ruy López de Villalobos, ya como capitán general al mando, entregó a sus capitanes las instrucciones que les correspondían. Las redactó y presentó el mismo día que elaboró su respuesta al virrey, el 22 de octubre. Al igual que él había recibido de su superior un detallado y explícito documento, procedió a escribir uno similar.¹⁵ Lo dirige a sus capitanes Bernaldo de la Torre, Alonso Manrique, Francisco Merino, Matías Alvarado, Pero Ortiz de Rueda y Christóbal Pareja y a “los caballeros de esta armada”, pidiéndoles dieran el juramento ante el libro de los Evangelios y bajo la señal de la cruz. Así, cada uno colocó su mano derecha sobre el libro y rindió el juramento, comprometiéndose su palabra de acatar a su capitán general y obedecer las instrucciones que les estaba dando.

¹⁴ El documento, “Obligación que hizo Ruy López de Villalobos al encargarse de la Armada que debía salir en descubrimiento de las Islas de Poniente”, como el anterior se localiza en *Colección de documentos inéditos relativos al descubrimiento, conquista y organización de las posesiones españolas en ultramar* (CODIN o CDIU), 1886, 2ª serie. Madrid: Real Academia de Historia, tomo II.

¹⁵ El documento lleva el encabezado: “Testimonio del juramento que hicieron los Capitanes de la Armada de Villalobos, seguido del que se tomó a los pilotos y de las instrucciones dadas por el General”. Lo tomamos de la misma fuente de los anteriores.

Las órdenes en ellas contenidas son específicas y detalladas, y comprenden, en primer lugar, lo relacionado con el comportamiento religioso de la gente que los capitanes deberían embarcar. Establece que nadie sería aceptado a bordo que no llevare “cédula de estar confesado y comulgado”, y en caso de que no la tuviere, debería proceder a realizarlo en la nave con el clérigo que en ella fuere. Las penas estipuladas en este sentido fueron graves y especialmente las que se refirieran a blasfemias: podrían llegar hasta el destierro o la pena de galeras de 6 meses a 2 años. Sin duda estas extremas medidas buscaban mantener el orden y la disciplina, que en esa época se sustentaban fundamentalmente en una correcta y adecuada religiosidad. Pero, desde luego, también López de Villalobos pidió a la tripulación la obediencia a las órdenes de los capitanes y a éstos la de las advertencias formales que estaban recibiendo, con especial énfasis en seguir la ruta fijada según convenía para llegar a las “Islas del Poniente”, mirando siempre a lo que mejor conviniera para “el acertamiento y brevedad de dicho viaje.”

Uno de los puntos centrales del documento está referido a lo que los capitanes deberían ordenar se entregara a cada tripulante, tanto de comida como de armamentos, y del cuidado que se debería tener con el agua para soldados y marineros. Se repartiría a cada soldado “media azumbre y a los marineros tres cuartillos y a las piedras y negros, cuartillo y medio”. Se entregaría a cada soldado una libra de pan diaria y se les daban cada semana, o sea “de sábado a sábado”. A los marineros se aumentaba la ración a libra y media diaria “y a los indios se les dé entre tres o dos libras de bizcocho.” La carne proporcionada debía ser de “vaca, puerco e tocino” y se daría, como el pan, de “sábado a sábado”. El fuego de la cocina se apagaría a las cuatro de la tarde, salvo que se tuviese que cocinar algo especial para algún enfermo; se debía considerar que sólo con linternas se podría andar por las naves con luz encendida.

El cuidado de las armas también se previó y se prohibió que se jugara con ofensivas o defensivas, so pena de quitar las que hubieran ganado y, además, los infractores quedarían por cuatro días sin sus raciones alimentarias. El armamento se revisaría cada semana para verificar su estado y quien no tuviera “bien aderezadas” sus armas, sería castigado;

los artilleros tenían la obligación de tener cargados los cañones para cualquier caso de necesidad. Los intentos de motín debían ser también fuertemente controlados, y a cualquier intento, los instigadores serían apresados por los capitanes y remitidos al capitán general.

Las regulaciones para la atención a la nave, el cumplimiento de los cargos encomendados y el respeto a las guardias quedaron estrictamente establecidos. La gente de la tripulación quedaba repartida “para la vela y guarda de noche y día”; se establecían guardias a popa, en el combés y a proa y las “guardias no eran de más de tres ampolletas cada una”,¹⁶ ya que así se gobernaba y velaba mejor; dormirse durante ellas estaba fuertemente penado, perdiendo el infractor toda la confianza, y si repitiese el descuido por segunda ocasión al soldado se le echaba al mar y si no era hijodalgo le hacían realizar “tres estropadas”, o sea pasar bajo la quilla de la nave tres veces, cuando incurriera en esa falta la primera vez, a la segunda sería echado al mar. Las guardias las iniciaba el capitán y repartía las demás entre el resto de la gente “como viniere, no escusando a nadie que no tenga justo impedimento”.

Los capitanes debían llevar siempre la aguja de marear en su cámara y deberían consultarla varias veces de día y de noche para mantener la ruta, y anotarían los grados que les señalara el piloto diariamente, así como la dirección del viento. Estos datos se consultaban y discutían con el capitán general en las reuniones que sostenían a lo largo de la navegación. En caso de que algún navío se derrotase, o sea que perdiera el curso y el rumbo, se apartara de los otros y arribara a alguna tierra, el capitán de esa nave estaría muy atento del comportamiento de su gente. En esas ocasiones

¹⁶ La ampolleta correspondía al reloj de arena y las había graduadas para una hora, media, cuarto y otros. Generalmente se empleaba la de media hora, o sea que cada guardia implicaba una hora y media de vela en el puesto indicado. De acuerdo con un diccionario marítimo: “Se llama ampolleta, en navegación marítima, al instrumento usado para medir (mejor dicho, estimar) el tiempo. Normalmente se empleaba una ampolleta de 30 minutos”. Martín Fernández de Navarrete no da explicación más amplia; escribe que es “el reloj de arena muy conocido” y señala que las hay de media hora, un minuto, medio minuto y de cuarto de minuto. Añade que náuticamente “robaste la ampolleta” significa “cambiarla antes de haber pasado toda la arena que contiene, operación maliciosa del timonel que la cuida para acortar el tiempo de su guardia”. Martín Fernández de Navarrete (1831). *Diccionario Marítimo Español*. Madrid: en la Imprenta Real, p.32.

no permitiría que se diera mal trato a los naturales, “ni de palabra ni de obra”, tampoco el que alguna de su gente ingresara en las casas, pueblos y templos y tomara alguna de sus pertenencias y mucho menos que se dirigiese a sus mujeres. En el caso de requerir algún alimento, ningún tripulante podría pedirlo directamente; sería el capitán quien designaría a la persona que comerciara o rescatase con los nativos; aprovecharía esas ocasiones para informarse de todo lo que hubiera y se pudiera conseguir en esos sitios.

En caso de verse obligados a bajar a tierra, nunca sería el capitán el que lo realizara directamente, enviaría en su lugar a “una persona de calidad entre su gente”, tomándole juramento de que haría lo que el capitán le mandare. En esos posibles acercamientos con los naturales, se buscaría siempre mantener la paz y hacerlos amigos, pero sin confiar en ellos.

La gente se conservaría siempre armada y se recogería en la embarcación antes de que anoheciera, sin que nadie pudiera pernoctar en tierra; en la nao la guardia se mantendría siempre alerta. En caso de establecer algún comercio pacífico se procuraría, siempre antes de bajar a tierra, disponer en la nave de algunos rehenes “fiables y de calidad” y hasta ese momento descendería de la embarcación alguien que supiera hacer la contratación o rescate, pero de ninguna manera el capitán “saltaría en tierra”.

En el interior de las naves se tendría sumo cuidado en el trato que se diera a las indias que se llevaran para el servicio necesario; ellas deberían dormir en sitios en donde pudieran ser fácilmente vistas y el guardia de la vela tenía el deber de vigilar que durante su tiempo no se cometiera “alguna suciedad”.

La última recomendación de López de Villalobos se relacionó con la necesidad de que sus capitanes conocieran también las “Instrucciones” del capitán general destinadas a los pilotos, mismas que les eran entregadas con el fin de que vigilaran que fueran debidamente cumplidas.

Este documento se presentó a cada capitán para que lo jurara y todos lo testimoniaron ante el escribano y los testigos.¹⁷

La respuesta protocolaria a esas indicaciones formales del capitán general consistió en el “juramento de los hombres de mar” que dieron en esa misma fecha ante el escribano Juan de la Torre y por boca de Matías de Alvarado, quien leyó el documento. Se inicia con la enumeración de los juramentados, que fueron: Gaspar Rico, el piloto de la nao “Santiago”, la capitana de la armada; Francisco Ruiz, piloto de la nao “San Antón”; Alonso Fernández Tarifeño, piloto de la “San Jorge”; Ginés de Mafra, piloto y maestro de la “San Juan”, así como los demás maestros, contramaestres y lombarderos de todas las naves. El juramento como era usual se realizó en la iglesia y ante el libro de Evangelios sostenido por fray Gerónimo de Santiesteban. Durante esa ceremonia se les conminó especialmente a que juraran que acatarían la derrota “buena, derecha cual conviene para ir a buscar las Islas del Poniente”. En igual forma se les pidió que trabajaran con “fidelidad e diligencia” y con todo su saber; compartieran la derrota con el capitán y demás pilotos y, sobre todo, obedecieran las órdenes que recibieran de sus capitanes y las ejecutaran prestamente; guardarían las indicaciones y mantendrían el orden y buen comportamiento sin incurrir en “palabras escandalosas, ni motines, bullicios ni conjuraciones”, y como “católicos cristianos” informarían al capitán u oficiales lo que supieren al respecto. Cada uno de los involucrados emitió su juramento y quedó registrado como era lo estipulado por el escribano público de la corte, el ya mencionado Juan de la Torre.

Como se aprecia a través del contenido de todos estos documentos instruccionales y las respuestas, cada elemento de la expedición tenía asignado su rol ocupacional, el desarrollo de su función para cada momento y situación, y representaban creaciones sociales precisamente de la forma como se relacionaban los individuos con las instituciones. Desde luego que con mayor precisión y exigencia para el capitán general

¹⁷ Esta “Instrucción”, según apunta el autor español, se encuentra en el código de Misceláneas ij, vol. 4 de la Biblioteca Alta de El Escorial; nosotros lo hemos localizado transcrito en la misma obra de los anteriores documentos.

y autoridades superiores, pero en todos los casos el documento oficial instructivo representaba a la institución virreinal y cada integrante de la expedición, desde su individualidad, aceptaba esas normas, las aplicaba en cada una de las situaciones sociales que se daban durante la travesía, las aceptaba voluntariamente y las transformaba en roles ocupacionales que le permitían conseguir la aceptación del grupo.

Con ello, al mismo tiempo, se producía una unión, una colectivización que conducía al adecuado y correcto funcionamiento de las diversas y complejas ocupaciones requeridas en una navegación. En ella, como en toda tarea colectiva, cada actor depende del correcto cumplimiento de las tareas de los otros y todas ellas están necesariamente vinculadas para llevar a buen término cada etapa de la navegación. En términos generales se puede decir que la asunción del rol se realizaba voluntariamente y se buscaba conseguir la aceptación del grupo. Por supuesto que la falta de cumplimiento de las normas que se transformaban en roles, llevaba una pena material nada suave, o sea que, en esa relación entre la norma y el rol, la primera llegaba a ser prohibitiva y el incurrir en ese estadio conducía necesariamente al incumplimiento del rol ocupacional respectivo.

Concluida la larga parte protocolaria previa a la salida de las embarcaciones, la siguiente etapa de esta difícil empresa consistió ya en la realización de la travesía con destino a esos lejanos y casi ignotos lugares, los muchos archipiélagos del Pacífico en su extremo occidental visto desde la Nueva España,

LA NAVEGACIÓN HACIA LAS ISLAS DEL PONIENTE

Sobre el viaje marítimo y sus dificultades, problemas, incidentes y resultados la historiografía moderna dispone de una buena documentación. Las “relaciones” que narran lo acontecido durante los varios años del viaje, incluidos los últimos ya en posesiones portuguesas, el fallecimiento del capitán general, así como el retorno a España de los sobrevivientes, según especifica y señala el magnífico trabajo de Consuelo Varela, son tres. A ella debemos la primera consignación de éstas, que encontramos incluidas en su libro. Posteriormente, otros autores han vuelto especialmente a la

versión del factor de la armada, García de Escalante Alvarado, si bien con referencia a las otras dos relaciones. Desde luego, para este trabajo y para describir el viaje hemos estudiado esos tres documentos, así como el de Antonio de Herrera y Tordesillas.¹⁸

No pretendemos superar ni igualar, especialmente lo que Varela dejó, pero sí proporcionar nuestra propia interpretación con una perspectiva de historia social del acontecimiento. Por un lado, queremos destacar lo que significó la labor de coordinar y hacer posible una exploración de esa envergadura, aunque sus resultados no hayan sido los buscados ya que, aunque se pretendió, el viaje de López de Villalobos y en especial los intentos de sus sucesores inmediatos, no lograron encontrar el viaje de retorno a la Nueva España, aunque sí contribuyeron con las experiencias acumuladas. Por otro lado, enumeramos e intentamos localizar en la geografía moderna los descubrimientos de los numerosos accidentes geográficos que surgieron en sus caminos, especialmente el de Villalobos y el de García de Escalante. La de Íñigo Ortiz de Retes, que buscó por segunda ocasión el retorno a la Nueva España, la consideramos como una expedición especial, misma que trataremos en un trabajo diferente ya que, como es sabido, sus resultados fueron de una enorme importancia geográfica.

En contraposición con la doctora Varela, consideramos que muchos de los efectos de la empresa de Ruy López de Villalobos sí fueron auténticos hallazgos, como pretendemos demostrar en el curso de esta presentación.

Este inciso se desarrolla con base en las tres relaciones fundamentales, todas ellas de la mano de miembros de la expedición, con diferente categoría, que fueron:

A. La del prior de los agustinos, fray Gerónimo de Santiesteban, quien, como hemos visto, viajó como uno de los religiosos destinados a la evangelización de los probables naturales de las islas. Su relato, una carta cuyo destinatario era el virrey Mendoza, fue breve, apresurada, pero completa y la escribió desde Cochín en la India portuguesa. Se la entregó al capitán de una flota portuguesa, Lorenzo Pérez de Távora, quien partió para Lisboa

¹⁸ Antonio de Herrera, *op.cit.*, vol. 3, Libro Quinto, capítulos v-xiv.

a mediados de agosto de 1547. Para finales de ese año la recibió el virrey Mendoza. Según Varela, el objetivo de esa misiva fue dejar fuera de toda sospecha la figura de López de Villalobos, quien era amigo personal del religioso. El autor pareció temer que los portugueses mal informaran a las autoridades españolas y quiso adelantarse a ello. Desde luego la carta no carece de noticias de interés y tiene el mérito central de ser un muy buen resumen de lo sucedido.¹⁹

B. La segunda relación procede del factor imperial de la empresa, García de Escalante Alvarado, muy probablemente pariente de Pedro de Alvarado. Es la más amplia y detallada en algunas de sus partes y, en consecuencia, la que ha sido mayormente estudiada y difundida, sin embargo, en otras secciones su contenido es escueto, especialmente frente al de la “Relación anónima”. El documento de Escalante Alvarado es un informe oficial que el autor, como factor de la armada, envió desde Lisboa el 1º de agosto de 1548.²⁰ El autor relata con detalle muchos de los sucesos de la navegación, los contactos realizados entre castellanos e indígenas y muy especialmente los que se llevaron a cabo con los portugueses y los intercambios del capitán general con sus oficiales y tripulantes. La profusión de informes de estos apartados la consideró Varela como excesiva y con una aridez que la vuelve difícil; la autora española considera que todos estos asuntos se explican puesto que el factor era un oficial por parte del emperador y que este rol personal debió ser el principal motivo que lo llevó a escribir en esa forma su relato. Cumple con entregarnos información posterior a la muerte de López de Villalobos y hasta el desembarco de Escalante Alvarado en Lisboa en 1548. Este autor nos entrega la nómina que indica los datos de las 144 personas que sobrevivieron de la expedición y que llegaron a Lisboa, y constituye la única indicación del personal que participó en esta empresa.

C. Una “Relación anónima” de alguno de los restantes expedicionarios. Según Varela se trata de un curioso documento que narra también los viajes previos hacia esas remotas islas, desde el de Magallanes hasta el

¹⁹ En AGI, PATRONATO, 20, N. 5, R. 12.

²⁰ Se encuentra en AGI, PATRONATO, 23, R. 10.

de Grijalva, con el objetivo de que se comprendiera mejor el fundamento del que se va a ocupar, el de López de Villalobos, al que llama la cuarta armada. Es pues un relato de un participante activo, pero que solamente nos deja la narración de lo que aconteció durante el primer año de navegación, y está por lo tanto incompleta.²¹ Un autor posterior a Varela, el historiador Martínez Shaw, escribe que en una revisión posterior se localizó un manuscrito más amplio de esta relación en la British Library de Londres, mismo que esperamos localizar.²² Con estos materiales pasamos al análisis de la travesía.

CONFORMACIÓN DE LA ARMADA: LA SALIDA DE LA NUEVA ESPAÑA Y LOS PRIMEROS DÍAS DE LA NAVEGACIÓN

Es claro que en las tres “relaciones” sus autores parten de la descripción del inicio del viaje y lo que sucedió durante los primeros días hasta propiamente adentrarse en el Océano Pacífico. Sin embargo, cada uno de los documentos es diferente, no tanto en el contenido sino en la extensión e importancia que se presta a este inicio de la larga travesía. La narración más detallada y extensa se encuentra en la “Relación anónima” y la más breve en el documento del factor García Escalante de Alvarado, en tanto que la del religioso, el prior de la navegación, fray Gerónimo de Santiesteban, es de carácter intermedio. La amplitud del escrito anónimo se explica, puesto que parte de los antecedentes inmediatos del viaje con especial énfasis en los preparativos y la parte propiamente oficial como las indicaciones dadas por el virrey Mendoza al capitán general, su respuesta personal y la que correspondió a su tripulación. Todos ellos, aspectos formales que eran propios de travesías de la importancia de la que nos ocupa, en especial debido a que en ella la presencia y las acciones del virrey fueron centrales. Frente a ella, lo escueto del escrito de Escalante en este aspecto es entendible, ya que su rol como oficial al servicio del rey

²¹ Se encuentra en la sección de Manuscritos de la Biblioteca Nacional de España en Madrid, con la referencia Ms. Res. 18.

²² Con la signatura Add. Ms 9944.

lo lleva a conceder importancia a otros aspectos del viaje, como se verá en su momento.

La conformación de la expedición por lo que se refiere a sus embarcaciones y sus principales mandos se describe puntualmente en la “Relación anónima”, de la cual el trabajo de Varela contiene un bien organizado resumen. Sin embargo, nosotros preferimos el documento original por su viveza y detalle. En él, nos lega unas bellas líneas sobre el porte y genio de López de Villalobos, que ya incluimos páginas atrás. Esta opinión de uno de sus contemporáneos nos permite afirmar que el capitán general era inteligente y captaba con facilidad lo que lo rodeaba, era un buen amigo y, desde luego, buen marino, sin embargo, con muy poca experiencia en las cosas de tierra, de la guerra y al parecer tampoco de la política. Esta dificultad se corrobora en la poca habilidad que mostró mucho más tarde cuando le tocó negociar con los portugueses.

Con esta personalidad, fue en él en quien recayó el mando de una importante armada que quedó integrada por un total de seis naves.²³ De ellas, cuatro eran de las llamadas de “alto bordo”,²⁴ una galera que contaba con 20 bancos²⁵ y una fusta con 14 bancos.²⁶ Tanto la galera como la fusta fueron embarcaciones pequeñas que no resultaron muy apropiadas para esa extensa travesía.

Don Ruy, en su categoría de responsable principal, iba en la nave capitana, la “Santiago” de 150 toneladas y llevaba como su piloto mayor a

²³ La descripción de la conformación de la armada está basada en el texto de la “Relación anónima” que se encuentra en la obra de Consuelo Varela, ya citada. Algunos complementos son del texto de la misma autora en su “Introducción”.

²⁴ Se trataba de embarcaciones de guerra, generalmente conocidas como “galeón”, pero no necesariamente recibían todas ellas ese nombre; su característica esencial es que sobresalían con gran altura sobre la superficie marina.

²⁵ La “galera” era un barco de tipo bizantino que contaba, por regla general, de 20 a 36 bancos de remos por costado, pero desde luego las había mucho mayores; la más pequeña era la de 20 bancos y las más comunes las de 26 o 29 bancos; se empleaba para diferentes fines, entre ellos el transporte y las había de diferentes tipos.

²⁶ Una fusta era una embarcación estrecha, ligera y rápida, de poco calado, impulsada por remos y vela y que venía a ser una pequeña galera; normalmente tenían bancos de remos a cada lado, de entre 12 y 18 hombres, un solo mástil con una vela latina y tenía gran movilidad para operar en aguas poco profundas.

Gaspar Rico, “hombre diligente y suficiente para el cargo”, y como maestro a Martín Sánchez. En la capitana embarcó también el agustino fray Gerónimo de Santiesteban, con otros tres frailes de su orden: Nicolás de Perea, Alonso de Alvarado y Sebastián de Reina o de Trasierras.

El segundo navío, un galeón con espolón, fue el “Sant Jorge”, que era de aproximadamente 120 toneladas; como su capitán iba Bernardo de la Torre, “hijo del doctor de la Torre”, quien era fiscal en la corte real, un individuo de “buena conversación”. El cargo de piloto lo ocupó Alonso Fernández Tarifeño, originario de Palos en Andalucía. Este capitán llevaba la encomienda del virrey de llevar a cabo el descubrimiento de la vuelta a la Nueva España desde el punto en el cual parase la armada.

La tercera embarcación llevó el nombre de “San Felipe” y también el de “Siete Galigos”, era más pequeña que las anteriores pues llegaba sólo a 90 toneladas de porte. Su capitán era Francisco Merino, natural de Béjar, quien embarcó acompañado de un cuñado llamado Juan de Estrada, quien más tarde lo sucedió en el mando. El piloto era Francisco Ruiz, sevillano de origen y corto de vista, lo cual no debió ayudarlo mucho en su oficio de piloto; el capitán y su cuñado eran “de afable conversación” y atraían a la gente con facilidad.

El siguiente navío era el “San Juan de Letrán”, todavía más pequeño, de hasta 60 toneladas; su capitán fue Alonso Manrique, natural de Valladolid y llevó como piloto a Ginés de Mafra, quien había escapado de la armada de Magallanes. Fue esta embarcación la que cubrió los dos intentos frustrados de regreso a la Nueva España.

La quinta embarcación, la galeota, se llamaba “Santiago” y llevaba por capitán a Pedro Ortiz de Rueda, natural de las Villorías; el piloto era Antonio Corzo, quien años atrás había participado en la desafortunada empresa de don Álvaro de Saavedra, que salió de la Nueva España en socorro de la armada perdida de García Jofre de Loaysa y también quedó en aguas del Pacífico asiático.

Finalmente la última nave, la fusta, era llamada “San Cristóbal” y la comandó un hidalgo de Sevilla, Juan Martel, y como piloto iba Cristóbal Pareja.

En la “Relación anónima” se menciona a los oficiales del emperador y a los del virrey Mendoza, quienes se habían distribuido en las diferentes naves, generalmente las mayores, y según el propio parecer de cada uno de ellos. Fueron el contador Jorge Nieto, natural de Ledesma; el tesorero Juan de Estrada, natural de Talavera; el veedor del rey, Nuño de Arévalo, natural de Truxillo, y el factor real García de Escalante Alvarado, hijo del licenciado Escalante, natural de las Montañas. El virrey don Antonio de Mendoza envió por su cuenta a cuatro oficiales: por contador a Guido de Lavezares, natural de Sevilla; por tesorero a Gonzalo de Ávalos, natural de Granada; por factor a Martín de Islares, uno de los que escaparon de la armada de Loayza, y por capitán general al propio Ruy López de Villalobos, quien llevaba a su cargo la hacienda real del virrey, según nos aclara la historiadora Varela.

Es de interés asentar que la “Relación anónima” detalla el numeroso armamento que se repartió en todas las naves. Contaron con siete piezas de artillería de bronce, “medios cañones pedicios y falcones de artillería de hierro, pasamuros y lombardas y versos que pasarían de ciento y treinta piezas entre grandes y pequeñas con mucha cantidad de pólvora y municiones para ellas”.²⁷

Además del armamento pesado, las naves transportaron salitre y azufre para elaborar la pólvora que requerirían en tierra los arcabuces y dispusieron de otras armas como ballestas, coseletes, coracinas y picas, y “todas las demás que para ofender y defender eran necesarias.” Por otro lado, las naves iban provistas de gran abundancia de “cosas de rescates” necesarias para iniciar y mantener el trato y amistad con los naturales; artículos que procedían tanto de España como de la Nueva España. Se mencionan “terciopelos de colores, rasos, tafetanes, granas y otros paños de colores y lienzo, espejos, cuchillos, tijeras, cascabeles, cuentas de vidrio y bacinicas”. Desde luego que los navíos condujeron los bastimentos necesarios, pero dejaron muchos en el puerto, lo que lamentarían más tarde, pues durante los primeros tiempos se dio gran desorden.

²⁷ “Relación anónima”, p. 39, en la versión de Consuelo Varela.

Como se puede deducir, se trató de una empresa de gran envergadura, no sólo por su cometido y por su contenido material, también por la cantidad de sus miembros. Varela escribe que el número “rondaría en torno a los 800 y de ellos unos cuatrocientos serían españoles”. En cuanto a esta cifra, cada documento difiere en muy poca monta: la “Relación anónima” habla de 396; el escrito de fray Gerónimo, de 370, y el de Escalante de Alvarado de 400.

En la “Relación anónima” se aclara que los españoles eran gente ya diestra en la guerra, misma que había realizado en la Nueva España y en Guatemala, y que entre todos ellos llevaban para su servicio aproximadamente otros 400 individuos, indios, indias y negros, todos ellos procedentes de la Nueva España. De ellos escribe Varela que López de Villalobos se comprometió a devolverlos a sus pueblos una vez terminada la jornada. Por supuesto que ninguno de ellos volvió a ver su patria. La historiadora aclara que el término “español” o “castellano” que se emplea en los documentos debe entenderse como “europeo” en general, como se desprende de la nómina o relación de individuos que Escalante de Alvarado incluyó al final de su relato. Entre aquellos que retornaron a España se menciona algunos individuos de Córcega (corsos), un lombardero alemán de apellido “Ans” (probablemente “Hans”, pero en igual caso denota su origen germano) y otros de varios países, acorde con sus apellidos.

Varela señala que algunos de los personajes que fueron en la armada llegaron a la Nueva España acompañando a Pedro de Alvarado a su regreso de España para iniciar la organización de la empresa. Menciona a “Francisco de Alvarado, Íñigo Ortiz de Retes, Sancho Solano, Antonio de la Vega, Juan Gómez, Diego López, Alonso de Pereda, Cristóbal Pareja, Sebastián de Mercado, Alonso de Torres, Juan Pérez, Francisco de Espinosa, Juan de Salinas”. Otros varios, como era usual, habían participado en empresas anteriores similares que fueron a la misma zona, la de las “Islas de las Especias”. Se menciona en el trabajo de Varela que “Ginés de Mafra y el lombardero Ans fueron con la armada de Magallanes; Antonio Corzo con la de Saavedra; Martín de Islares, que va de ‘lengua’, intérprete, fue con García Jofre de Loaysa”. De otros más se “sabe que volvieron a esas islas años más tarde, como Guido de Labazares, que llegaría a ser Gobernador

de Filipinas, o el padre fray Alonso de Alvarado que fue enviado, como superior de un convento de agustinos, a Manila en 1571”.

Varela nos provee de otro dato curioso, pero también usual en estas grandes o cortas empresas: el parentesco entre algunos de sus integrantes. Fueron “hermanos Ruy López de Villalobos y Bernardino de Vagas, Hernán Pérez y Bernardo de la Torre; son cuñados Francisco Merino y Juan de Estrada”, así como “Ruy López de Villalobos y el virrey Mendoza; fueron sobrinos de Pedro de Alvarado, García de Escalante y Francisco de Alvarado”.²⁸

Pocos días antes de levar anclas, el 22 de octubre de 1542, después de que todos los integrantes de la armada escucharon misa en la iglesia del puerto de La Navidad, se leyeron y tomaron los juramentos a capitanes, soldados y marinos ante el escribano público Juan de la Torre. En primer lugar, López de Villalobos suscribió la “Instrucciones” que le envió el virrey y dio a conocer a su tripulación las que a ellos correspondían. De inmediato recibió el juramento de obediencia por parte de sus capitanes, quienes, junto con su capitán general, escucharon el juramento de los soldados, pilotos, maestros, contra maestros y demás miembros de la tripulación.

El desarrollo de la travesía de la gran empresa hacia las Islas del Poniente, por su gran complejidad, la describiremos y analizaremos para su mejor captación en varias etapas, acordes con el derrotero que se iba cubriendo, combinado con ciertos aspectos fundamentales de carácter humano.

DEL PUERTO DE NAVIDAD A LA ISLA DE SAN ESTEBAN: EL PRIMER CONTACTO CON LOS NATURALES

Los siguientes días en tierras de la Nueva Galicia los dedicaron a la revisión de las naves y su contenido para, finalmente, levantar anclas en el puerto unos seis días antes del 2 de noviembre, el 26 o 27 de octubre. Fray Gerónimo y el factor Escalante señalan que al puerto se lo conocía como de “Juan Gallego”; sin embargo, la “Relación anónima”, mucho más pre-

²⁸ *Ibidem*, p. 10.

cisa en sus detalles, lo menciona como “Puerto de Navidad” e indica que “está en 19 grados largos”.²⁹ Gracias a este mismo documento podemos aclarar que, en realidad, la armada partió inicialmente de Navidad y que las naves navegaron 14 leguas (77 kilómetros)³⁰ con rumbo norte, para tomar de nuevo puerto en el llamado “Juan Gallego” o “Sancto Puerto”. En este sitio permaneció toda la armada durante seis días, aderezando lo necesario y algunas de las embarcaciones que no lo habían hecho antes, tomaron el lastre que necesitaban. La fecha en que la totalidad de la armada finalmente levantó anclas desde “Juan Gallego” fue el día de Todos Santos, el 2 de noviembre de 1542.

A partir de la salida será la “Relación anónima” el documento esencial que seguiremos, ya que es el que proporciona una información más cuidada y detallada de esta etapa, pero sin dejar de recurrir a las otros dos.

Una vez que las embarcaciones salieron de puerto enfilaron al norte, “la vuelta de la California”, o sea con rumbo a esas tierras, y después de cuatro días de navegación por la costa con rumbo este-oeste en la altura del cabo conocido como “Cabo Banderas” –en realidad la Bahía de Banderas, frente al actual Puerto Vallarta–, el capitán y el piloto decidieron que podrían “engolfarse”, se entiende que dirigirse ya mar adentro por el llamado Golfo de Cortés, pues si bien les faltaba pescado, por lo demás iban perfectamente surtidos. En rumbo poniente, después de otros nueve días de navegación, vieron una pequeña isla, la de “Santo Tomás”, aquella que años atrás, en 1533, descubriera el capitán Hernando de Grijalva en el segundo de los viajes al Mar del Sur auspiciados por Cortés. En aquel entonces la situó en 20° 20’N, correspondiendo en realidad a 18° y 52’N, conocida actualmente como Isla Socorro en el Archipiélago de las Revillagigedo.³¹ La armada, según la “Relación anónima”, le dio la coordenada

²⁹ Actualmente se le conoce indistintamente como Barra de Navidad o Puerto de Navidad y está ubicado en los límites de las entidades federativas mexicanas de Jalisco y Colima, pero pertenece oficialmente a la primera de ellas; sus coordenadas geográficas son: 19° 12’ N y 104° 40’ O.

³⁰ Cada legua marina corresponde a 5,55 kilómetros.

³¹ El Archipiélago consta de cuatro islas: Socorro, Clarión, San Benedicto y Roca partida, enumeradas de la mayor a la menor en kilómetros cuadrados. El conjunto de islas se encuentra a 720 km de la costa mexicana y pertenece a la entidad federativa de Colima. Actualmente es un

de “19 grados escasos” y la situó a 180 leguas del puerto de Navidad. Sobre ella dejaron escrito: “Es isla de la parte del Sur y es tierra alta porque hace un pico que sobrepuja a toda la isla; es tajada a la mar; en medio de ella es tierra baja; la punta que hace a la banda del Sur es pelada; a la parte del Norte hace una mesa llana verde”. La armada pasó por el lado oriente.³²

Al día siguiente vieron otra isla más grande también despoblada que se encontraba unas 15 leguas de distancia, en 18 grados y le pusieron por nombre “La Ñublada” o “La Añublada” (hoy conocida como “San Benedito”), debido a que todo el tiempo que la vieron, no se despejó de la neblina, aunque pudieron distinguir unas altas cumbres. En su parte norte, por donde pasaron las embarcaciones, se distinguió un puerto en donde apreciaron señales de agua dulce, por lo cual el capitán envió a la fusta a que se adentrara, sus tripulantes lograron traer el preciado líquido y tuvieron al alcance de su vista “buenos valles y buen semblante de tierra”, pero un puerto “ruin”, sólo para naves muy pequeñas.

Tres días después de dejar la “Añublada” llegaron a otra isla de menor tamaño y situada a 80 leguas de la primera, en aproximadamente 17 grados; la armada pasó por su lado sur y por su configuración con altas rocas la llamaron “Roca partida”, nombre que aún conserva, y consideraron que era de “hasta seis leguas a lo redondo”, despoblada y en ella tan sólo había gran cantidad de pájaros.³³ Actualmente no se la considera isla sino solamente un conjunto de rocas y peñascos de buena altura.

La armada de López de Villalobos pasó por la “Roca partida” el 17 de noviembre con navegación “la vuelta del Poniente”, o sea que se adentraban en el Océano Pacífico. Después de una buena distancia, 350 leguas (más de 1 650 kilómetros) a la altura de los 13 grados, por la noche el marino de guardia vio hacia el frente “una manera de fuego y resplandor grande”. Les produjo gran sobresalto, pero los marinos más experimentados consideraron que se podría tratar de unos bajos contra los cuales reventaba

área natural protegida y desde 2008 una Reserva de la Biósfera; cuenta tan sólo con alrededor de 60 habitantes que cuidan de ella.

³² En Consuelo Varela, *op. cit.*, p. 43.

³³ “Roca partida” es realmente un islote con una altitud máxima de 35 metros sobre el nivel del mar que se localiza a los 19° 00’ de latitud norte y 112° 05’ de longitud oeste.

el agua fuertemente, como realmente era. Ello les causó mayor inquietud, sobre todo al comprobar, mediante la sonda, que sólo se encontraban en 7 brazas y que la profundidad disminuía poco a poco. La tripulación de los tres navíos (la capitana, la de “San Felipe” y la de “San Juan de Letrán”) expresó con grandes voces y rezos su preocupación ante el temor de encallar en los peñascos al no tener agua por la cual navegar y al ser, además, noche cerrada. A la tercera vez que se lanzó la sonda se encontraron con la buena nueva de que ya no se tocó fondo. Con ello comprendieron que habían librado precisamente ese enorme peligro y lo primero que hicieron fue entonar el salmo del Tedeum en acción de gracias. El resto de las embarcaciones, que navegaban alejadas de la capitana, no se encontraron ante este peligro y gran zozobra. Los bajos fueron llamados “Abreojos” y los situaron a 354 leguas de la “Roca partida”. A este episodio le da particular importancia la “Relación anónima” y propiamente se lo pasa por alto en los otros dos documentos.³⁴

En este punto, el de los bajos de “Abreojos”, se especula en la “Relación anónima” que estaba situada una gran isla, la de “San Bartolomé”, de la cual se decía que estaba entre la costa de la Nueva España y la China, por supuesto en una enorme extensión del gran Océano Pacífico. Se la consideró una isla mítica a la cual se había conducido el tesoro del templo del rey Salomón, pero el documento señala que en realidad nunca llegaron a verla, ya que al pasar por los peligrosos bajos de noche, al día siguiente no pudieron distinguir nada de su existencia. Sin embargo, en la Micronesia se menciona una isla con ese nombre que en el idioma nativo se la llama “Taongui”, pero que no hemos podido ubicar en la geografía moderna. Los españoles más tarde, en la segunda mitad del siglo XVII, las bautizaron como “Carolinas” en honor a Carlos II. Si consideramos que esa porción de islas se encuentra en el paso posible hacia las “Islas del Poniente”, no sería aventurado pensar que la armada, después de superar los peligrosos “bajos”, pudo navegar entre ese conjunto de numerosas islas, a pesar de no haberlas visto. Como posibilidad consideramos que estas islas pudieron

³⁴ “Relación anónima”, capítulo III, en Consuelo Varela, *op.cit.*, pp. 44-46.

quedar dentro del derrotero aproximado en el acercamiento a las islas de destino.

Es de interés mencionar que en esta parte de la “Relación anónima” se describe el detallado orden que la flota debía seguir en su navegación y que estableció el capitán general con la consulta de sus navegantes principales. Consistió en una ordenación detallada de la vigilancia que se debía observar en cada embarcación. De día y de noche iban en el mástil y en las velas cuando menos dos hombres, quienes debían mantener permanente comunicación para no dormirse, además de vigilarlos un tercero que recorría el navío de popa a proa. Con ello se estableció una muy adecuada vigilancia que redundó en la seguridad de la navegación, ya que a lo largo de toda ella no se produjo ningún percance serio, aunque ligeros desencuentros.³⁵

A pesar de ese orden de vigilancia, no dejó de haber algún contratiempo entre las embarcaciones debido a malentendidos; alguna se adelantaba incorrectamente a otra, ocasionando enojo entre los capitanes. En uno de estos casos, el galeón “San Jorge”, que llevaba espolón a proa, embistió a la fusta que lo había adelantado indebidamente cuando pretendía ir a hablar con el capitán; este ataque ocasionó daño de consideración a la nave atacada, cuyas reparaciones tomaron algún tiempo en quedar arregladas.

En esa misma altura de la navegación, la “San Jorge” se vio atacada por una ballena que pasó por su costado y se metió por abajo del navío, ocasionando gran susto entre la tripulación. Les dio la impresión de que habían topado con tierra, pero sin mayores consecuencias.³⁶

Fue hasta vísperas de la Navidad de ese mismo año de 1542 cuando llegaron, después de 55 días de navegación, a dos conjuntos de islas. Uno de ellos, si bien lo denominaron como de “los Reyes”, no nos parece que fueran las que había descubierto tiempo atrás don Álvaro de Saavedra Cerón y que llamó “Islas de los Reyes”, puesto que éstas se encontraban mucho

³⁵ Se describe en el capítulo IV de la “Relación anónima”.

³⁶ Capítulo VI de la “Relación anónima”, en Consuelo Varela, *op. cit.*, p. 49.

más al noroeste, ya propiamente en el Archipiélago de las Filipinas.³⁷ En tanto que las que se mencionan en la “Relación anónima” las ubican a 320 leguas de los bajos de “Abrejos”, o sea de la Micronesia; de ellas, a la que sale más al norte la situaron en nueve grados latitud norte. En relación con estas islas, Martínez Shaw, siguiendo a Manuel Velasco, las identifica como pertenecientes a las actuales del Archipiélago de Islas Marshall, en tanto que Andrew Sharp las asigna al atolón de Woltje.³⁸

Para esa altura de la navegación llevaban ya unos quince días de padecer sed y haber tenido que empezar a racionar el preciado líquido. No pudieron acercarse a esas islas pues el agua era demasiado profunda y se vieron obligados a pasar de largo. Al día siguiente toparon con el otro conjunto al que llamaron “Archipiélago de los Corales”,³⁹ pues pudieron ver gran cantidad de esas formaciones en colorado y blanco en todas las islas.

Ante la necesidad de agua procuraron y lograron surgir en una de las islas de ese bello “Archipiélago de los Corales” a la que pusieron de nombre “San Esteban”. Sin atrevernos a asegurarlo, pudieron estar en y pasar por algunas de las muchas islas al noroeste de Papua,⁴⁰ que están en camino a las Molucas y a la isla filipina de Mindanao. La armada bien pudo seguir un derrotero al norte de esas islas, dejando de lado las Molucas, y acercarse a donde más tarde llegarían, la gran isla de Viridanao o Mindanao. Desgraciadamente, al no ser posible identificar cuál de todas estas islas fue la nombrada “San Esteban”, resulta casi imposible saber en dónde concluyó el que consideramos nosotros el final de la primera

³⁷ Saavedra ubicó las islas en 11° latitud norte y se corresponden muy probablemente con las llamadas Islas de los Tres Reyes, situadas al sur de la gran isla de Mindoro en las Filipinas, más cercanas a la Isla de Culion y al oeste de la de Linacapan que, sin embargo, están situadas más al septentrión en los 13° con 15' de latitud norte.

³⁸ Carlos Martínez Shaw (1999). *García de Escalante Alvarado, el viaje a las Islas del Poniente*. Santander: Servicio de Publicaciones de la Universidad de Cantabria, pp. 16-17.

³⁹ Sin duda parte de lo actualmente se considera el Triángulo de Coral, que comprende desde las Islas Salomón al este, hasta parte de Indonesia en el oeste, incluidas las Islas Filipinas. Consta de numerosísimas islas, muchas de ellas deshabitadas. Andrew Sharp las asigna al atolón de Kwajalein, en tanto que Amancio Landín prefiere vincularlas con el de Woltje

⁴⁰ Tal vez desde la isla de Raja Ampat a la de Pulua Sajang, pasando por Pulau Batanta, Pulau Mansuar, la más grande Isla de Waigeo o las más pequeñas y noroccidentales de Pulua Gag, Pulua Gebe o Pulua Ju toda.

etapa del viaje hacia la “Especiería”. La calificamos así primero por ser ya el encuentro indudable con las “Islas del Poniente”, y segundo por haber tenido lugar en este punto el inicial acercamiento con los naturales de esa región, que se llevó a cabo de la siguiente manera.

Cuando se encontraban en “San Esteban”, tuvieron a la vista una pequeña embarcación de vela que se les acercó, lo cual les causó una gran alegría pues era la primera vez que veían habitantes desde la salida de la Nueva España. A este navío y otros que vieron más tarde les llamaron “paraos”,⁴¹ tomando la palabra de la original de los naturales (*parau*); las embarcaciones variaban mucho en tamaño, pero todas navegaban en igual forma, a una sola vela.

El capitán dio órdenes de bajar a la isla y en ella encontraron casas con techo de paja, algunas gallinas y en el monte estaba refugiado un grupo de mujeres y muchachos; los hombres habían partido a otra isla y se estaban llevando por las noches a sus familiares. La vestimenta de estos naturales era escasa, sólo unas faldas largas de paja, y no encontraron en esta isla, ni en una más grande, ningún metal, únicamente abundancia de palmas de cocos.⁴²

Sin duda, debido al asombro ante la magnífica vegetación, el siguiente capítulo de la relación lo dedica el autor a describir la enorme utilidad de los cocoteros o palmas de cocos y todo lo que de este fruto se podía obtener, desde su “linda y gorda leche”, la cual consideraron superior a la de las cabras. Describe la obtención del aceite de coco, al cual daban los naturales uso de medicamento para curar todo tipo de heridas. Igualmente, narra la utilización de la carne del coco que usaban como dulce, pan y alimento de larga duración. De la corteza del fruto obtenían una especie de esparto del cual trenzaban todas las cuerdas que requerían para la navegación y otros empleos. El coco, una vez limpio, lo utilizaban como vaso para beber y labraban su exterior con gran esmero y belleza, como

⁴¹ Según el Diccionario de la Real Academia de la Lengua, Edición del Tricentenario, *parao*, del bisayo “parau”, es “una embarcación semejante a una banca o un baroto con quilla profunda y de una sola vela”.

⁴² “Relación anónima”, capítulo VIII, en Consuelo Varela, *op. cit.*, pp. 52-53.

un trabajo de orfebrería. Escribe que otro de los productos de esa palma era una especie de vino que extraían de la palma misma, que utilizaban para beber y para convertirlo en vinagre y en miel. De las hojas secas del cocotero sacaban unas hebras con las cuales confeccionaban ropa, que resultaba muy fresca y apropiada para el uso en estas islas.⁴³

En la isla de “San Esteban” del “Archipiélago de los Corales” pasó la armada cerca de 15 días de descanso, reparación de naves, y especialmente, toma de agua y de leña para poder continuar viaje. Con esta partida abrimos nosotros.

DE SAN ESTEBAN A SARANGANI

Después de la salida de “San Esteban” en el “Archipiélago de los Corales” y al cabo de dos días vieron una isla más grande con otras pequeñas alrededor, todas muy arboladas y por ello les dieron por nombre “Los jardines”. No hemos podido localizarla en la actualidad, pero en un mapa antiguo aparece situada al poniente de “Los Corales”. Después de otros ocho días de navegación les pareció ver señales de tierra hacia el suroeste y como los pilotos navegaban en pos de las islas de “Los Ladrones” (las “Islas Marianas”), consideraron que podían ser las que veían desde lejos y decidieron continuar el mismo rumbo. En una de las galeras iba como piloto Antonio Corzo, el cual, como ya había estado con Saavedra Cerón en esas islas, se adelantó para llegar primero a ellas; sin embargo, cuando los celajes desaparecieron se dieron cuenta de que no se trataba de tierra y tomaron rumbo poniente, dando el aviso correspondiente. Pero la galera ya había adelantado a las restantes embarcaciones y éstas no vieron las señales, por lo cual la perdieron de vista. Después de otros ocho días y en altura aproximada de 10 grados y a 420 leguas de “Los Jardines”, vieron una isla grande y de ella se desprendieron varios “paraos” con ocho hombres cada uno. Entablaron comunicación a señas, cambiaron productos, los españoles les dieron bizcocho y los naturales les enviaron pescado fresco; a grandes gritos les dijeron “buenos días, matalotes” y trataron

⁴³ *Ibidem*, capítulo IX, pp. 53-55.

de explicarles que había españoles en la isla, pero los de la armada no lo consideraron cierto. Entendieron que más adelante, a un día de distancia, había una isla muy grande y a la que dejaban por el sur le dieron el nombre de “Isla de Matalotes”. La mención de “Los Jardines” y de la “Isla de Matalotes” la encontramos también en el documento que dejó el factor García Escalante de Alvarado.

La que los miembros de la armada llamaron “Matalotes” se corresponde con una de las muchas de la Micronesia, la que recibe el actual nombre de Isla de Fais, en el derrotero que conduce al archipiélago filipino.⁴⁴

Después de recorrer unas 25 leguas en la misma dirección y altura, o sea con rumbo poniente, dieron con otra isla de unas 40 leguas en redondo con numerosas casas debajo de los palmares, pero con una costa muy peligrosa por sus muchos arrecifes. A la capitana y a la “San Jorge” les costó gran trabajo doblar los arrecifes y llegaron a estar en peligro. Naturalmente, el nombre que recibió esta isla fue el de “Arrecifes” o “Sal Elifonso”, por haber llegado a ella en ese día; estaba situada a unas 420 leguas de la de “Matalotes”. En la actualidad recibe la denominación de Isla Yap y se ubica a unos 250 kilómetros al noroeste de la de “Fais” (“Matalotes”). Se trata de la isla más occidental de la Micronesia y consiste en realidad en cuatro islas muy cercanas y rodeadas de un imponente arrecife de coral que forma parte de la Placa Euroasiática. Su ubicación geográfica corresponde a 9° 32' N y 138° 07' E.⁴⁵

En esta isla y desde la lejanía, los tripulantes de la “San Felipe” pudieron conocer por señas que unos ocho días más adelante llegarían a la isla de “Vigandanao”,⁴⁶ en realidad la gran isla de Mindanao.

Un jueves, el primer día del mes de febrero a las 8 de la mañana, después de navegar hacia el poniente durante ocho días y 117 leguas, las

⁴⁴ En Martín Fernández de Navarrete (1995). *Biblioteca Marítima Española*. Barcelona: Palau & Dulcet. Este autor la considera como parte de las Islas Carolinas en su porción occidental y reconoce que fue explorada por López de Villalobos. Manuel Velasco la identifica con la Isla de Ingalu, en tanto que Sharp, Donald Brand, Robert Langdon y Carlos Prieto coinciden con nosotros en que se corresponde a la Isla de Fais. Se encuentra en las coordenadas 9°45'N y 140°31'E.

⁴⁵ *Idem*,

⁴⁶ “Relación anónima”, capítulos x y xi, en Consuelo Varela, *op.cit.*, pp. 56-58.

embarcaciones vieron por la proa una gran porción de tierra que creyeron fuera firme, pero al acercarse se desengañaron, ya que se trataba de una gran isla, la que consideraron que era la anunciada por los naturales como “Biguindanao”, la actual, “Mindanao”. Como después pudieron comprobar tenía cerca de 350 leguas de contorno, era sumamente montuosa y las tierras altas cubiertas de una verde arbolada que descendía hasta la costa y tenía forma de triángulo, así como un pasaje que llevaba a otras islas. La situaron entre los siete grados de la banda del norte y según ellos corría hasta los 11 y medio “donde viene a rematar”. Todas las naves echaron las velas al viento que les era favorable y el capitán mandó a la más ligera, la “San Felipe”, que se adelantara y procurara surgir cerca de tierra y, una vez surta, lanzara señales. Sin embargo, lo hizo hasta la noche, por lo cual sólo la pudo seguir la “San Juan de Letrán”, en tanto que la fusta, la Capitana y la “San Jorge” esperaron a que amaneciera para poder acercarse a tierra. Durante la noche la corriente fue tan fuerte que las llevó al sur y las ya surtas las perdieron de vista por lo cual, sospechando lo que había sucedido, decidieron ir a buscarlas hacia donde corría la costa al sur. Les fue difícil acercarse a tierra, si bien toda la noche vieron numerosas humaredas y fuegos. Poco después supieron que esta isla pertenecía a la “nación de Zelebes” y era la mayor de todas. En el intercambio con los naturales se enteraron de que en ella reinaban tres reyes en diferentes regiones. Uno de ellos, Sarriparra, era el de mayor importancia, y, con su gente, habitaba las riberas de un río grande del cual tomaba nombre toda la isla, el de “Veguindanao”. Otro personaje tenía su reino en la bahía de Butuán y recibía ese mismo nombre; era el más rico de esta isla, ya que en sus tierras abundaba el oro. Todos los navíos que llegaban a esa región regresaban cargados de oro de acuerdo con el rescate que de él hacían. El tercer rey o señor, el de menor importancia de los tres, se llamaba Bica-ya, tenía su señorío a la banda del este y vivía en una bahía del mismo nombre. Efectivamente, Mindanao está dividida en varias regiones que, claro, no se corresponden con las antiguas, pero permiten localizarlas geográficamente. El señorío de Sarriparra, a lo largo del río Veguindanao, se sitúa en la porción occidental en la actual provincia de Cotabato. El reino de Butuán queda en la porción norte de la isla y tiene enfrente la bahía

del mismo nombre; la presencia de oro se identifica ya que inclusive una población se llama Cagayan del Oro. La tercera zona de la que hablan los españoles, cuyo señor era Bicaya, bien puede corresponderse a la actual zona Vizcaya Plantation hacia el centro de la isla, frente a una pequeña isla llamada Samai.

Una vez que los navíos volvieron a reunirse en la costa de Mindanao, decidieron enviar la fusta a tierra para explorarla. En esta gran isla la abundancia de canela, sándalo y jengibre era grande y tenía también alimentos de otra especie como arroz y sagú, frutos varios y grandes cocoteros; animales como búfalos, puercos, cabras y gallinas de las de España. “La gente son gentiles, mentirosa y traidora”.⁴⁷

Sin embargo, el capitán lo que pretendía era llegar a la isla de “Mazagua” o “Mazavá”, ya en el “Archipiélago de San Lázaro”, en donde habían acogido a Magallanes y que consideraban estaba cercana a la de Mindanao. Una probable isla que pudiese corresponder con la que buscaba López de Villalobos es “Mahanay”, que se localiza al norte de Mindanao en el grupo de las Visayas centrales.

En la demanda de la isla, la armada dio con una bahía a la cual el capitán puso por nombre “Bahía de Málaga” en recuerdo de su tierra natal. En ella decidió Ruy López de Villalobos asentarse y construir un fuerte; a pesar de haber tenido muchas opiniones en contra, supo hacer prevalecer la suya. El autor de la “relación” contradice y critica la decisión del capitán, ya que el sitio no era el más apropiado, era “ruin, de mucho monte, trabajoso y húmedo”. El capitán argumentó que ahí consideraba que podría ver pasar las naves de la Nueva España y teniendo noticias se cambiarían a Cebú y Matán. La correspondencia con algún sitio de la geografía filipina es difícil de localizar, ya que no encontramos ninguna costa, ni bahía con esa denominación. Desde luego debieron situarse en la costa noreste de Mindanao ya que, obligadamente, cualquier nave procedente de la Nueva España navegaría por ese rumbo.

A pesar de las opiniones contrarias, Ruy López de Villalobos mandó que en esa costa se levantaran casas, se asentara la gente y se preparó la

⁴⁷ “Relación anónima”, capítulo XII, en Consuelo Varela, *op.cit.*, pp. 59-61.

construcción de un fuerte. En este sitio nombró su lugarteniente a Francisco Merino, capitán del navío que llamaban “Siete Galigos”. La estancia en la Bahía de Málaga no fue acertada, la gente empezó a enfermar y a solicitar que buscasen un sitio mejor pues era un muy buen puerto adecuado para reparar las naves, pero no para habitarlo. El capitán tardó en decidir la partida debido especialmente a que las corrientes no eran favorables para navegar hacia el norte y permanecieron en esa bahía hasta completar 45 días.⁴⁸

La armada dejó esa ubicación en la búsqueda de la isla “Mazagua”, sin embargo, transcurrieron 30 días de una incesante navegación con rumbo sur que no les permitía alejarse de las costas, pero tampoco localizar una en donde surgir. Finalmente, y después de varios días más de ir a la vuelta del sur en pos ya de cualquier buen asentamiento, especialmente de una isla que el piloto Corzo afirmó conocer y que respondía al nombre de “Sarrangan”, dieron con una bahía con muy adecuados puertos y tierra adentro veían buenas sementeras y vegetación. La nombraron “Bahía de la Resurrección”, por haber entrado en ella en ese día y la situaron en cinco grados y a 57 leguas de la de “Málaga”. Bajaron a tierra y encontraron casas, platanares y cocoteros, pero los naturales no se dejaron ver, ya que huían hacia el monte. Vieron venados y puercos salvajes, y tomaron carne de ellos; fluía un río pequeño de buena agua y encontraron una playa propia para reparar los navíos. Permanecieron cuatro días y continuaron el viaje para descubrir otra buena bahía que llamaron de “Viscaya” y en donde residía uno de los reyes. El capitán no quiso bajar en ella por no entrometerse en el poblado de naturales y continuaron navegando al sur para ver al segundo día dos islas pequeñas de muy buen parecer. En la mayor de ellas surgieron durante la noche y encontraron algunos naturales que les salieron al encuentro en sus naves especiales, los “paraos”; eran pescadores e iban vestidos con una especie de camisas que les llegaban hasta el ombligo y trajes de palma muy bien tejidos que les cubrían la parte inferior del cuerpo hasta los muslos; iban descalzos y el que pareció como principal llevaba vestido de algodón y seda y un poco

⁴⁸ *Idem*, capítulos XIII y XIV, pp. 62-66.

de oro de buena calidad. Les dejaron gallinas, puercos, arroz y frutas de la tierra y el capitán entregó al principal una bonita pieza de vestido con lo cual el natural se volvió muy contento. Este indígena le comunicó al capitán que las islas tenían los nombres de “Sarrangan” y “Candigar”.⁴⁹ La primera es la actual de Sarangani, inmediatamente adyacente a la de Mindanao; pertenece a la provincia de Davao del Sur, y separa a las dos islas del estrecho de Sarangani, que comunica el mar de Filipinas al este con el mar de Celebes, al oeste; hacia el occidente se encuentra la Isla de Balut. Las coordenadas de Sarangani son 5°26’N y 125°28’E.

Esta isla también es mencionada en el documento que dejó el factor García de Escalante Alvarado⁵⁰ y con esta mención pasamos a la siguiente y tercer etapa de este recorrido marítimo por las “Islas de la Especiería”.

POBLAMIENTO Y ENFRENTAMIENTO CON LOS NATURALES

A partir de esta llegada a “Sarrangan” la finalidad de López de Villalobos era asentarse ya en un lugar aceptable. Sin embargo, cauto como era, no consideró conveniente llegar con toda la armada desplegada y por ello, desde el sitio en que estaban anclados, el puerto que llamaron de “Alvarazado”, envió tan sólo al navío “San Juan de Letrán” con un intérprete para que hablara con los naturales. Así se hizo y se observó la mucha población que residía en la isla con numerosas casas construidas en forma de palafitos, con las habitaciones sólo en la parte superior y en la costa gran cantidad de sus embarcaciones, aproximadamente más de 100. Durante la corta estancia intercambiaron algunos pequeños rescates por comida y varios bastimentos y vieron que los naturales tenían adornos de oro. Les solicitaron autorización para pasar a la isla con sus navíos y los indígenas, después de una reunión, aceptaron que así lo hicieran y la embarcación española regresó al puerto.⁵¹

⁴⁹ “Relación anónima”, capítulo xv, en Consuelo Varela, *op.cit.*, pp. 66-68.

⁵⁰ Debemos señalar que la mención de García de Escalante de sitios similares a los de la “Relación anónima” son sumamente limitados y escuetos.

⁵¹ *Idem, op.cit.*, pp. 68-70.

Al día siguiente pasó toda la armada con gran regocijo, desplegadas las velas con sus estandartes y se dirigió al sitio en donde había atracado la “San Juan de Letrán”. Para sorpresa de todos, no encontraron ninguna embarcación de los naturales, pero sí una especie de estacada defendida por numerosos indígenas, todos ellos bien armados con sus espadas y lanzas especiales y con armaduras de cuero y cascos de madera que les brindaban una verdadera defensa contra cualquier golpe de espada. Ante esta situación la armada decidió enviar al batel con algunos hombres, ya que desde una loma vieron claras señas de que se acercaran y bajaran a tierra; así lo hicieron y fueron recibidos con el ataque de gran número de flecheros, quienes lograron herir a varios de los españoles, que rápidamente se replegaron y regresaron a sus navíos.

El capitán y sus oficiales decidieron en primer lugar tratar de lograr un entendimiento con los naturales, y durante tres días seguidos enviaron el batel con hombres, al intérprete y a un religioso; sin embargo, no hubo forma alguna de que los indígenas aceptaran platicar con ellos y llegar a un acuerdo. Ante esta situación López de Villalobos tomó la decisión de plantearles guerra, pero antes de ello, insistió en solicitarles aguada y algunos bastimentos. Se hicieron estos requerimientos durante varios días, sin ningún resultado positivo, es más, los naturales envalentonados al ver que los españoles no los agredían, respondieron con nuevos ataques de sus flecheros. Ante esta embestida, el capitán con su gente acordó proceder a la batalla a la mañana siguiente y para ello prepararon cuidadosamente la forma en la cual procederían, que fue la siguiente: Bernardo de la Torre, capitán del galeón “San Jorge”, llevó la vanguardia con 50 hombres en el batel de la capitana; el contador del rey, Jorge Nieto, partió en su socorro con otra tanta gente, y Francisco Merino, capitán del “San Felipe”, quedó en la retaguardia con 40 hombres. Una vez en tierra volverían solos uno o dos hombres con los bateles para regresar con nueva ayuda y así poder tomar la estacada y más adelante la ciudad. Una vez aprobado el plan cada soldado regresó a su navío para preparar sus armas y entre tanto, al alba se empezó a utilizar el grueso de la artillería en contra de la ciudad. Se escuchó la gran gritería de los estragos que les estaban causando, que al final no fueron demasiados, pero sí obligaron a que las mujeres y menores

se internaran en el monte y en la ciudad sólo quedaron los defensores. Éstos, a su vez, respondieron con gran estruendo de tambores de madera y un instrumento metálico que producía gran ruido. Al amanecer del lunes, día 12 de abril de 1543, se inició el ataque al pasar los españoles a la playa con todos sus bateles; a la vanguardia iba Bernardo de la Torre en la lancha de la capitana. Llevó consigo 30 arcabuceros y 20 piqueros y ballesteros, pero cometieron el error de entrar por un canal inapropiado y quedaron atascados con la pólvora mojada, viéndose obligados a saltar al agua y defenderse con sus espadas del ataque de los flecheros, quienes hirieron a muchos de los españoles; algunos morirían más tarde a consecuencia de las heridas recibidas. El primer grupo de ataque, a pesar del revés sufrido, pudo ganar el fuerte y refugiarse en él hasta que les llegaron los diferentes refuerzos. La fuerza principal fue la de los arcabuceros, quienes causaron las mayores bajas a los naturales, y después de varias escaramuzas, lograron tomar la ciudad y obligaron a los naturales a replegarse a los montes desde donde se defendieron. Los españoles destacaron, en total, 280 hombres en dos tandas, primero la vanguardia con 130 y el resto, 150, que los reforzaron. Sufrieron algunas bajas: cuatro muertos y unos 50 heridos; los naturales perdieron más de 30 hombres y algunos más que aparecieron muertos en los caminos. Las fuerzas españolas velaron en la ciudad y en otros dos sitios, y se comunicaron toda la noche de un cerro al otro y con quienes estaban en el valle. Al día siguiente el capitán y sus principales pasaron a la isla y se instalaron en casas aprovisionadas para ello. En la ciudad recogieron alimentos y brazaletes, coronas y una especie de peto de oro, propiedad del señor principal llamado Lamoruata.

Después de 15 días de haber tomado la ciudad y el peñol, se acercó a la isla un parao con uno de los señores llamado Babutin y, al parecer, hijo del jefe. Se apersonó con el capitán para decirle que de parte de su padre quería ofrecerle su amistad y le brindaba su ayuda. Al mismo tiempo, pidió que les permitiera recoger a la gente dispersa. López de Villalobos aceptó y además le dijo que le dejaba la isla, excepto una franja cerca de la playa en donde pondrían los españoles sus casas y el fuerte. Escogieron el sitio que consideraron más adecuado y el capitán le permitió al indígena recoger a su gente, entre ella su esposa, una bella india. Al poco tiempo,

el jefe Babutin mandó a los jefes de la otra isla para que establecieran la paz y así se hizo. Sin embargo, los españoles vieron con gran tristeza que las promesas de ayuda no las cumplieron los naturales y se convencieron de que con ellos no se establecería una adecuada amistad. Ante esta decepción, López de Villalobos consideró que debería buscar el apoyo y la amistad del señor de la gran isla de “Veguindanao”, que llevaba por nombre Sarriparra y quien tenía su lugar, como hemos dicho, a la ribera del río del mismo nombre que la isla.⁵²

El 17 de mayo partió el navío “San Juan de Letrán” muy bien aderezado para ir en busca del jefe indígena y dirigirse a la isla que estaba a 46 leguas de aquella en la que habían levantado asiento. Llevaban como pilotos a dos indígenas de la cercana isla de “Caragan”, quienes los condujeron hasta su destino. La finalidad era lograr la amistad y ayuda del jefe para que les proporcionara alimentos y los bastimentos necesarios. Una vez que el navío llegó a una de las dos bocas del río, la del este, se acercaron numerosos paraos y en uno de ellos, el más grande y bellamente adornado, venían dos jóvenes mozos con ricas vestiduras de seda bordadas de oro, brazaletes y collares de oro y piedras preciosas, así como armas también muy ricamente labradas. Los mozos con otros acompañantes subieron a bordo y gozaron de todo lo que les ofreció el capitán, preferentemente el vino, que apreciaron muchísimo y se interesaron en obtenerlo; ellos llevaban la promesa de su padre de recibirlos en su ciudad y para ello dejaron un navío con su piloto para que indicara el camino fluvial que podía seguir la embarcación española.

El capitán aceptó esta propuesta y mandó una barca con alguna gente y uno de los maestros, pero fueron arteramente traicionados, atacados, muerto el maestro y mal heridos muchos de los hombres, quienes finalmente, con gran trabajo, lograron regresar a la nao y destruir algunos de los paraos. La embarcación comprendió la traición sufrida y tomó camino de regreso a la isla de “Sarragan”; ahí se enteraron de que quienes los habían atacado no eran gente del señor de Mindanao, sino aquellos que

⁵² *Idem*, capítulos XXI y XXII, pp.83-85.

habían huido de la isla de Sarrigan y quienes buscaron en esta forma vengarse de ese ataque y, efectivamente, lo lograron.

Al regreso a la isla se encontraron con la buena noticia de que la galera al mando de Pedro Ortiz de Rueda y con el piloto Corzo, perdida desde hacía días, había localizado al resto de la armada y ya se había unido a ella. Habían pasado por la isla de “Magazao”, donde fueron muy bien recibidos y abastecidos de alimentos varios. Se trató de una isla de unas nueve leguas en redondo y cercana a las de Puba y Mactán, aquella en donde Magallanes había sido asesinado, y la isla Filipina.⁵³

Sobre el acontecimiento del encuentro bélico, la narración de García de Escalante menciona muy brevemente el ataque, pero sí señala que a esa isla, relativamente pequeña, le pusieron por nombre “Antonia” y que a él le correspondió atacar por tierra, para lo cual llevó una india como guía que lo condujo a un peñol alto, el cual fue ganado por los españoles y a él llegó el capitán López de Villalobos. Los naturales abandonaron la isla y se trasladaron a una que los españoles habían llamado “Cesárea Karoli”, o sea, Mindanao.⁵⁴

El autor de la “Relación anónima” dedica parte de la narración a escribir sobre aspectos sociales y etnográficos de los indígenas, la forma y aderezo de sus casas, y algunos alimentos especiales como un pan que llamaban de “sago”, de una especie de palmera y la forma de obtenerlo, el cual se consumía en todas esas islas y hasta en la misma China.⁵⁵

Después de este importante episodio de un encuentro poco afortunado entre naturales y castellanos, el capitán decidió continuar su empresa en un nuevo intento de ir con toda la armada de vuelta a la isla de “Mazagao”, en donde una de las naves había encontrado amigos. Su destino ahora

⁵³ La presentadora de la “relación”, la doctora Varela, comenta que, a partir de esta mención de las islas se mantuvo el nombre de “Filipinas”, en *op.cit.*, capítulo xxv, p. 91.

⁵⁴ Narración de García Escalante de Alvarado: “Relación del viaje que hizo desde Nueva España a las islas del Poniente, después Filipinas, Ruy López de Villalobos, de orden del Virrey de Nueva España, don Antonio de Mendoza. Hecha por García de Escalante Alvarado, de Laredo, que tomó parte en esa expedición, y fue Factor de la Armada”, en la obra de Carlos Martínez Shaw, *op.cit.*, pp. 44-45

⁵⁵ “Relación anónima”, capítulos xvi-xx, en Consuelo Varela, *op.cit.*, pp. 68-82.

consistía en localizar la isla de “Sanguin”, que tenía fama de ser de muy buena condición y que se encontraba al Sur de “Sarrangan”, en altura de cuatro grados. Se hicieron a la vela el 15 de junio con mucha necesidad de alimentos; en tierra de Sarrangan quedó de guardia el maestre de campo Francisco Merino acompañado de 100 hombres. Durante siete días la armada tuvo siempre a la vista “Sarrangan” y topó con la buena suerte de encontrarse con una de las grandes embarcaciones nativas, las que llamaban *calaluz*, cuyos hombres no quisieron enfrentarse con ellos y abandonaron el navío adentrándose en tierra. Los españoles tomaron la embarcación y la encontraron cargada de arroz, el cual les era de gran necesidad y les fue de enorme servicio. Tres días más adelante llegaron a unas islas pequeñas y en una de ellas vieron cómo los hombres se refugiaban en un alto peñasco de una media legua en redondo. Desde ahí los insultaron y atacaron y les advirtieron que eran gente del jefe Sarriparra de Mindanao. Los soldados españoles instaron al capitán general a vengarse de la traición que les habían hecho tiempo atrás y a pesar de las explicaciones de Ruy López de Villalobos de lo inconveniente que era atacar ese peñol, los soldados acabaron imponiendo su voluntad y se enfrentaron a los naturales, alrededor de 160 hombres que defendían el peñol, además de numerosas mujeres y muchachos que ayudaban. Fue una cruenta y cruel batalla en la cual hubo muchas bajas de ambos lados, no sólo de los combatientes, también de la población civil, cuyas mujeres preferían lanzarse con sus hijos desde el peñol, a caer en manos de los enemigos. El combate duró desde que amaneció hasta la noche cerrada. Una vez ocupado el peñol que nombraron “del Cabio o Caviao”, se halló en él muchas cosas de oro “de mucho peso y muy buenas como collares, brazaletes, cuentas, argollas, oro en polvo” y porcelanas y sedas labradas, así como algo de alimento y mucho pescado seco. Después de ganado el peñol, el capitán envió al “San Juan de Letrán” a Sarrangan para conducir a los heridos y que los curasen. Al mismo tiempo quiso que la embarcación quedara bien aderezada pues pensaba enviarla a buscar la vuelta a la Nueva España.⁵⁶

⁵⁶ *Idem*, capítulos xxiii-xxvii, pp. 85-97.

Después de la dura batalla por la toma del peñol, la tripulación quedó muy afectada y el capitán decidió no continuar hacia la isla de Sanguin, sino volverse a Sarragan para dar descanso a su gente. Sin embargo, en el camino le acometió una fuertísima tormenta que puso en gran peligro a toda la armada. La mayor parte de los bergantines se anegó, se perdió casi todo el oro y la porcelana que se había recogido en el peñol, y cada navío se echó por una derrota diferente, desperdigándose toda la armada. Solamente llegó a tierra la galera con el capitán y parte de la tripulación, pero toda ella sumamente “trabajada por causa de la tormenta”. El navío estaba sumamente dañado y en tierra encontraron la mala noticia de que el “San Felipe” se había ido contra la costa y propiamente se había perdido. La capitana y el “San Jorge”, bastante maltratados, se condujeron a un puerto muy seguro que llamaron “Patua”. Poco tiempo después regresó a tierra la fusta y más adelante el batel de la capitana con diez hombres, quienes informaron que se habían refugiado en una pequeña isla poblada, pero que no habían bajado a tierra.

En Sarrangan, el personal que había quedado de guardia y que custodiaba la artillería sufrió la pérdida de varias piezas y comprobaron que habían sido robadas por gente de la cercana isla de “Candigar”. Sin embargo, en lugar de amonestarles o buscar castigarlos, el capitán decidió reiniciar con ellos la paz y así lo convinieron españoles y naturales, ya que a ambos les convenía. Pero, en una venida de los indígenas a Sarragan, fueron capturados y obligados a confesar que tenían en su poder parte de la artillería que habían sustraído y que la pieza mayor de bronce la habían entregado al señor de Mindanao. Sin embargo, a los pocos días devolvieron la artillería robada que mantenían en su isla. Hacia ese tiempo falleció en la isla el hermano del capitán, don Bernaldino de Vargas.⁵⁷

DOS INTENTOS DE VUELTA A LA NUEVA ESPAÑA

El siguiente punto de interés en esta empresa fue la decisión del capitán de enviar un navío a buscar el camino de regreso a la Nueva España.

⁵⁷ *Idem*, capítulo xxviii, pp. 97-99.

Según se recordará, había sido una de las instrucciones que se habían establecido antes de la salida, ya que constituía un punto central de la empresa, probablemente el más necesario. La “Relación anónima” nos entrega una detallada narración de los acuerdos y desacuerdos que se suscitaron entre los oficiales de la expedición y que giraron en torno a la selección del navío más adecuado para esa travesía. Si bien la mayoría de la gente propuso que debiese ser el “San Jorge”, el capitán impuso su opinión en favor de una nave más pequeña, la “San Juan de Letrán”. El autor del documento deja clara la decisión de López de Villalobos, al escribir que esta embarcación había sido expresamente construida por él en Acapulco, ya entonces con la finalidad de que fuera la que tuviera la gloria de encontrar la vuelta a la Nueva España y con ello recayera sobre él este gran servicio. Los primeros días de agosto la embarcación se dirigió a la isla “Mazagua”, a donde ya se había adelantado la galera al mando de Ortiz de Rueda para preparar los bastimentos que llevaría la “San Juan de Letrán”. En una pequeña isla cercana (no se proporciona el nombre) se abasteció debidamente y tomó la salida para ese ansiado viaje de retorno, el 5 de agosto de 1543, si bien el documento de García de Escalante fija la salida un día antes.⁵⁸ Llevaba 35 hombres al mando de Bernaldo de la Torre y como pilotos iban Gaspar Rico y el Tarifeño. El navío conducía muchas de las mercancías rescatadas en las islas, oro en joyas y en polvo, muchos paños de seda de colores bordados de oro y porcelanas.⁵⁹

Desde luego que no logró su cometido y se tiene relación de que bastantes meses más tarde, ya en 1544, cuando los españoles estaban asentados en la isla de “Tidore”, sorpresivamente regresó al puerto el navío “San Juan de Letrán”. El único documento que da cuenta del recorrido que realizó la embarcación es el de García Escalante de Alvarado, quien narra la travesía por las muchas islas del archipiélago filipino y aún mucho más al norte. Más adelante este recorrido, que pretendió ser de vuelta a la Nueva España, lo interpretamos con base en el documento del factor imperial, Escalante de Alvarado.

⁵⁸ En Carlos Martínez Shaw, *op.cit.*, p. 50.

⁵⁹ En Consuelo Varela, *op.cit.*, capítulo XXIX, p. 101.

Cuando partieron de “Sarrangan” tomaron los bastimentos en esa pequeña isla llamada “Filipina”,⁶⁰ en el río de Tandaya o Tandeya, que debe estar situado en la isla y desembocaba en alguna de sus costas, probablemente alguna oriental. Los castellanos extendieron el nombre de esa corriente fluvial a toda la isla, ya que indistintamente la nombran así. Pesquisas acerca de este nombre nos han llevado a identificarlo con el de la Isla de Leyte.⁶¹ El navío “San Juan de Letrán” partió de ese sitio el 26 de agosto de ese 1543 y navegó rumbo al norte hasta una avanzada altura de 26 grados, en donde vieron una pequeña isla y unas 26 leguas más adelante otras dos que situaron en altura de las de “Ladrones”, que como sabemos corresponden a las “Marianas”. Más adelante tuvieron a la vista otras tres, una de ellas era un volcán “que por todas partes echa humo”. Según el relato, los pilotos manifestaron el 18 de octubre que habían andado en línea recta 650 leguas y estaban en “grados escasos”.⁶² La distancia en leguas se aproxima a la que puede corresponder a la que se da entre la Isla de Leyte y las “Marianas”, si bien en la realidad es un poco menor, ya que esas 650 leguas en la correspondencia a kilómetros señala la cantidad de 3 607 kilómetros y la aproximada entre los dos puntos no llega a los 3 000 kilómetros. Pero, como era usual en la época, las ubicaciones geográficas de latitud y de distancia no siempre fueron acertadas. Así, sabemos que las “Marianas” se extienden desde los 13° hasta los 20° N, pero no alcanzan la altura de los de la nave y mucho menos pudieron haber llegado hasta los 30 grados. En la geografía moderna sabemos que en los 26 grados de latitud norte se sitúa la isla japonesa de Okinawa; las Islas Midway están en 28 grados y ya en el grado 30 se encuentra la isla japonesa de Tanega.

⁶⁰ Esta isla se identifica con la actual de Leyte.

⁶¹ Agradecemos la ayuda de nuestro colega de la ciudad de Mazatlán, José Jiménez, entusiasta historiador local, quien nos proporciona la información de la Enciclopedia Británica, que dice: “Leyte island (pop. 1,952,496) of the Visayan group, eastern Philippines, occupying an area of 2,785 square miles (7,214 square kilometers), it lies southwest of Samar island, with which it is linked by a 7,093 feet (2,162 meters) bridge. Known to 16th century Spanish explorers as Tandaya, it was under Spanish rule until late 19th Century”.

⁶² Esta cantidad de leguas se convierte en aproximadamente 3 607 kilómetros si atendemos a la medida de conversión que establece que una legua corresponde a 5,55 kilómetros.

De acuerdo con el documento de García Escalante, en esa supuesta altura de 30 grados tuvieron un fuertísimo temporal que los hizo desistir de continuar adelante la navegación, ya que la nave llevaba parte de su arboladura sentida. Fue así que decidieron tomar el camino de regreso y en 13 días realizaron la travesía de retorno a Tendaya, la cual, de ida, les había tomado poco menos de dos meses.

Arribaron a una buena bahía y puerto en donde recibieron todos los bastimentos que les eran necesarios; los adquirieron con el pago de las mercancías que llevaban en la embarcación y que estaban destinadas a su entrega en la Nueva España. En el sitio de arribo los sorprendió la abundancia de adornos de oro que llevaban los naturales, no sólo los reyes, sino la mayoría de la población: cadenas labradas en China, incrustaciones en los dientes y variados brazaletes, e inclusive a los remeros los llevaban atados con cadenas del mismo material. Los naturales les comentaron que el oro se encontraba en esas tierras y que ahí lo tomaban. El relato de esta estancia menciona a dos señores principales, uno denominado “Heresin” y otro “Mangandala”. En el pueblo de este último se quedaron unos días, pero fueron víctimas del robo de una barca y debido a ello se trasladaron a otra población, cuyo señor se llamaba “Cobos”. Los castellanos insistieron en todos esos sitios en recobrar la barca y lo lograron, no sin algunos contratiempos e inclusive agresiones de una parte y de la otra. Finalmente, las autoridades de la “San Juan de Letrán” tomaron la decisión de salir en búsqueda del resto de la armada para unirse a ella. El viento no les era favorable por la banda del este, por lo cual decidieron hacerlo a sotavento, o sea con rumbo poniente. Siempre navegaron cercanos a la costa, seguramente por la porción meridional de “Samara” y de “Leyte” con rumbo suroeste.

Para el 3 de enero de 1544, cuando el piloto sondeaba el paso entre dos islas sufrieron un percance al quedar el navío atrapado en unas lajas y en tierra, razón por la cual tuvieron que aligerarlo de todo lo sobrante para que pudiera volver a la línea de flotación. Continuaron su navegación y se enteraron de que había paso para “Tandaya”, y los naturales les infor-

maron que en “Abuyó”⁶³ estaban unos españoles y dos bergantines, pero no el capitán. Ante esta noticia determinaron buscar el camino hacia “Sarragan” y cruzaron un estrecho entre dos islas al que nombraron de “Santa Clara”; probablemente corresponda al “Estrecho de Surigao” que separa las islas de “Panaon” y “Dinagat” y que conduce al extremo septentrional de la gran “Mindanao”, la “Cesárea Karoli” de los castellanos.

Ya sobre las costas de Mindanao les tomó una corriente tan fuerte que no pudieron acercarse a tierra y dieron con una pequeña isla situada en la “Bahía de Vizcaya”, esa que hemos identificado con la Vizcaya Plantation hacia el centro oriental de Mindanao. Durante algún tiempo más costearon por la gran isla tratando de encontrar a la armada, pero sin éxito; en lo que llamaron “Bahía de la Resurrección” encontraron unas cartas que había dejado el capitán y una reciente del prior que había pasado sólo nueve días antes por ese sitio.⁶⁴ Navegaron al sur para dar con la llamada “Isla de Sanguin”,⁶⁵ y de ella a la costa de “Célebes” para tomar camino al sureste y de ahí a dos días llegaron al Maluco para surgir en “Gilolo”, la conocida ahora como Isla de Halmahera, y saber que el capitán estaba en la “Isla de Tidore”, en donde finalmente se reencontraron. Concluyó así el primer intento fallido de encontrar el camino de vuelta a la Nueva España. Los resultados que establece la narración en realidad no aportan ninguna novedad a la geografía, tan sólo el haber incursionado el navío hasta una altura septentrional relativamente extrema y, en alguna forma, ya no tan alejada de aquella que años más adelante permitiría a Andrés de Urdaneta, el navegante de la empresa de Miguel López de Legazpi, culminar el tornaviaje, aprovechando la corriente marina que sopla por las costas

⁶³ Algún punto en la isla de Leyte.

⁶⁴ No hemos localizado cuál pudo ser esta bahía, pero no debió haber quedado alejada de la “Isla de Sanguin” o probablemente en ella misma

⁶⁵ Las “Islas Sangihe”, también nombradas Sangir, Sanghir o Sangi, nombres cercanos al mencionado por los castellanos como “Sanguin”, son un grupo de pequeñas islas de Indonesia que se localizan al norte de la gran isla de Célebes y el suroeste de la de Talud, entre el mar de Célebes y el de Molucas, a medio camino entre Célebes y la isla de Mindanao y en camino a las Molucas septentrionales, que es en donde se encontraba la armada de López de Villalobos

japonesas, la muy conocida de Kuro-shiva, que empujaba las naves hacia el oriente y les permitía llegar hasta las costas californianas.

Una vez que la embarcación “San Juan de Letrán” se incorporó a la armada, el capitán López de Villalobos de inmediato decidió aderezarla para que intentara de nuevo la vuelta a las lejanas costas novohispanas. Este segundo intento, como sabemos también frustrado, cuenta con un documento propio en el cual se contiene el derrotero y el cual consideramos que amerita dedicarle un trabajo especial.⁶⁶ Sin embargo, aquí tan sólo haremos una breve referencia para no dejar esta parte de la empresa de López de Villalobos inconclusa.

La nueva travesía de búsqueda de retorno partió de la isla de Tidore el 16 de mayo de 1545, ahora teniendo como capitán a don Íñigo Ortiz de Retes, alférez mayor y maestre de campo, de quien dice fray Gerónimo de Santiesteban que era “un honrado hidalgo, leal de corazón y obras, hombre animoso y gran trabajador”. Pero a pesar de ello tampoco Íñigo tuvo suerte, ya que buscó la travesía precisamente en la dirección contraria: su rumbo fue siempre al sureste, en donde los vientos no podrían conducirlos hacia el rumbo buscado. Don Íñigo y su gente recorrieron las islas al sur del Maluco durante cuatro meses, hasta llegar a una gran isla que bautizaron como la Nueva Guinea por parecerles semejante a la Guinea africana. A partir de ese punto la tripulación insistió decididamente ante el capitán para que buscaran arribar a alguna costa, pues no veían posibilidad alguna de continuar derrotero hacia la Nueva España. La decisión fue en el sentido de dirigirse a las islas ya conocidas en búsqueda de la armada y se cambió el rumbo al noroeste hasta llegar de nuevo a Tidore el sábado 3 de octubre después de navegar, según los pilotos, unas 650 leguas al oeste y al este.⁶⁷ El fruto más importante de este derrotero

⁶⁶ Nos referimos al viaje de Íñigo Ortiz de Retes: “Derrota de la expedición de Íñigo Ortiz de Retes según interpretación de J.”, que es en donde se encontraba la armada de López de Villalobos.

Nos referimos al M. González Ochoa. El marino alavés intuyó la presencia de un importante territorio al sur del Pacífico, y su relevante esfuerzo en las aguas de Nueva Guinea alentó y cimentó la posterior aventura de López de Legazpi.

⁶⁷ Una detallada relación del viaje de Ortiz de Retes la incluye García Escalante Alvarado en su documento. También lo menciona Antonio de Herrera, *op.cit.* Década VII, libro V, capítulo VII, pp. 95-97.

fue el descubrimiento de la gran isla de la Nueva Guinea y de varios de sus accidentes geográficos, pero, como ya indicamos, a esa exploración dedicamos un trabajo posterior, dado que se cuenta con un documento original hasta ahora, al parecer, no estudiado. Continuamos este trabajo con una etapa más de la empresa de López de Villalobos.

RELACIONES CON LOS PORTUGUESES

Por supuesto que uno de los temas vertebrales de los viajes al Maluco de los castellanos fueron las vinculaciones de todo tipo con los vecinos europeos, los lusitanos. Éstos compartían con los españoles el control de las numerosas islas de la Especiería y la delimitación y fronteras eran muy precarias y confusas. De ahí que ambos grupos de conquistadores buscaran defender las islas que ocupaban y protegieran todo acercamiento temiendo la posible injerencia del contrario. Esta preocupación se dio particularmente por parte de los lusitanos, ya que eran ellos quienes ocupaban desde una mayor antigüedad la región. Residían en la zona desde antes de la llegada de los españoles y, realmente, eran quienes ostentaban el poder y contaban con la mejor y más amplia relación con los grupos de indígenas isleños.

En medio de los dos pobladores europeos estuvieron los naturales, los auténticos propietarios de las islas. Sus jefes y reyes se decantaron por unos u otros de los europeos según sus propias conveniencias, y según lo que les ofrecieran, les prestaban su apoyo.

Es así que, al acercarse los españoles de la empresa de López de Villalobos a las posesiones de los lusos, éstos se pusieron en contacto con ellos. Inicialmente, las relaciones fueron relativamente libres de enfrentamientos abiertos y se caracterizaron por la entrega de requerimientos por parte de los portugueses. Como primera medida era enviado un personaje importante, un hidalgo o un clérigo, acompañado de una reducida comitiva que se presentaba ante el puerto o sitio en que estuvieran acampados los españoles. Pedía seguridad para su desembarco y una vez ofrecida se realizaba una breve entrevista con el capitán español. El enviado lusitano llevaba siempre dos cartas, una en la cual, en tono amistoso y casi con

carácter confidencial, se anunciaba lo que en el requerimiento que la acompañaba, se exigía. A estos documentos respondieron los españoles también con una carta y una respuesta a la demanda oficial. En la documentación sobre la empresa se dispone de algunos originales y de las copias de los seguros, cartas y requerimientos que se cruzaron entre ambos grupos. Estos documentos parten del 20 de julio de 1543 hasta el último, del 4 de noviembre de 1545 cuando se firmaron las capitulaciones entre Martín Alonso de Souza, gobernador de la India; Jordán de Freitas, capitán en el Maluco, y el propio Ruy López de Villalobos como capitán general de la armada castellana. Este documento sería el que permitiría a los españoles el regreso a su patria por la vía de la India.

Cuando los españoles entraron en contacto con los lusitanos en 1543, las autoridades portuguesas estaban asentadas en la isla de Terrenate, en donde tenían su fortaleza. Entonces se trataba de una pequeña guarnición de 125 hombres y una reducida armada de una carabela, un batel y una fusta, todos esos navíos reparados. El capitán era Jordão o Jorge de Castro, quien en junio de ese año es avisado de la llegada de la entonces aún gran armada castellana. Es de entenderse que se preocupara y se comunicara de inmediato con sus autoridades: con su rey, Juan III, y con el gobernador residente en Malaca, el principal asentamiento portugués. En previsión de lo que pudiera suceder se empezó a atrincherar, ya que estaba seguro de que una gran flota venía de la Nueva España al mando de Andrés de Urdaneta. La diplomacia portuguesa había averiguado en las lejanas tierras de México que precisamente Urdaneta se encontraba ahí y buscaba realizar un viaje a la Especiería, si bien aún nada se había decidido ni se haría en el futuro inmediato.

Desde la India los portugueses hicieron llegar la noticia a su rey acerca del arribo de la armada castellana que se había establecido en las cercanías de sus posesiones. Juan III se quejó ante su cuñado el emperador y éste en respuesta mandó desde Gante, el 29 de octubre de 1545, una provisión en la cual ordena a López de Villalobos que ninguna embarcación ni de guerra ni comercial llegue a las Molucas y que procuren salir de esas islas. Sin embargo, Carlos I no deseaba cancelar totalmente la presencia española en la Especiería y poco después escribe al virrey Mendoza una

real cédula fechada en la ciudad de Brujas el 9 de noviembre, participándole que, para agradar y complacer al rey portugués, “ha enviado mandar a los dichos capitanes y gente quedándose en algunas islas y tierras que él posee, comprendidas en la Capitulación, las dejen libremente y se partan y vayan [...] sin detenerse”.⁶⁸ Como era usual en la diplomacia, por un lado se pretendía satisfacer al contrincante, y por el otro se busca no perder el terreno ganado.

La “Relación anónima” y el documento de García de Escalante concuerdan en que a poco de partido el navío “San Juan de Letrán” con rumbo al segundo intento de alcanzar la Nueva España, llegó a Tidore una embarcación del Maluco con unos portugueses a bordo. Uno de ellos bajó a tierra y entregó al capitán carta del embajador portugués don Jorge de Castro, en la cual le pedía que abandonara la tierra pues era propiedad del rey de Portugal. La respuesta amable de López de Villalobos fue en el sentido de que las islas en las cuales se encontraban estaban dentro de la demarcación española. Con esto se regresó el portugués y los españoles permanecieron padeciendo gran hambre; su necesidad llegó a ser de tal grado que el capitán decidió que se tomaran los sembradíos de arroz que habían localizado en tierras de Mindanao. Se procedió a ello y el maestre de campo Francisco Merino partió con 50 hombres y tuvo que enfrentar un ataque en el cual perdió la vida, junto con otros españoles, a manos de los indígenas que defendían sus sementeras. El cargo de maestre de campo recayó en Íñigo Ortiz de Retes, según lo escribe García de Escalante, quien no concuerda con la “Relación anónima”, la cual señala a Alonso Manrique con el cargo. Este personaje fue a quien el capitán enviara en auxilio de los atacados en los sembradíos de arroz y quien logró auxiliar a sus compañeros. La toma de los arrozales fue sumamente difícil y pasaron más de diez días en pleitos continuos y un total de tres meses hasta que los españoles pudieron recoger el arroz con la pérdida de 50 hombres en

⁶⁸ Se encuentra en AGI, PATRONATO, 23, R.12 y además publicada en “Gauetus da Torre do Tombo, IX, 1971”, pp. 365-372. El original se guarda en el Archivo de la Torre do Tombo, parte 1a., maco 17, doc. 94.

las escaramuzas. Fue el galeón “San Jorge” el que se envió para que llevara a la isla el arroz recolectado y a la gente restante.⁶⁹

Durante la estancia de los españoles en Sarragan y los problemas propios de la vida cotidiana, especialmente el abastecimiento de agua, volvieron a llegar dos lanchas grandes desde el Maluco y en ellas venía el portugués Antonio Hernández, criado de don Jorge de Castro, el capitán de Terrenate; traía de nuevo el pedimento del retiro de la isla por parte de los castellanos; la respuesta fue la misma de la vez anterior. El portugués se llegó hasta la isla en donde se recogía el arroz y ayudó a los españoles a hacerlo, pero a su regreso al Maluco informó que había liquidado a 50 españoles y esta noticia se esparció por todas las islas.

El capitán envió al “San Jorge” para que trajera a la isla el arroz ya recogido, pero una inesperada tormenta tomó al navío en el puerto que llamaron de “Buran” y lo lanzó contra la costa destruyéndolo casi totalmente. Hubo necesidad de abandonarlo y rescatar toda la ropa y enseres de los marinos y soldados que estaban en tierra en la cosecha del arroz. Fue una pérdida sumamente sentida por todos.⁷⁰ Para traer a la isla el arroz se aprestaron los bergantines y el batel de la capitana que hicieron varios viajes para conseguirlo y se destruyó el real que se había levantado en esas tierras. La armada consideró que su mejor refugio sería la isla que habían bautizado como “Filipina” en honor del príncipe Felipe. Exactamente al año de haber salido de la Nueva España, la armada abandonó Sarragan con rumbo a aquella isla.

La “Relación anónima” dedica su último capítulo, el xxxv, a la partida desde Sarragan sin que narre nada de importancia salvo el navegar a lo largo de la costa probablemente de Mindanao, y sin dar noticia de lo que aconteció más adelante, salvo la ayuda de un jefe local con alimentos. Es decir, concluye con los acontecimientos de un año hasta el de 1544.⁷¹

El resto de la empresa de la armada de López de Villalobos, los años de 1545 hasta 1547, los encontramos descritos en los dos documentos

⁶⁹ Consuelo Varela, capítulos xxx y xxxi, en *op.cit.*, pp.101-110.

⁷⁰ *Idem*, capítulo xxxiii, pp. 110-113.

⁷¹ *Idem*, capítulos xxxiv y xxx, pp. 113-114.

restantes; por un lado y muy resumidamente, en la carta del agustino Gerónimo de Santiesteban, y más detalladamente en el documento del factor García de Escalante Alvarado. De estos dos papeles podemos derivar que lo que quedaba de la armada se dirigió con rumbo sur y según el agustino permanecieron un tiempo en una isla que él llama de “Talao” y que bien puede identificarse con la “Isla de Talaud” al norte de las Malucas septentrionales. Permanecieron en ese sitio un largo tiempo, ya que el capitán no quería llegar al Maluco; sabía que estaría ya en posesión portuguesa y lo quiso evitar a toda costa. Sin embargo, la necesidad, el hambre y la ya nada buena situación de los navíos, finalmente lo llevaron a acercarse a ese encuentro, como sabemos, desastroso.⁷² Pero primero los españoles se asentaron en Gilolo (Halemahara), una isla mucho más al sur de la gran Mindanao y en la cual su rey les había ofrecido recibirlos. El capitán envió dos paraos bien aprovisionados a visitar al rey de Gilolo al mando de Matías de Alvarado y a sondear la posibilidad de asentarse en esas tierras. Una vez que concertaron el establecimiento en esa gran isla, las naves se acercaron y costeano la isla llegaron al lugar así denominado y fueron muy bien recibidos por el rey. Se levantaron dos casas y se desembarcó todo lo que venía en la nao con la ayuda de los naturales, quienes les mantuvieron los precios de los bastimentos que se habían acordado. Se establecieron los españoles y consideraron que debían defender esas tierras como suyas, para lo cual contaron con la ayuda de un antiguo miembro de la armada de Loayza, un tal Pedro de Ramos, quien vivía en la posesión portuguesa de Ternate y dejó ahí su hacienda, la cual le confiscó el jefe portugués Jorge de Castro. Este militar les fue de mucha ayuda pues dominaba la lengua de esas islas y era bien conocido y apreciado por los naturales.

Sin embargo, las tierras de Gilolo eran pobres, poco fértiles y de escasa producción por lo cual los españoles no se podían sostener y tuvieron que recurrir a la ayuda del vecino rey de Tidore, quien se había mostrado siempre amigo de los españoles. El capitán envió primero a Pedro de Ra-

⁷² Carta de fray Gerónimo de Santiesteban al virrey don Antonio de Mendoza, de Cochín en la India de Portugal, a 22 de enero de 1547, pp. 29-30.

mos para entrar en tratos con ese rey y al no obtener mucho apoyo y más bien una serie de excusas, consideró conveniente pedir un parao al rey de Gilolo y mandar a Ternate a Manuel de Alvarado con un requerimiento y la devolución de la artillería que en esa isla se había quedado de tiempo atrás. El capitán consideró conveniente este acercamiento, pues sospechó que el rey de Gilolo podía estar en tratos con los portugueses, puesto que constantemente iban paraos entre un lugar y otro; sin embargo, el envío no fue bien visto por el resto de los españoles. Poco más adelante el rey de Tidore pidió a los castellanos que se pasaran a su isla, donde él les alimentaría, pero en realidad lo que deseaba era contar con su amparo, pues los portugueses lo habían amenazado sabiendo que simpatizaba con los españoles.

Al mismo tiempo se llegó a un acuerdo con el rey de Gilolo y éste, para afianzarlo, casó con una hija del gobernante de Tidore. Después del casamiento los españoles enviaron dos paraos a esa isla y para recuperar a los que estaban en la “Filipina” se mandaron otros a esa isla, a cargo de García de Escalante en compañía de Pedro de Ramos; ellos partieron en mayo de 1544. En su camino al norte recorrieron varias islas que se nombran en el documento, pertenecientes al grupo de las Célebes, pero sus nombres no son identificables con los actuales.

Para esas fechas el gobernador portugués Jorge de Castro cumplió su tiempo y fue sustituido por Jordan de Freitas, quien hizo llegar noticias a los españoles requiriéndoles su ayuda en contra del rey de Gilolo. El capitán consultó con los religiosos y sus oficiales y todos estuvieron de acuerdo en que no se debía proceder en contra de aquél, pues había sido un apoyo cuando lo requirieron los españoles. Sin embargo, el gobernador portugués tuvo una reunión cerca de Tidore con el capitán y con la presencia de un enviado del rey mencionado. El capitán y el gobernador acordaron que se apoyarían mutuamente en caso de ataque por parte de un grupo de moros que estaban cerca de las posesiones portuguesas y que solían ser un peligro por sus fuertes acometidas.

Ruy López de Villalobos consideró conveniente corresponder a la visita que le había hecho el gobernador Freitas en Tidore; sin duda buscaba mantener las buenas relaciones con los lusitanos. Sin embargo, no contó

con el apoyo de toda su gente como tampoco con el del rey de Gilolo, pero realizó el viaje a Ternate. El gobernante indígena sospechó que los españoles podrían entrar en arreglos con los portugueses y para prevenirse mandó, con toda prisa, levantar un fuerte en un alto de la isla. Una vez que el capitán se enteró de esta situación se apresuró a visitar al rey y dejarlo totalmente convencido de que no tenía ninguna intención de concertar con los portugueses; se hizo acompañar de varios hidalgos y de los frailes y para finalizar su juramento lo ratificó ante el libro de los cuatro Evangelios. Con ello el malentendido quedó aclarado.⁷³

Durante los siguientes meses lusitanos y españoles estuvieron en pláticas; se supo del próximo arribo de una gran armada portuguesa que venía de la India al mando de Hernando de Sosa de Tabores y el capitán Freitas propuso a López de Villalobos que concertasen sus relaciones antes de la venida de estos nuevos emisarios del gobernador general. Efectivamente, para finales de octubre llegó la armada y los españoles enviaron a uno de los suyos, Bernaldo de la Torre, con una carta del capitán y trajo de regreso otra del portugués. En ella pedía que se entrevistaran directamente ellos dos, sin terceras personas; esta solicitud no fue muy bien vista ni por los españoles ni por los naturales, pero López de Villalobos consideró que era la mejor opción y a pesar de no contar con la anuencia de su gente, se empeñó en realizar la entrevista sin acompañarse de alguien, ya que respondió “que no había de llevar consigo a quien le pusiese estorbo en los negocios”. Para el 26 de octubre se programaba la reunión y el capitán pidió a toda su gente se pusiera de acuerdo en lo que se debería tratar. Con esta actitud acataba lo que en las “Instrucciones” se había previsto: tener acuerdos entre los altos mandos en decisiones importantes. Lo acordado fue que “se debía pedir paz y tregua” así como un navío para poder regresar a la Nueva España. Una vez que el capitán comunicó a Sosa de Tabares este pedimento, la respuesta fue negativa, ya que el lusitano si bien pretendía auxiliar a los españoles, su idea era enviarlos a España por la vía de la India, ya que este era su camino habitual. López de Villalobos en principio aceptó esta propuesta y las siguientes semanas

⁷³ Consuelo Varela, *op.cit.*, p. 77.

fueron de continuas pláticas entre la gente de la armada; la mayoría de sus integrantes pretendían por todos los medios contar con un navío para emprender la vuelta a la Nueva España. El propio factor García Escalante le propuso al capitán hacerse cargo personalmente del navío y con unos 30 hombres emprender la búsqueda del camino de vuelta; contaba ya con un piloto que se haría cargo. Los españoles llegaron a decirle al capitán que les permitiera partir, pues deseaban regresar a su tierra por posesiones del monarca español. Inclusive le dijeron que quienes quisieran optar por el ofrecimiento del lusitano de regresarlos por el camino de Indias, así lo hicieran. La propuesta de estos oficiales, muchos de ellos gente del virrey Mendoza y del rey, la fundamentaron y la prepararon muy detenidamente, subsanando todos los posibles inconvenientes con la finalidad de que el capitán la aceptara y les prestara toda su ayuda.

Durante un tiempo largo se suscitaron numerosos requerimientos entre los españoles con López de Villalobos, insistiendo tanto en el viaje a la Nueva España como en no comprometerse en guerra con el rey de Gilolo y el de Tidore que tanto les habían favorecido. Interesantes son los intercambios de opiniones y en cierta forma conocer el realismo del capitán, quien hizo ver a sus oficiales que poco debían esperar de un auxilio por parte de la Nueva España, como tampoco poder contar con un navío lo suficientemente bueno para emprender la vuelta. Les aseguró que él no pretendía hacer guerra a los naturales, por el contrario, su insistencia en dejar esas tierras y aceptar la oferta de los portugueses obedecía a un deseo de proteger precisamente a esos reyes del ataque de los lusitanos. El documento de García Escalante incluye cada uno de los requerimientos y narra el desarrollo de los verdaderos enfrentamientos entre ambos bandos, inclusive un fuerte altercado entre Bernaldo de la Torre y el capitán. En estas desavenencias se pone de manifiesto, por un lado, la madurez de López de Villalobos y, por el otro, el orgullo y la fantasía de muchos de los miembros de la empresa. El capitán había ya experimentado la enorme dificultad que implicaba encontrar la vuelta a la Nueva España; los dos buenos y bien preparados intentos, pero que habían fracasado, así lo ponían de manifiesto. Por su lado, los opositores deseaban mantener a toda costa el orgullo español; no querían ver una realidad evidente y no

estaban dispuestos a aceptar un fracaso al aceptar el retorno por la vía portuguesa.

Entretanto, los lusitanos atacaron Gilolo y en varias escaramuzas y batallas navales, los buenos navíos de los naturales y el conocimiento de su territorio lograron que los portugueses se retiraran, con lo cual el rey de Gilolo quedó muy complacido.

Para el 18 de febrero de 1545 los españoles, más o menos unidos, dejaron la tierra que venían ocupando y se hicieron a la mar con rumbo al sur. Buscaban ya acogerse a la propuesta de los lusitanos para retornar a España. Se allegaron a un puerto nombrado “Amboina” y llevaban consigo gran número de gente enferma, un padecimiento propio de las islas que les tullía brazos y piernas y les atacaba el pecho. Para el viernes de Ramos del año de 1546 falleció Ruy López de Villalobos a consecuencia de las calenturas. Fue enterrado en el poblado de Rozamive y según algún documento fue asistido en sus últimos momentos por el jesuita Francisco Xavier, quien más tarde sería santo de la Iglesia católica.⁷⁴ Paradójicamente, el capitán falleció en territorio de las Molucas, al cual nunca pretendió llegar para no contravenir las indicaciones del virrey Mendoza, pero que, ante la difícil situación, había tenido que aceptar.

En la isla de Ambon terminó sus días este destacado militar, que llevara a cabo la importante empresa de conocer, reconocer y descubrir una gran parte de las “Islas de Poniente”, entre ellas el archipiélago de las Filipinas.

En la Isla de Ambon, en las “Lease Islands”, permanecieron hasta el 17 mayo de ese año cuando partieron con rumbo suroriente pasando por las Islas del “Timor Oriental”, ahora República de Timor, por “Flores”, “Sumbawa” y “Bali”, de las Islas Menores de la Sonda, y la gran isla de Java, ya todas ellas en la actual Indonesia, en aquel entonces en posesión de los portugueses. La descripción de Java es interesante al considerarla un

⁷⁴ La isla de Ambon, en indonesio “Palau Ambon”, llamada antiguamente isla de Amboina, es una isla de Indonesia perteneciente al Archipiélago de las Molucas y forma parte de las denominadas Islas Lease. Está ubicada a 11 km al suroeste de la isla de Ceram, y tiene 50 km de largo por 16 km de ancho, con una superficie de 805,8 km². Su principal puerto y capital, tanto de la isla como de la provincia de Molucas, se llama también Ambón.

rico territorio con abundancia de arroz y animales de todo tipo. García de Escalante no especifica cuánto tiempo permanecieron en esta isla, pero sí que de ella se dirigieron y llegaron primero al Estrecho de Sumatra, con aguas poco profundas, y después al de “Sabaon”, y para el 11 de julio a la población de Malaca. Sin duda ese estrecho se corresponde con el actual y de difícil tránsito conocido como “Estrecho de Malaca”. En su puerto, del mismo nombre, permanecieron cinco meses en espera de poder continuar el viaje con destino a la India; pasaron necesidad, ya que era un sitio muy caro y se vieron obligados a vender las últimas armas que habían recibido de los lusitanos. Finalmente lograron pasar a la India, a donde llegaron en enero de 1548 y el gobernador portugués los destinó a Goa, el importante asentamiento de la Corona portuguesa. Los españoles fueron ayudados en forma muy precaria, ya que el poco dinero que les entregaban los lusitanos con trabajos les alcanzaba para pagar su alojamiento y el lavado de ropa. Poco después, sin precisar fecha, fueron embarcados en Goa con destino a Europa, sin muchas comodidades, compartiendo un camarote entre dos personas.

Finalmente, los españoles llegaron a Lisboa para el 1º de agosto del año de 1548 y, por supuesto, en un número mucho más reducido de los muchos que habían partido de la Nueva España. García de Escalante tuvo el acierto de dejar una relación de quiénes fueron los que lograron el retorno.⁷⁵ De los cerca de 800 integrantes de la armada que salieron de la Nueva España, solamente 144 individuos arribaron a Lisboa; el costo en vidas y en embarcaciones fue elevado; por supuesto que ninguna de las varias naves que formaron la armada se salvó, todas quedaron en aguas orientales.

Las autoridades metropolitanas y las virreinales no tuvieron noticias de la empresa de López de Villalobos durante varios años; no fue sino hasta mediados de 1547 cuando en agosto una armada portuguesa que regresaba de la India portaba varias cartas de miembros de la expedición. Las recibió don Lope de Hurtado, embajador español en Portugal, quien para el 22 de agosto se dirigió al emperador, dándole cuenta de la corres-

⁷⁵ Se puede consultar en el libro sobre el viaje que nos presenta Martínez Shaw, *op.cit.*

pondencia recibida y preguntándole la postura que debería asumir. Entre las cartas venía la relación del agustino Gerónimo de Santiesteban, que había enviado desde Cochín en la India. Buen conocedor de las peripecias, sufrimientos, pérdidas y el estado de la ya casi inexistente armada, propuso una solución:

[...] aunque algunos remedios se me han ofrecido en la memoria, el que más secreto y mejor y menos dañoso para la Corona Real me parece es el siguiente: que Su Majestad sea servido de vender algunos pueblos en la Nueva España, de los que están en su Real Corona, hasta en la cantidad del número del empeño, y esto con el secreto que se requiere [...] y junto el dinero, que será cosa facilísima de juntarlo [...] a de estar aprestado para partir el armada para Maluco, de modo que, cuando en España se le dé el dinero al Rey de Portugal, han de estar ya españoles en Tidore.⁷⁶

Carlos I hizo la consulta pertinente al Consejo, que dio una respuesta clara y rotunda: “no hay diligencia que hacer. No parece que los portugueses tienen culpa alguna”. Con ello se cerró toda posibilidad de arreglo diplomático y el destino de los castellanos ya estaba en marcha a través del viaje apoyado por los portugueses.

Por supuesto que con la llegada de los españoles a Lisboa y su posterior traslado a España se abrieron expectativas sobre lo sucedido en tan larga empresa. Así, un año después de la llegada algunos miembros de la expedición, le proporcionaron un nuevo sesgo a través de una serie de declaraciones. Su análisis dejó ver que los portugueses en el Maluco habían incumplido varias de las cláusulas del “contrato” inicial entre las dos potencias. Varios de los miembros de la expedición pasaron a la Nueva España y fue allí en donde oficialmente presentaron las declaraciones y se entabló un proceso de testimonios con objeto de establecer los posibles

⁷⁶ La carta del fraile Santiesteban, se encuentra en el libro de Martínez Shaw, *op.cit.*

excesos que “por parte del Serenísimo Rey de Portugal y de sus capitanes y gente” se habían llevado a cabo.⁷⁷

El proceso fue llevado por el fiscal de la Real Audiencia, Cristóbal de Benavente, quien se encargó de presentar a los testigos para que respondieran a una serie de doce preguntas. Éstas se formularon siguiendo en cierta forma los hechos centrales del viaje; se mencionó la “capitulación” que celebraron el virrey Mendoza con el Adelantado Alvarado, así como a la presencia de López de Villalobos y las acciones que se dieron entre él como capitán de la armada y los portugueses; se hizo clara mención a lo que los portugueses habían realizado en las islas en cuanto a fortalezas y defensas.

Según una copia del documento que hemos localizado, los testigos que presentó el fiscal fueron: como principal Guido de Lavezares, uno de los oficiales reales del virrey Mendoza, y otros participantes en la armada residentes en la Ciudad de México: Diego de Corzo, Pedro Pérez, Alonso de Torres, y cierra la ronda de testimonios Domingo de Turanzos. El proceso y los interrogatorios se llevaron a cabo ante el escribano mayor de la Real Audiencia de México, Antonio de Turcios.⁷⁸

De acuerdo con Varela, el fiscal Benavente presentó como testigos a Guido de Labazares, Íñigo Ortiz de Retes, Alonso Manrique, Antonio Corzo, Pero Pacheco, Pero Pérez, Diego de Hartacho, Antonio de Torres y Francisco Giralte. De las respuestas se confirmó que los portugueses habían infringido parte del “Tratado de Zaragoza”, ya que habían construido fortificaciones en las islas y, además, daban un trato vejatorio a los naturales y les cobraban exagerados impuestos. Inclusive se conoce alguna de las entrevistas entre uno de los castellanos, Labazares, y el capitán lusitano de la fortaleza de Terrenate o Ternate cuando lo visitó como enviado de López de Villalobos. Se comenta también un posible envenenamiento de López de Villalobos. Otros declarantes hablan sobre su cautiverio en Malaca.

⁷⁷ El documento se encuentra en el Archivo Histórico del Museo Naval de Madrid: MS. 2413, DOC.2. Contamos con una copia en el archivo de la investigación.

⁷⁸ El documento consultado por nosotros probablemente esté incompleto, ya que faltan diferentes testimonios.

Pero el pleito no se siguió adelante y con ello se cerró todo lo concerniente a la empresa que se encomendó a la gran armada, que prepararon tan adecuadamente el virrey Antonio de Mendoza y el Adelantado Pedro de Alvarado y en la cual participaron no sólo un gran número de españoles, también indígenas y esclavos negros, quienes partieron como gente de servicio y quienes, como muchos castellanos, nunca volverían a ver su patria y sus hogares.⁷⁹

¿Cuál fue el resultado de la empresa que encabezó López de Villalobos? La historiadora Consuelo Varela no le reconoce logros, ya que escribe que no dio otro resultado que tomar por tercera vez las islas que llamaron “Filipinas”, además de los dos intentos fracasados de volver a la Nueva España. Si bien no deja de asentar que la jornada en sí, “aunque fracasada no estuvo falta de interés”, y considera que en algo tuvo que ayudar a los subsecuentes viajes.

No coincidimos con esta interpretación de la destacada estudiosa, ya que tan sólo la mención de las numerosas islas y tierras que registraron en los varios recorridos, algunas ya conocidas, pero nuevamente reconocidas y redescubiertas, y principalmente la hazaña de Ortiz de Retes, proporciona a la expedición una total justificación y un resultado histórico-geográfico de primera magnitud. A este vasco y a su gente debe la humanidad el descubrimiento y reconocimiento de una de las islas más grandes, no sólo del Pacífico, sino del mundo: la de la Nueva Guinea y sus habitantes. Otro gran aporte de la empresa de López de Villalobos y sus oficiales, soldados y marinos no ha sido suficientemente resaltado. En los documentos, especialmente en la “Relación anónima” y en el de García de Escalante, contamos con interesantes descripciones etnográficas de los naturales con quienes les tocó convivir en guerra y paz por algún tiempo. En ninguno de los acercamientos dejan, los autores de los escritos, de mencionar características de los naturales: cómo eran físicamente, qué vestían, qué comían, cómo vivían, cómo eran sus casas, cómo eran sus embarcaciones, cómo guerreaban y, en ocasiones, hasta qué ritos celebraban. Adicionalmente, nos proporcionan bellas descripciones de sus plantíos y

⁷⁹ Consuelo Varela, *op.cit.*, pp. 16-17.

nos dan a conocer especialmente sus sembradíos: las palmeras de cocos, los platanales, el arroz, y claro, lo que en parte los había conducido hasta aquellas alejadas islas: las variadas especias, principalmente la canela, el jengibre y el clavo, así como otros cultivos poco conocidos de los europeos.

Resumidamente y siguiendo a Landín Carrasco, anotamos que en la empresa transpacífica se descubrieron: las Islas Clarión, en el grupo del Archipiélago de las Revillagigedo; la Isla Woltje, en la zona oriental de las Marshall; el grupo insular de las Kwajalain, en las Marshall centrales y que los castellanos designaron como “Los Jardines”; la Isla de Fais, en el sector occidental del Archipiélago de las Carolinas, y en este mismo grupo, en su porción occidental, la más pequeña conocida como Isla Yap.⁸⁰

El contenido de los dos principales documentos –la “Relación anónima” y el del fiscal García de Escalante–, son ricos en información geográfica y náutica y de ellos derivan los nuevos conocimientos que el gran viaje de López de Villalobos ha dejado a la historia social de la ciencia y de los cuales se tomaron notas y conocimientos que sirvieron, sin duda alguna, para las sucesivas exploraciones, especialmente la de Urdaneta.

⁸⁰ Amancio Landín Carrasco. “Los hallazgos españoles en el Pacífico”, en Biblioteca Virtual Universal: <www.biblioteca.org.ar/libros/155879.pdf> . [Consultado el 20 de octubre de 2016].

Apéndice documental

(Año 1542.18 septiembre, Méjico.) “Instrucción que dio el Virrey de Nueva España Don Antonio de Mendoza á Ruy López de Villalobos para el descubrimiento de las Islas de Poniente que le encargó por fallecimiento del Adelantado Don Pedro de Alvarado, en cumplimiento de la capitulación hecha con éste sobre el descubrimiento del Mar del Sur, é Islas de Poniente. (C.i. de JV. t. 15. d. n. 5.)” ⁸¹

Lo que vos Ruy López de Villalobos, Teniente de Gobernador y Capitán General, habéis de hacer en la jornada donde yo Don Antonio de Mendoza, Visorrey y Gobernador de la Nueva España os envió en mi lugar, y en cumplimiento del asiento y capitulación que Su Majestad mando tomar conmigo, y con el Adelantado Don Pedro de Alvarado, que sea en gloria, sobre el descubrimiento y conquista de la Mar del Sur, e islas del Poniente, es lo siguiente:

Primeramente, iréis al Puerto de la Navidad, que es en la Costa de la Mar del Sur de esta Nueva España, donde yo tengo aparejados y prestos y señalados para que llevéis el navío la Capitana nombrado “Santiago”, y el navío “San Jorge”, y el navío nombrado “San Juan de Letrán”, y el navío nombrado “San Antonio”, y la Galeota nombrada.....⁸² y el Bergantín,

⁸¹ Procede de *Colección de documentos inéditos relativos al descubrimiento...*, 2a. serie, tomo 2, pp. 29-46. Transcripción con ortografía y puntuación modernizadas.

⁸² En la copia que ha servido de original está también en blanco.

para que con ellos hagáis la jornada que os tengo encomendada, los cuales os entregará por mí y en mi nombre Juan de Villarreal, a quien yo tengo en el dicho Puerto para proveer los bastimentos necesarios para la dicha Armada, en presencia de los oficiales que yo con vos envío en la dicha Armada, para las cosas tocantes á mi hacienda, y para tener cuenta y razón de ella y de los navíos y jarcia, y artillería, y munición, armas y bastimentos, y todo lo demás que en ella envío; el cual dicho entrego os ha de hacer declarando especificadamente el casco del navío, y desde la menor cosa hasta la mayor que en el fuere, de jarcias, aparejos, munición y bastimentos, sin quedar cosa alguna, excepto las cosas de mercaderías y rescates, y esclavos, y fragua que yo envío, porque aquello ha de ir a cargo del Tesorero y oficiales que para ello envío en la dicha Armada, y las otras cosas que especifico en su instrucción, y en la de Juan de Villarreal sobre esto. Y así recibidos en vos los dichos navíos, Galeota, y Fusta, con todo lo que en ellos fuere por la orden que es dicha, firmallo eis en el registro del Escribano ante quien se os entregue, y en el libro del Contador y Tesorero de la dicha Armada, para que se sepa lo que en ellos va a vuestro cargo, y acá quede, para que yo tenga razón de ello, al dicho Juan de Villarreal. Y teniendo a vuestro cargo como General de la dicha Armada los dichos navíos, con todo lo que dicho es, haréis cargo al dicho Capitán de la artillería, de toda el artillería, munición, pertrechos, y armas, que se os hubiere entregado, y asimismo entregareis al Patrón de la Armada todos los navíos, Galeota y Fusta de ella, con todo lo que a vos se os hubiere entregado de aparejos y jarcia de ellos, y bastimentos. Y hecho el dicho entrego nombrareis en cada un navío, Piloto, Maestre, Contramaestre y Escribano, para que sirva cada uno su oficio conforme a usanza de navíos, y asimismo señalareis los artilleros que en cada navío han de ir. Y así señalados por el Patrón de la Armada en presencia del Escribano de cada navío, entregará al Maestre el tal navío de que fuere Maestre, con todos los aparejos que tuviere y con los bastimentos que en el mandaredes que vayan, el cual dicho Escribano mandareis que tenga libro, en que asiente todo lo que se entrega al dicho Maestre, desde la menor cosa hasta la mayor de su cargo, y de las otras cosas que fueren en el dicho navío, el cual entrego primero mandareis hacer en presencia de

los oficiales que en el Armada yo envío, para tener cuenta y razón de ella, y de lo tocante a las cosas de mi hacienda, los cuales a la letra en el libro del Contador de ella tomaran la misma razón que el Escribano del navío, y en la razón que así tomaren le harán que firme el Patrón del Armada, y los Maestres, si supieran escribir, y el Escribano del navío. Y asimismo el Capitán del artillería entregará al Maestro y artilleros que fueren en cada un navío, el artillería, munición, y armas, que a vos pareciere que vaya en él, por ante los Escribanos de los dichos navíos, y por la orden arriba dicha tomaran razón de ello los oficiales que llevan cargo de mi hacienda. Y porque los dichos oficiales llevan a su cargo las mercaderías y rescates que yo envío en la dicha Armada, y por los casos fortuitos que suelen acontecer por la mar, sería peligroso ir todo en un navío, repartirse a en los navíos que a vos os pareciere, y así mismo los dichos oficiales; y porque ha parecido que conviene que el uno sin los otros no contrate, entregarse han por la misma orden las mercaderías y rescates, que fueren, a los Maestres que fueren para que lo tengan a recaudo, y acudan con ello á los dichos oficiales siempre que lo pidieren. Así mismo le haréis asentar en los libros de los dichos Oficiales, y en el de servicio cada un navío, el Capitán que señaláis en cada un navío, y la gente que en él va, así soldados como de gente de mar, nombrando a cada uno por su nombre, y cuya hijo es, y de donde es natural, y las armas que cada uno lleva; y en los unos libros y en los otros firmareis como persona que de todo habéis de tener razón juntamente con los dichos oficiales.

Y porque conviene que también tengáis razón de las mercaderías y rescates que yo mando enviar en la dicha Armada, y va a cargo de los oficiales que yo tengo señalados para ello, y así mismo ha de ser a su cargo la razón y cuenta de toda la dicha Armada, que son, por Tesorero Gonzalo Dábalos, y por Contador Guido de Lavezares, y por Factor Martin de Mares el cual dicho Contador ha de tener libro con el Tesorero de lo que es a su cargo, y el Tesorero ha de tener otro libro de su cargo, y el dicho Contador ha de tener libro con el Factor y el dicho Factor ha de tener de libro su cargo, y demás de esto ha de haber otros libros como veréis por su instrucción, de todo lo que llevare a su cargo y del Armada, y de todo os han de dar razón y habéis de tener parecer como principal, y hacer que guarden mi instrucción, y

haya todo buen recaudo y razón, y que se trate como hacienda que tiene dueño presente: encargos que de ello tengáis especial cuidado, porque su instrucción dice lo que ellos y vos habéis de hacer, por excusar prolijidad me remito a ella, y todo lo haréis registrar e inventariar como se encargare en los navíos. Y tomado de todo razón de como aquí se dice sin que vaya en el Armada cosa ninguna sin asentarse, y tomar razón por la manera dicha al tanto como llevaredes en los libros de los oficiales y Escribano de navíos firmado de vuestro nombre, y de ellos entregareis a la persona que yo tengo mandado que provea los bastimentos para la dicha Armada, para que acá quede razón de ello, y a mí se me envíe.

Y estando con el ayuda de Dios nuestro Señor, a punto para seguir vuestro viaje, mandareis a los Capitanes de los navíos que repartan toda su gente, así de soldados como de Marineros en escuadras, para que todos hagan guardia, y no se excusara ninguno sino fuere por legitima causa, y va una memoria con esta de la orden que parece se debe tener para proveerlo, veloéis (sic). Y como estuviéredes presto para haceros a la vela, haréis pleito homenaje en manos de Alonso Carrillo, Caballero hijodalgo, según uso de España, que usareis bien y fielmente del dicho oficio de Teniente de Gobernador, y Capitán General, que yo os encargo, y que me acudiréis con los descubrimientos y aprovechamientos que me pertencieren a mi, y no a otra persona alguna, según y cómo Su Majestad por su Real provisión lo manda y que directo ni indirecto no esconderéis ni haréis cosa en mi perjuicio como yo de vos confío. Y luego que vos hayáis hecho el pleito homenaje, haréis tomar juramento a los Capitanes, caballeros y soldados que fueren de la dicha Armada y de los Pilotos y Maestres, y gente de mar, que os obedecerán y liaran vuestro mandado en todo y por todo, y que no liaran motines ni alzamientos, y que seguirán vuestra derrota y bandera, y asimismo juraran de obedecer a vuestros Capitanes en los navíos y en tierra, recibiréis en la dicha Armada los oficiales que Su Majestad tiene señalados para la dicha jornada, y presentadas ante vos las provisiones que para servir los dichos oficios tienen, guardareis y cumpliréis lo que por ellas Su Majestad manda que se guarde y cumpla, sin ceder nada en ello; los cuales llevareis en vuestro navío, sino fuere que alguno de ellos por su voluntad, y por ir más a su placer querrá ir en

otro navío, y hacerlos deis muy buen tratamiento, porque además de ser razón por los cargos que llevan, lo merecen por sus personas.

A cada Capitán daréis la orden que ha de tener con la gente que le encargaredes en seguir su derrota y navegación para que en ello sigan vuestra voluntad, y lo que determinaredes que conviene hacerse. Cuando en hora buena hayáis tomado asiento en la parte que os pareciere más conveniente y necesaria, enviareis con la nueva de vuestra llegada y asiento un navío o dos, como a vos bien visto fuere, los cuales encargareis a la persona o personas que bien visto os fuere con el Piloto, o Pilotos que os parecieren más suficientes, pues sabéis cuanto va para el bien de vuestra jornada en la vuelta, y porque en esto tengo platicado con vos largo, remítome a la orden que vos en ello diéredes. Y los navíos que enviaredes vengán bien aderezados y aparejados, y bastecidos de manera que puedan hacer bien su viaje, y que por defecto de aparejos y recaudo y bastimentos no se pierda el viaje; pues como sabéis, el viaje de la vuelta no está descubierto ni sabido, de cuya causa habéis de pensar que ha de ser largo. Y en ellos me enviareis la relación de vuestro viaje, y de la tierra que hubieredes descubierto, y de la calidad de ella, y de los géneros de cosas que en ella hay, y donde habéis fecho asiento, y la nueva que de otras tierras tenéis, y donde pensáis enviar algún navío, o navíos, y lo que pensaredes hacer, y donde os podrán ir a buscar los navíos que de acá yo enviare, y lo que conviene y es necesario que de acá se provea, todo muy especificado y claro.

Así mismo enviareis muestra de todas las cosas de la tierra que pudieredes haber que en ella se crían, y hay, y se labran, y hacen, y del vestido que traen, y como viven, y que rito o secta tienen, y que calidad de vivir y gobernarse, y que orden de guerra con sus vecinos y comarcanos, y si os han recibido de paz, o tenéis amistad con ellos o como quedáis. En lo del manifestar y declarar nuestra santa fe católica, y atraer a ella a los que tuvieredes por amigos y de paz, tenéis muy especial cuidado y toda sagacidad en lo que para esto conviniere, pues lleváis tan sabios y doctos Religiosos y Sacerdotes para este respeto; y para usar los Sacramentos y oficios Divinos con vos y con la gente que lleváis, dalerleis mano en ello, y tomareis su parecer y consejo sobre lo que en ello hubieredes de hacer;

y esto os ruego y encargo con toda instancia que lo hagáis prudente y sabiamente y muy bien con todo celo y fervor del servicio de nuestro Señor, y ensanchar y ampliar su santa fe católica, porque este es el principal intento de vuestra jornada, y en que además de servir a Dios nuestro Señor, serviréis a Su Majestad, y a mí me haréis entero placer. Y para dar ejemplo a los que se ha de manifestar y declarar nuestra santa fe católica, y para cumplir lo que como cristiano y honrado debéis al servicio de Dios y de Su Majestad, procurareis que la gente que lleváis a vuestro cargo viva católicamente, y como buenos cristianos, y cual nombre de nuestro Señor, y de su gloriosísima Madre sea reverenciado y acatado, y no blasfemado, ni de sus Santos; y tendréis muy especial cuidado que sean castigados los blasfemos y pecados públicos. Así mismo honraris e reverenciareis a los Religiosos y Sacerdotes que con vos van, y haréis que los honren y reverencien la gente que va en el Armada, porque demás de debérsele por su hábito y bondad, para atraer los Gentiles e Infieles a nuestra santa fe católica es gran causa ver los Infieles su buena vida, y la consideración y acatamiento que los cristianos los tienen.

Y porque cuando con el ayuda de Dios enviéis el navío o navíos que-rrán escribir la gente del Armada, ninguna carta o cartas de las que a mí se escribieren permitáis que se abra, ni la abráis antes libremente dejad escribir a todos los que tal quisieren escribir sin que nadie las abra, y encaminarlas bien, porque hacer lo contrario sería mal hecho. Y a la persona o personas que enviaredes por principal en el navío o navíos que enviaredes, encargarles mucho que haga recoger y recoja todas las cartas que en el navío vinieren sin dejar ninguna, y juntamente con las vuestras haga un pliego dirigido a mí, sellado y cerrado y a buen recaudo, para que como yo haya visto vuestra carta, y entendido lo que escribis, haré dar las otras a quien vinieren, y esto es por los inconvenientes que se siguen, y aun daño de publicarse las cosas de descubrimientos antes que yo tenga razón de ello, o la persona que a ello envió. Y demás de esto habéis de encargar mucho a la tal persona principal que con el dicho navío o navíos enviáredes, que hasta tener aviso mío de como sé su venida, y he recibido las letras no deje saltar a nadie en tierra, y si saltare sea de manera que ninguno de los que con él vinieren tenga comunicación con

ningún español, y que no digan ni consientan decir ninguna nueva de la tierra, ni de lo que trae, ni ha sucedido en el viaje, de bien ni de mal. Y con las cartas echara en tierra para que las traiga a donde yo estuviere una persona de bien y de recaudo, de quien tenga confianza que guardara mucho secreto, y no dirá cosa ninguna, y que podrá andar alguna jornada a pie hasta llegar a poblado, donde halle Indios, o algún Corregidor que le dé recaudo para su venida, que en las comarcas de los Puertos estarán prevenidos los corregidores que hubiere, para que le den recaudo, o envíen los despachos a muy buen recaudo y diligencia, y podarlos fiar de quien le mostrare cédula mía en que diga que se los puede dar, porque yo se las mandare dar para ello, y ésta será la mejor orden; y también le habéis de encargar que a estos no digan nada, que también le proveerán del refresco, y de lo que más fuere necesario para la gente que viniere.

Has de hacerme enviar en los dichos navíos lo que me hubiere pertenecido en la dicha jornada, y por mis oficiales se hubiere rescatado y comprado que venga bien acondicionado y a buen recaudo de cualquier calidad que sea, conforme a lo que por la instrucción que llevan mis oficiales de mi hacienda y Armada mando. También enviaran los oficiales de Su Majestad lo que hubieren habido de lo que a Su Majestad pertenece, consignado por de Su Majestad a mí, para que acá lo mande proveer al recaudo que convenga. Y porque yo deseo el aprovechamiento de la gente que va en la Armada, si algunos quisieren cargar o enviar algún oro, o plata, o joyas, u otras cosas, o mercaderías dejarlas cargar y enviar como no sean tanta cantidad que embarace a lo de Su Majestad, y mío; y en esto tendréis la orden que en la instrucción de los dichos mis oficiales mando que se tenga, y tendéis respeto a lo de Agustín Guerrero que lleva a cargo Guido de Labezares, pues sabéis lo que me ha servido y ha trabajado y trabaja en lo de esta Armada, y a que en los primeros navíos envíen lo que de ello hubiere habido. Y porque parece ser necesario y conveniente que en las cosas arduas y de calidad, toméis parecer y consejo en lo que se debe proveer y hacer, porque de lo contrario se sigue inconvenientes, porque de tratar y platicar de las cosas con muchos se saca buena resolución, y se viene a entender mejor, cuando se ofrecieren cosas de calidad como de asentar paces, romperlas, o determinar el sitio donde habéis

de asentar, o si fuere necesario mudar de aquel, o si seré bien enviar dos navíos juntos acá, o como convenga mejor enviarse, y así otras cosas de esta calidad, o de menos que os pareciere comunicarlas para hacerlas con mas acuerdo y maduro concejo: vistas las personas que van en esa Armada, me ha parecido que lo debéis comunicar y acordarlo con el Padre Prior Fray Gerónimo, y con Fray.....⁸³ que fue Prior de Totonilco, y con Jorge Nieto y el Veedor Arévalo, y con Gaspar Xuarez Davila, y con Francisco Merino, y con Matías de Alvarado, y con Bernardo de la Torre, y con Estrada, y con otras personas de esta calidad. Y si por causas justas, forzosas, y necesarias, pareciere que conviene dejar la tierra y veniros con toda el Armada, comunicarlo habéis con los mismos, y en caso que a todos os pareciere que es bien hacerlo, no embargante que así os parezca, dejareis en la tierra todos los que se quisieren quedar, y no apremiareis a ninguno a que venga, ni torne con vos: esto se entiende determinando la venida para acá, que si fuese para pasar a otra parte más conveniente, no; y a los que así quisieren quedar señalarles habéis en mi nombre un Capitán a contento, de los que quedaren, y darle habéis poder bastante para mandar y regir la gente que con el quedare, que por el presente capitulo, yo le doy poder cumplido para que en nombre de Su Majestad y mío tenga la dicha tierra por virtud del asiento y capitulación que tengo con Su Majestad. Y a los que así quedaren proveerlos habéis de las cosas necesarias, así de artillería y munición y armas; y por la presente mando que no los forcéis por ninguna vía a salir de la tal tierra directa ni indirectamente, y si por el juramento o pleito homenaje que os hubieren hecho les quisieredes constreñir y apremiar a ello, por la presente les alzo el tal juramento y pleito homenaje, y que sea visto ser en si ninguno para en este caso, porque mi voluntad es que en este caso no estén obligados a nada, ni se comprenda debajo del tal juramento y pleito homenaje que os tuvieron fecho, antes para ello tengan entera voluntad y libertad.

En la hacienda de los difuntos conviene y es necesario poner todo buen recaudo, señalareis personas de buena conciencia y crédito que sean tene-

⁸³ Está en blanco. Los religiosos en esta expedición fueron Fray Jerónimo de Santiesteban, prior de los agustinos; Fray Nicolás de Perea; Fray Alonso de Alvarado, y Fray Sebastián de Reina.

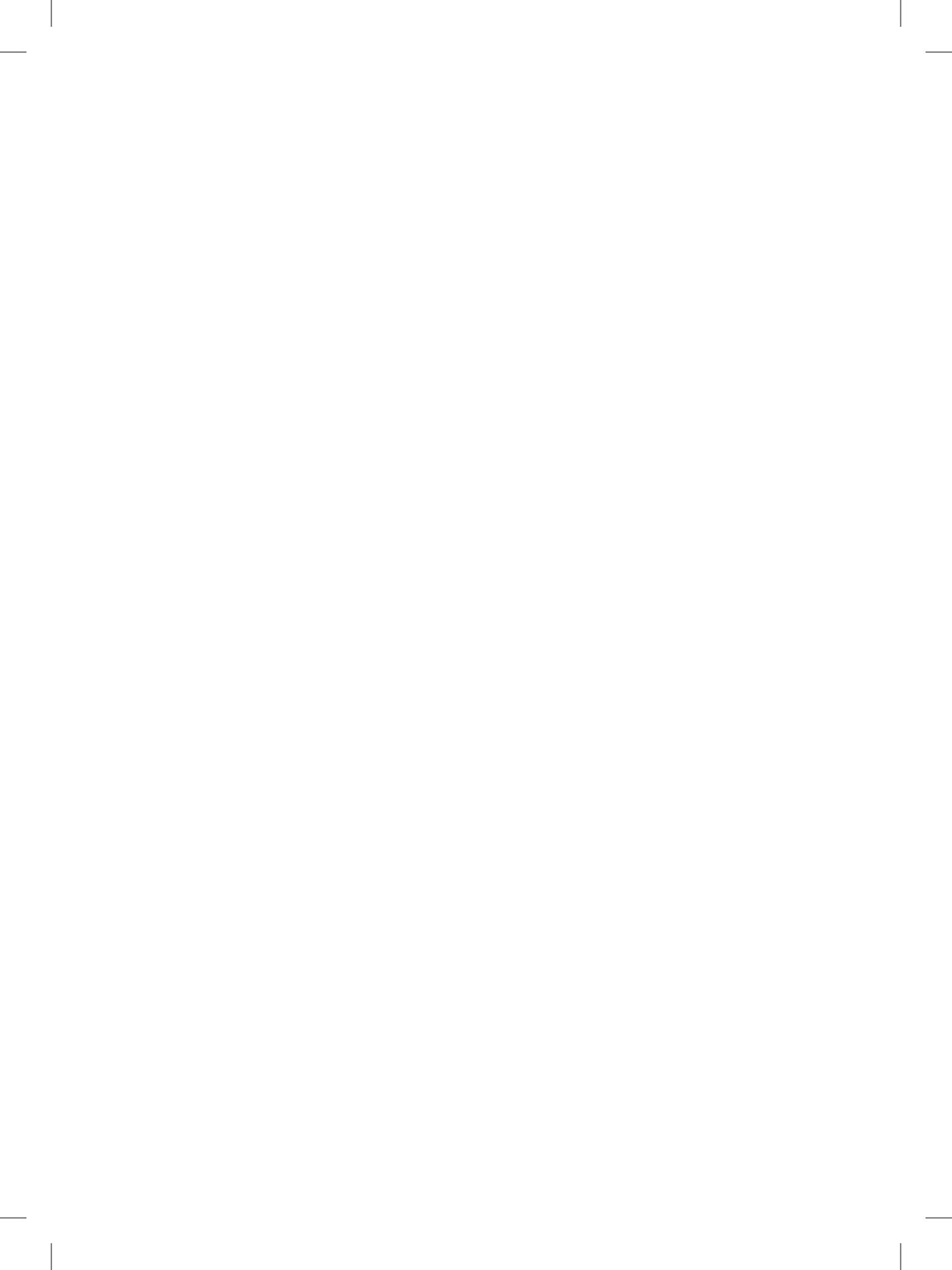
dores de los bienes de los difuntos, a los cuales habéis de tomar juramento que usaran bien de los bienes que en su poder entraren de los difuntos, y que en las almonedas y ventas que de lo que dejaren hicieren, no consentirán que haya fraude ni engaño, sino que los harán como harían su propia hacienda, y que no detendrán en sí, ni en su aprovechamiento los tales bienes, sino que como vengan navíos lo registraran y enviarán para sus herederos, enviando la claridad del nombre del difunto, y de donde es, y quien son sus herederos: y vos tendréis especial cuidado cuando enviaredes navíos, de saber que bienes hay de difuntos, y si hubiere mercaderías en que puedan tener acrecentamiento y provecho empleándolos en ellas, haréis que se envíen en ellas, viniendo cada partida por sí, y no envolviendo lo del uno con el otro: y por el trabajo que en esto los tales tenedores de difuntos han de tener, señalareis un tanto al millar que sea moderada cosa, y limitada por cual trabajo es poco, y esto será conforme a lo que se usa en esta Nueva España.

Habréis hacer registro de lo que trujeren los navíos cuando los enviaredes, como lo acostumbran hacer en España con los que a estas partes vinieren, sin que deje de registrarse y manifestarse todo lo que se enviare so pena de perdido, y aquel vendrá sellado y despachado por la orden que vienen los de España, y van los de acá a los a mi dirigidos, y despachado por los oficiales de Su Majestad. También si fuere posible haréis que se registre lo que en el Armada va mío y de particulares, y se me envíe el registro ante los oficiales de Su Majestad. Donde quiera que hubiéredes de hacer asiento sea a la orilla del agua, y antes que vuestra persona desembarque habéis de hacer una fuerza, o baluarte en tierra algo apartado de población de los naturales, que sea recio y fuerte por la mejor orden que pudieredes hacerle con su cava; en el cual dentro de él habiereis hacer dos casas, donde podáis estar vos, o la persona que os pareciere en la una, y la otra para los rescates y mercaderías de suerte que no puedan tener peligro de fuego; y junto a este baluarte a la parte o partes que os pareciere asentareis el aposento de la gente que lleváis, fortificándolo de la mejor manera que os pareciere, y en el dicho baluarte pondréis el artillería de manera que defienda lo uno y lo otro, y os podáis bien aprovechar de ella; y vuestra persona aposentarla habéis donde más

conviniere, y haréis hacer en el baluarte y en vuestro real de noche y de día la guarda que conviniere, y tendréis vuestra gente apercebida de manera que esté siempre a punto y presta para lo que sucediere, y no descuidada. So graves penas prohibiréis que ningún soldado sin vuestra licencia vaya a la población de los Indios, ni entre en sus casas, y esto castigareis mucho, y que ninguno tome nada en el campo ni en poblado por fuerza ni contra voluntad de los Indios donde estuviéredes de paz, y tuviéredes amistad con los Indios, antes les hagan todo buen tratamiento y amistad, y en esto los tened tan bien doctrinados, que aun en la guerra no se desmanden en nada sino fuere con vuestra licencia.

Tampoco dejareis comprar ni rescatar cosas de comida a la gente por si como quisieren, por que como gente no platica de las cosas de la tierra, compraran más por apetito que por razón, de que se seguirá mucho daño, porque encarecería las cosas de la tierra y bajarían el valor de los rescates, y cosas con que se habrían de contratar, y para esto será necesario que señaléis compradores y rescatadores, y por toda la gente del Armada rescaten y compren las cosas de comer, las cuales daréis memoria de lo que han de dar por cada cosa, y que no puedan dar más de lo que les mandaredes, sino antes menos. El mismo inconveniente tendrá y aun mayor, en el rescatar mercaderías, será necesario que mandéis dar con acuerdo a personas plasticas la orden y precios que por cada cosa han de dar, y para que en esto no se exceda, mandareis que en presencia del Veedor de la Armada, o de otras personas que a vos os parecieren, contraten y rescaten, y no de otra manera subiendo antes nuestras mercaderías que bajando de lo que señalaredes, y esto manda mirar mucho. A vuestra gente avisareis, que cuando entre los naturales hablaren del Emperador nuestro Señor, hablen de su grandeza, y como es el mayor Señor del mundo, y que son enviados allá por un Capitán suyo que está en estas partes. De los traslados autorizados que se os envían, así de la Capitulación de Su Majestad como de otras provisiones de Su Majestad, y del concierto entre el Adelantado y mi, va con esta una memoria para que las recibáis conforme a ella, de las que en la instrucción de mis oficiales mando que tengan traslados, haréis que la saquen y las otras tenéis en vuestro poder para usar de ellas según y cómo Su Majestad manda. En la dicha Capitu-

lación está inserto lo que Su Majestad es servido y manda que se guarde y cumpla en los descubrimientos y poblaciones, y en otras cosas, hacerlo habéis según e como Su Majestad es servido y manda. Fecho en México a 18 de septiembre de 1542 años. Don Antonio de Mendoza. Por mandado de su Señoría Almaguer.



Las exploraciones a las Islas del Poniente: Miguel López de Legazpi y Andrés de Urdaneta, primer regreso a la Nueva España

Después de la conclusión de la travesía de López de Villalobos, que hemos presentado en el capítulo anterior, pasaron varios años sin que la Corona y el Virreinato volvieran a ocuparse de aquellos territorios isleños. Para los marinos y mareantes españoles y novohispanos, los fracasos de los varios intentos por encontrar la ruta desde las Molucas para regresar a la Nueva España por el oeste se habían convertido en una creencia presente y muy arraigada que no atraía la atención para esas navegaciones. Debido a ese temor de no ser capaces de encontrar el camino de vuelta, no se realizó ningún nuevo viaje a las “Islas del Poniente”. Sin embargo, el fracaso de la empresa de López de Villalobos no extinguió totalmente el deseo de intentarlo. El segundo virrey, Luis de Velasco el viejo, sabía que uno de los escasos logros de esa exploración había consistido en dar nombre a un conjunto de islas, las “Filipinas”, en honor a Felipe, el entonces príncipe heredero, quien después reinaría como Felipe II.

El virrey sabía que este grupo isleño no quedaba dentro de los límites asignados a los lusitanos que había establecido el Tratado de Zaragoza, ya que se encontraba al norte de las Molucas. Velasco, según escribe el eminente historiador español Cesáreo Sánchez Duro, muy a raíz de su llegada en 1551 buscó desarraigar la idea que existía entre los especialistas sobre el viaje de regreso. Como buen político, fue consciente de que ese retorno podía ser de un gran valor comercial y de gran utilidad para la Corona y, desde luego, también para la Nueva España. Avanzó en su idea al convocar,

probablemente hacia el segundo lustro de los cincuenta del siglo, a una junta de especialistas, capitanes y marinos para que discutieran sobre la posibilidad de esa travesía. Don Cesáreo escribe que figuraron en esa reunión, sin mencionar fecha, el general de las flotas de Indias, Pedro Menéndez de Avilés; el capitán Juan Pablo Carrión (quien había ido con la armada de López de Villalobos), y otros pilotos y marinos de experiencia, muchos de ellos partícipes en alguno de los viajes a las “Islas del Poniente” y que conocían bien las Molucas.

Entre ellos figuró muy destacadamente, por sus opiniones tan claras, el cosmógrafo Andrés de Urdaneta, vizcaíno, residente en la Nueva España, muy probablemente para esos momentos ya religioso agustino, hábito que tomó en México en 1553. Contamos con serios y eruditos trabajos sobre el gran cosmógrafo, a algunos de los cuales hemos recurrido.¹ Este hombre de ciencia indiscutible, desde el convento continuó con sus estudios de cosmografía y náutica; tenía tras de sí no sólo más de 60 años, sino también una rica experiencia en los viajes por el poniente, a donde llegó con la armada de Loaiza y se quedó ocho años. Durante ellos estudió la región, tomó nota de los viajes que se realizaban y acumuló conocimientos. Los incrementó con las oportunidades que tuvo de conocer parte de la Provincia de la Nueva Galicia y de apreciar sus puertos.

Durante la reunión de expertos sostuvo, sin duda alguna, la posibilidad del retorno desde las Molucas o el poniente en general, al occidente novohispano. Sustentó esa posibilidad de retorno aduciendo ideas que razonó “con teorías novísimas, pero tan claras, tan lógicas, tan demostrati-

¹ J. A. Cervera Jiménez nos proporciona vasta información sobre las biografías y empieza por señalar que la más completa, si bien ya antigua, es la del gran historiador mexicano Mariano Cuevas (1943). *Monje y marino. La vida y los tiempos de Fray Andrés de Urdaneta*. México: Galatea; Leoncio Cabrero (1987), *Historia 16 y Quorum*, Madrid; las de los religiosos Isacio Rodríguez y Jesús Álvarez (1992). *Andrés de Urdaneta, agustino. En carreta sobre el Pacífico*. Valladolid: Estudios Agustonianos, y el propio trabajo de Cervera, “Andrés de Urdaneta y su trabajo como científico: el problema de la demarcación de Filipinas”, que junto con el de Luis Abraham Barandica Martínez, “Andrés de Urdaneta en la Nueva España (1538-1568)”, aparecen en la obra colectiva que coordinó María Cristina E. Barrón Soto (2012). *Urdaneta novohispano: la inserción del mundo hispánico en Asia*. México: Universidad Iberoamericana, y Susana Truchuelo (ed.) (2009), *Andrés de Urdaneta: un hombre moderno*. Ordizia: Ayuntamiento de Ordizia.

vas por sí solas de un profundo estudio de los movimientos atmosféricos”, y especialmente le habló al virrey de la importancia de las corrientes aéreas. Según Sánchez Duro se le hicieron objeciones al derrotero que Urdaneta planteó para el regreso desde el Maluco a la Nueva España y el cosmógrafo se mantuvo en su idea y afirmó que le era tan segura esa navegación que “era capaz de hacerla, no ya con un bajel, en una carreta”.²

ANDRÉS DE URDANETA Y MIGUEL LÓPEZ DE LEGAZPI

La alta autoridad de la Nueva España quedó totalmente convencida de los argumentos que expuso el guipuzcoano, los acogió abiertamente y los transmitió de inmediato a Felipe II. No contamos con la carta que debió haber enviado con esa propuesta de viaje a las “Islas del Poniente”, y que debe haber tenido lugar hacia 1558. En tanto que sí es conocido, como escribe Antonio Mira Toscano,³ que, muerto el emperador, el nuevo monarca tomó conciencia de las magníficas posibilidades económicas de las “Islas del Poniente”, con su enorme riqueza en las indispensables especias que requería Europa para su uso cotidiano. Fue así como, planteamos nosotros, Felipe II se decidió a estimular una nueva búsqueda de esas riquezas y lo haría siguiendo la sugerencia de su virrey. Desde luego la ruta más corta y fácil era la que partía de las costas novohispanas, en donde, además, se disponía de embarcaciones, bastimentos y gente, aunque se requiriera apoyo directo de mercancías varias y especialistas que se tenían que enviar desde la península, como veremos más adelante.

La idea de Velasco fue acogida por el monarca con una relativa premura; en 1559, sólo a tres años de su ascensión al trono, Felipe II demostró su interés y emitió en Valladolid, probablemente con aprobación del Consejo de Indias, dos cédulas de apoyo a la idea. Están datadas el 24 de septiem-

² Cesáreo Fernández Duro (1972). *Armada Española desde la unión de los Reinos de Castilla y Aragón*, 9 vols. Madrid: Instituto de Historia y Cultura Naval, Museo Naval, tomo 2, p. 232.

³ Antonio Mira Toscano (2016). “Andrés de Urdaneta y el tornaviaje de Filipinas a Nueva España”. *Mercurio Peruano*, núm. 529: <<https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=5613036>>. [Consultado el 18 de agosto de 2016].

bre: una la dirige al virrey y la otra al fraile Andrés de Urdaneta.⁴ En esa fecha el rey expresa a Velasco que prepare el viaje de descubrimiento a las “Islas del Poniente” con dos naos y todo lo necesario; le recomienda que traigan las especias de esas tierras y se vuelvan a la Nueva España. Expresamente le ordena, según leemos en la real cédula, que:

[...] de ninguna manera entren en las islas de los Malucos porque no se contravenga el asiento que tenemos tomado con el Rey de Portugal, sino en otras islas que están comarcanas a ellas, así como son las phelipinas y otras que están fuera del dicho asiento [...]⁵

Como ya señalamos, con la misma fecha le hace llegar una cédula al agustino Urdaneta; es un escrito de interés ya que en él, entre otros puntos, reconoce la experiencia que el personaje poseía desde que era un seglar. Asienta que sabe que participó en la armada que llevó Frey García Jofre de Loayza y que pasó ocho años en las islas, y lo más importante, le reconoce que posee “muchas noticias” de aquellas tierras y “entender, como entendéis la navegación de ella y ser buen cosmógrafo”. Por todo ello considera el monarca que su participación en esa empresa sería “de gran efecto, así para lo que toca a la dicha navegación como para el servicio de Dios, nuestro señor y nuestro, yo vos ruego y encargo que vayáis en los dichos navíos y hagáis lo que por el dicho virrey os fuere ordenado”.⁶

Es evidente, tanto por las cédulas reales como por los comentarios del virrey y de Urdaneta, que se tendría mucho cuidado en no transgredir el “empeño” con los portugueses. El virrey fue muy claro en informar al rey que no era tan simple ir a las Islas Filipinas sin entrar en parte de los Malucos, lo que es totalmente entendible si se conoce la geografía de los archipiélagos de esos mares. La conexión entre las islas es sumamente intrincada, de ahí que difícilmente se pueda determinar si se navega por posesión portuguesa o española. Velasco le escribe al rey que:

⁴ AGI, PATRONATO, 23,R.12.

⁵ *Ibidem*, fols. 5r. y v.

⁶ *Ibidem*.

Trabajaré cuanto sea posible porque se acierte y guardarse en la provisión y navegación la orden que V. M. me manda; aunque no se puede ir a las Islas Filipinas sin entrar en lo que toca [en el] empeño, porque no menos están dentro que lo de los Malucos, como V. M. lo mandará ver por la relación que va con ésta, la cual se hizo solamente por mí y por Fray Andrés de Urdaneta, que es la persona que más noticia y experiencia tiene de todas aquellas Islas, y es el mejor y más cierto cosmógrafo que hay en esta Nueva España.⁷

Urdaneta da respuesta el 28 de mayo de 1560⁸ a la carta del rey y da cuenta de que está dispuesto a ir a la jornada que se empezaba a preparar y añade un “Parecer” supuestamente con la misma fecha, ya que no aparece alguna en el texto. En ese documento deja firmemente establecida esta dificultad en la ubicación de la Filipina en el contexto del Maluco. Escribe con relación a la isla que “la punta que sale de la dicha isla de la parte del levante está en el meridiano de la Islas del Maluco y la mayor parte de toda la dicha isla está más al corriente del meridiano de Maluco” [...]⁹ De acuerdo con las medidas de Urdaneta y la ubicación de la isla, considera que podría darse alguna dificultad en enviar a rescatarla sin contar con una causa suficiente y justificada, pues podría no ser del parecer de los lusitanos. El fraile, previsor y conocedor de las islas, insiste en que se mandase para el descubrimiento dos galeones y un patache desde la Nueva España, pero siempre acatando la línea que divide las posesiones castellanas de las portuguesas.¹⁰ Recuerda que en la Filipina y en islas comarcanas se encontraban algunos de los españoles que se perdieron en las travesías anteriores: la de Loaysa, la de Saavedra y la última de López de Villalobos. Pide que sean rescatados, ya que sabe que están cautivos de los

⁷ AGI, México, 19, N 23, “El Virrey a S.M., sobre lo que se ha hecho y se hace en lo de la jornada de las islas del Poniente. México, 28-V-1560”.

⁸ AGI, PATRONATO, 23, R.12, fols. 21 r. y v.

⁹ *Idem*, “Parecer de Andrés de Urdaneta sobre la navegación que se ha de hacer dando cuenta de que las islas Filipinas quedan dentro de los términos del empeño del rey de Portugal”. Fol. 22 r. y v.

¹⁰ Sobre este punto nos remitimos al trabajo ya citado de J. A. Cervera, “Andrés de Urdaneta y su trabajo como científico: el problema de la demarcación de Filipinas”, quien nos deja un muy claro planteamiento de la dificultad para situar a las Filipinas dentro de los Tratados de Tordesillas y Zaragoza, para ese entonces, ya celebrados.

“infieles” que viven en esas islas. Urdaneta opina que para ese descubrimiento se deberá contar con los mejores pilotos, ya que será indispensable medir adecuadamente la ubicación de la isla. El documento, además del interés geográfico y humano, lleva el de contar con la firma del fraile. De especial interés es otro escrito del agustino: “Memoria de las cosas que me parece que será bien que el Rey Nuestro Señor tenga noticia de ellas para que mande probar lo que más fuere [justificado] es lo siguiente”.¹¹

Una autora contemporánea, María Montserrat León Guerrero,¹² se ha ocupado ya de este escrito en forma muy adecuada y partiendo de su trabajo, si bien hemos vuelto al original, elaboramos este apartado de tanta significación para sustentar el viaje de retorno.

La primera parte de su “Memoria” la dedica Urdaneta a sostener su opinión en el sentido de trasladar el astillero y puerto de salida, del usual que estaba situado en Navidad al de Acapulco. El primero se encontraba en las costas de Jalisco en el poniente de la Nueva España y lo consideró muy poco adecuado; si bien había sido un sitio utilizado para otras partidas de navegaciones en el Mar del Sur, era fundamentalmente malsano; en él no se disponía de suficientes materiales para abastecer las naos y los costos de embarque eran muy elevados. Urdaneta sugirió aprovechar el mucho mejor de Acapulco, situado poco más al sur de la costa, más cercano que el de la Natividad a la ciudad capital y al puerto de entrada a la Nueva España (el de Veracruz) y con mejores ofertas de todo tipo. Su clima era más saludable, el puerto contaba con mejores condiciones y con buena agua, la pesca era abundante y en los alrededores se disponía de suficiente y adecuada madera para armar los navíos.

En esta primera parte encontramos frecuentes menciones a la necesidad que había de hacer llegar desde España diferentes materiales para asegurar el mejor éxito de la empresa. Urdaneta insistió en que se enviara

¹¹ AGI, PATRONATO, 23, R.15, 1561: “Relación de fray Andrés de Urdaneta, sobre la navegación que se debía hacer a las islas del Poniente, o islas Filipinas, y su derrota.

¹² María Montserrat León Guerrero, “El gran logro descubridor del reinado de Felipe II: el hallazgo del tornaviaje de las Filipinas por el Pacífico hacia Nueva España”. En: <coloquioscansariasamerica.casadelcolon.com/index.php/CHCA/article/viewFile/.../7240>. [Consultado el 20 de noviembre de 2016].

buena madera y tablazonos; armas para los navíos, municiones; pólvora, salitre y azufre refinados; protección para los hombres como coseletes, celadas y armas pequeñas; diferentes provisiones necesarias para las naves como cables, jarcias y herrajes, todos ellos especialmente elaborados para surtir a las embarcaciones y aceite de buena calidad para las lámparas del alumbrado. Asimismo, Urdaneta consideró que debían venir de España hombres de mar y tierra y otros bien adiestrados en ciertos oficios importantes dentro de las naves como herreros y buenos lombarderos.

En relación con la gente que conformaría la armada, no dejó de prever su contratación con buenos y adecuados pagos, ya que, desde luego, se deberían buscar los mejores pilotos y mareantes, y que de no encontrarlos, se hicieran venir de la península. Previó, con su usual detallismo, dejar tierras de pastoreo libres y cercanas a Acapulco para que se criara el ganado que se embarcaría en su momento. Tampoco se olvidó de la previsión de llevar plantas que pudieran sembrarse en las nuevas tierras del poniente.

La segunda parte del escrito¹³ de Urdaneta se ocupa, en un apartado especial, “De la navegación que se ha de hacer”, y en él describe con gran cuidado y detalle las rutas más convenientes según el tiempo en que se partiera. Esta parte del documento ha sido muy adecuadamente interpretada por la colega española, es por ello que aprovechamos su trabajo, si bien lo hemos cotejado con el documento original que se encuentra disponible en línea. León Guerrero considera que Urdaneta propone tres posibles rutas acorde con la época del año en que se levaran anclas. Sobre la salida el agustino escribe: “a mi parecer que debemos hacer de esta Nueva España a principio de octubre” y navegar con rumbo al oeste “tomando del Suroeste seiscientas leguas hasta ponernos en altura de catorce grados y medio de esta parte del norte y desde este punto hasta correr derechamente al Poniente en busca de San Bartolomé desde catorce grados hasta catorce grados y medio de altura”. Urdaneta señala con todo cuidado las islas que encontrarían; menciona como una de las primeras a la “Isla de Botalia que es una de las Ladrones”, como sabemos en el actual Archipiélago de las Marianas. Menciona que son trece y que se dice

¹³ Alrededor del folio 3r., si bien el documento no está foliado,

que algunas están pobladas de gente sencilla y pobre, pero que tienen “plantas de cocos, sal y pescan con anzuelos.” Escribe que “para llegar a las Filipinas se ha de navegar al Oeste cuarta del Sudeste hasta bajar los 11° o algo menos luego haciendo el camino del Oeste derechamente hasta dar en las mismas Islas”.¹⁴

En caso de que la salida de la Nueva España no se pudiera hacer durante principios del otoño, sino entre el 10 de noviembre y el 20 de enero, la navegación sería diferente: “corriendo al Sudoeste derechamente en busca de la Nueva Guinea”. Se pondrían así en 25 o 30 grados de altura “de la parte del Sur de la Equinoccial” y desde allí recorrerían la costa con mucho cuidado. Urdaneta demuestra con esta mención el conocimiento que tenía ya del descubrimiento que había realizado Íñigo Ortiz de Retes en el intento de retornar a la Nueva España durante la expedición de López de Villalobos. El fraile manifiesta una franca preferencia por seguir este derrotero y explica que los tiempos durante los cuales se haría la navegación serían convenientes, pues contarían con buenos vientos de los equinoccios.

La última propuesta la refirió para el caso de no poder zarpar en enero y escribió que entonces sería recomendable esperar hasta marzo o más avanzado el año, hasta contar con buenos tiempos “para poder navegar por la parte del polo ártico o Norte, siguiendo la costa de la Nueva España que va cortando hacia el Oeste Noroeste”. Indica que pondrían rumbo a las costas californianas que descubrió Juan Rodríguez Cabrillo y que subirían hasta los 35 o 37 grados norte. Revisarían todas las tierras y las aguas que en ellas encontraran para saber si eran dulces o saladas. Si bien Urdaneta no lo manifiesta, parecería que irían en la búsqueda del famoso “Estrecho de Anián”, ya que escribe que “siendo Dios servido descubriremos lo que es aquello y daremos la vuelta desde allí al Poniente, tomando del Suroeste.” Así bajarían hasta los 37 o 35 grados norte y pasarían por tierras de la China y de Japón con rumbo a las islas, si antes no descubrieran alguna cosa de las muchas que pudiera haber. “Y desde allí haremos nuestra navegación para las Islas Filipinas sin correr más al Poniente.”

¹⁴ AGI, PATRONATO, 23, R.15.

Urdaneta insiste en la última parte de su escrito en la conveniencia de partir lo más pronto posible para hacer más fácil el viaje de vuelta y que los buenos tiempos los tomen ya más allá, o sea más al oriente de las Islas de Los Ladrones, en tal forma que no tengan que enfrentar los tiempos de los vendavales en las Islas Filipinas, pues sólo podrían librarlos “a fuerza de brazos”.

Casi al final de su documento, el fraile agustino menciona una curiosa noticia que circulaba en la Nueva España y que establecía que los franceses habían encontrado un pasaje para el Mar del Poniente “por entre la tierra de los Bacallaos” y que va al norte por la altura de 70 grados, y que navegaron al suroeste hasta bajar hacia los 40 grados encontrando “mar franca” para poder navegar hasta la “China y la Especiería”. Llegarían hasta la Florida y de ahí encontrarían salida al mar para dirigirse a España y Francia. El religioso opinó que sería conveniente que desde España se tratara de saber si esta noticia pudiera ser cierta.

Finalmente, Urdaneta cierra su escrito insistiendo en que para la empresa que se proponían sería necesario contar con personas experimentadas y capaces a quienes encomendarla. Por su parte, él solamente había buscado cumplir con el encargo que le hiciera el virrey Velasco y que esta autoridad, con toda seguridad, tomaría todas las previsiones requeridas. Así fue, y en el poco tiempo que le quedaba de vida al virrey, se ocupó de esa empresa.

Ya vimos cómo el rey aseguró la participación del brillante experto a través de la cédula que le hizo llegar, así como otra para contar con el apoyo del virrey Velasco. A partir de esos documentos la empresa se puso en marcha para lograr, años más adelante, hacer de las Islas Filipinas una posesión española, pero sobre todo lograr, gracias a los conocimientos de Urdaneta, el regreso afortunado desde aquellas latitudes extremas del poniente hasta la Nueva España el año de 1565, lo que se conoce en la historiografía como el “tornaviaje”. A partir de ese año se inaugura y establece la gran ruta comercial entre Asia y España a través de la Nueva España, con las enormes ganancias no sólo económicas, desde luego, sino también sociales y políticas de un intercambio de mercancías y también ocasionalmente de pobladores.

Retomamos la descripción del viaje para señalar que los siguientes pasos hasta el momento de la partida fueron dilatados, ya que se presentaron ciertos inconvenientes en una preparación tan importante. Ya desde las dos cédulas reales a las que hemos hecho alusión, el monarca menciona el empleo de dos naos e inclusive hace mención a unas “Instrucciones” relacionadas con esa navegación. Probablemente se refiere a las que los oidores, en nombre del rey, entregaron a López de Legazpi el primer día de septiembre de 1561.¹⁵ No hemos localizado ninguna expedida por el rey, pero sí, desde luego, la que inicialmente elaboró el virrey Velasco y que a su fallecimiento fue modificada por los miembros de la Real Audiencia, quienes la entregaron a quien desde entonces era el capitán de la empresa, Miguel López de Legazpi, para abrirla una vez que estuvieran en camino, a cien leguas de la salida.

En este trabajo no nos vamos a ocupar de la preparación de la navegación, como tampoco de su desarrollo pormenorizado, ya que se cuenta con numerosos y buenos trabajos sobre el tema. Nos limitaremos a menciones resumidas en las cuales buscamos considerar temas poco tratados y proporcionar las fuentes consideradas más importantes y de las cuales existen publicaciones, si bien la mayoría de ellas de difícil acceso.

ACERCA DEL VIAJE DESDE LA NUEVA ESPAÑA A LAS ISLAS FILIPINAS

Ya para el 9 de febrero de 1561 el virrey decidió conferir la capitanía de la armada a Miguel López de Legazpi y en el documento se señaló que hasta ese momento no se podría haber elegido “persona más conveniente y más a contento de fray Andrés de Urdaneta, que es el que ha de gobernar y guiar la jornada”. La causa de esta aceptación residió en el hecho de que ambos “son de un tierra y deudos y amigos.”¹⁶

Como era lo usual en estas empresas de tanta envergadura, se elaboraron las respectivas “Instrucciones”, en este caso de la mano del virrey Velasco dirigidas al capitán general López de Legazpi. Este tipo de

¹⁵ AGI, PATRONATO, 23, R.12, fols. 8-19 (imágenes 17-39).

¹⁶ AGI, PATRONATO, 23, R.12, fol. 24v.

documentos son largos y detallados, ya que se busca prevenir en ellos la variedad de acontecimientos que pudieran presentarse en una travesía tan difícil. Curiosamente el escrito no está fechado, pero sí completo en el archivo sevillano; se compone de 22 apartados o instrucciones. En ellos se ocupa en primer lugar de la entrega y aprovisionamiento de las naves, de la gente que va en ellas y de todos los detalles relacionados con la partida desde el puerto novohispano de la Navidad. Más adelante, se escribe claramente que el derrotero será hacia las “Islas del Poniente” y que por ningún motivo se deberá entrar en las Islas del Maluco para no contraponerse a lo acordado con el rey portugués.

En la misma “Instrucción” se asienta que se navegará al sureste hacia las costas de la Nueva Guinea, hasta ponerse en la altura de 20 grados de la equinoccial y agrega, según el texto original, lo siguiente:

[...] correréis desde este punto al poniente derechamente hasta tomar la dicha (costa) que por ninguna vía la podéis errar porque se presume y hay opiniones que la dicha costa de la Nueva Guinea va prosiguiendo adelante hacia la parte del Sureste y Sur y siendo así sería cosa y útil y provechosa que se descubriese esta costa así porque lo que hasta ahora está descubierta, es bien poblada de gente y se presume que siguiéndolo adelante, lo será mucho más.¹⁷

Ese descubrimiento sería de gran utilidad, por un lado, ya que serían muchas las almas que se podrían acercar a la fe católica, y, por el otro, era posible que hubiera riquezas, oro y especias. Pero, sobre todo, era conveniente que se tuviera un puerto con gente amiga, desde donde hacer más fácil el regreso a la Nueva España y con el tiempo establecer en esa costa colonias españolas. Se buscaba, desde luego, poblarla y facilitar desde esas posesiones el comercio con el Maluco, las islas adyacentes, las Filipinas mismas y hasta la China. El virrey recomienda que si durante la navegación a la Nueva Guinea se descubriesen otras islas en zonas no conflictivas, se procurara tomarlas como posesión española.

¹⁷ *Ibidem*, imágenes 64-94 que corresponden a los folios 28r.-43v.

El documento instructivo de Velasco no deja duda alguna de la importancia que representaba la Nueva Guinea, de la cual aún no se tenía claro conocimiento si era tierra firme o una isla más, pero sí que se la tomó como punto principal de referencia para la navegación que se tenía en preparación. También queda de manifiesto que el viaje anterior de López de Villalobos había proporcionado diferentes informaciones acerca de los sitios que podrían encontrar en la nueva empresa y, como ya sabemos, se habían mencionado los nombres de algunas islas que estuvieran en su camino. Todo esto era, por supuesto, del conocimiento de Urdaneta.

En igual forma queda totalmente claro que sería el agustino quien se haría cargo de encontrar la vuelta a la Nueva España y, para hacerlo, el capitán general pondría una nave adecuada para esa última parte de la empresa. Desde luego que la nave quedaría bajo el mando de un capitán que para ello se designara. Velasco reitera los conocimientos y la gran experiencia del fraile para el logro de ese retorno.

Sin embargo, el documento que elaboró Luis de Velasco y que reunió todos los requisitos de ese tipo de escritos, no fue finalmente el que se utilizó, ya que muy poco antes de la salida de la navegación el virrey falleció (31 de julio de 1564). Fue la Real Audiencia la que tomó a su cargo la continuación de la empresa, no obstante, por influencia de quien había sido nombrado almirante general, Juan Pablo Carrión, el licenciado y visitador Jerónimo Valderrama modificó en una parte esencial las "Instrucciones".¹⁸ La opinión de ese marino, quien finalmente no se embarcó, era contraria a la de Urdaneta y, adicionalmente, la Corona insistió en evitar cualquier problema con los portugueses. Por ello, los sin duda temerosos oidores decidieron que no se buscaran las costas de la Nueva Guinea, sino que la navegación se dirigiera directamente a las Islas Filipinas, evitando cualquier acercamiento a las Molucas. En la nueva "Instrucción" se fijaron los rumbos de las navegaciones de ida y de

¹⁸ "Relación que el capitán Juan Pablo de Carrión, almirante de la armada que va a las islas del Poniente, hace al rey Don Felipe sobre la navegación que la dicha armada va a llevar" (¿septiembre de 1564?), en *Colección de documentos inéditos relativos al descubrimiento, conquista y organización de las posesiones españolas en ultramar*, 2a. Serie, tomo 2, pp. 205-211.

regreso, y si bien las naves debían ir preparadas para su defensa, no iban con carácter de armada de guerra. León Guerrero escribe que “procurarían adquirir relaciones y noticias de los chinos y japoneses; de comprarles cartas náuticas; de corregir los errores de las nuestras; adelantar los conocimientos geográficos y etnográficos; estudiar el régimen de los vientos y corrientes; escribir derroteros y descripciones; hacer información en que constara si los portugueses habían poblado o no en las Filipinas”.¹⁹ Este navegante basó su opinión aduciendo que tenía experiencia, pues había viajado y permanecido en aquellas islas. Al almirante en algunos puntos no le faltaba razón, especialmente al considerar que las Filipinas se encontraban en mejor altura y posición para emprender desde ellas el regreso, que los portugueses no las habían tocado y que en ellas vivían naturales que eran amistosos.

La diversidad de perspectivas entre Carrión y Urdaneta era conocida, y como la presencia del segundo era fundamental para asegurar la vuelta, la Audiencia optó por no darle a conocer las nuevas “Instrucciones” y por ello se ordenó a López de Legazpi que las abriera hasta que estuvieran a 100 leguas de la costa novohispana, como así lo hizo.

Fue sólo después de cinco años del inicio del proyecto, cuando quedó todo listo para la navegación a las “Islas del Poniente” que, como es bien conocido, ahora sí traería consigo magníficos resultados. Como ya dijimos, en este trabajo no nos ocupamos del viaje y nos limitamos a proporcionar las referencias sobre el mismo.

DE LA SALIDA DE LA NUEVA ESPAÑA HASTA EL INICIO DEL RETORNO

La información sobre esta primera parte de la empresa de López de Legazpi-Urdaneta procede del escrito que dejó hasta el día de su fallecimiento el piloto mayor de la armada, Esteban Rodríguez.²⁰ De acuerdo con ese

¹⁹ Cfr. Cesáreo Fernández Duro, *op. cit.*, p. 234.

²⁰ “Relación muy circunstanciada de la navegación que hizo el Armada de S. M. a cargo del General Miguel López de Legazpi desde 21 de noviembre de 1564 que salió del Puerto de Navidad, en la costa occidental de Nueva España, hasta su llegada a la Isla de Zebú de las Filipinas, y su conquista con expresión de las derrotas, alturas y señales de tierra que descubrió durante su nave-

documento, la navegación salió del puerto de Navidad el 21 de noviembre de 1564. La armada iba integrada por dos naos, la capitana denominada “San Pedro” y la almiranta, “San Pablo”; por dos pataches que llevaban los nombres de “San Juan” y “San Lucas”, y por un bergantín. Los cinco navíos cruzan el Pacífico durante casi dos meses para encontrarse con la primera isla en el “Archipiélago de las Marshall”, a la cual nombraron Los Barbados por el aspecto físico de sus habitantes. Más adelante avistaron y pasaron por otras islas, sobre las cuales se produjo una disparidad de opiniones: la mayoría de los pilotos consideraron que estaban en las Filipinas, pero Urdaneta insistió una y otra vez en que eran parte de Las Ladronas, el actual “Archipiélago de las Marianas”, y que estaban en altura de los 13 grados norte. Poco después, en su camino y en la misma altura, se encontraron con aquellas islas que López de Villalobos denominó Los Jardines y, más adelante, pasaron por Guam y algunos naturales confirmaron su nombre; como sabemos, es la más grande y meridional de Las Marianas y está situada en los 13°30’N y 144°48’E.

Diez días más tarde y con rumbo sureste se acercaron a la bahía de Cibao o Zibabao, como la llama Esteban Rodríguez, en donde fondearon. Según un autor contemporáneo, Francisco Mellén Blanco, estaban cerca de la Isla de Hilabán, que se localiza frente a la costa oriental de la Isla de Samar y la cual para los españoles de la armada llevaba el nombre de Tandaya, por un río importante que en ella desembocaba. Ahí permanecieron varios días para reparar las naves²¹ y, desde luego, la armada estaba ya

gación, y de las varias observaciones hechas sobre la variación de la ahuja, por Esteban Rodríguez, piloto de la misma Armada y Descubrimiento”. Se encuentra transcrita en Martín Fernández de Navarrete (1947). *Colección de diarios y relaciones para la historia de los viajes y descubrimientos*, 7 vols. Madrid: Instituto Histórico de Marina, vol. 5. Textos revisados, confrontados e interpretados gráficamente por el capitán de corbeta D. Manuel Valdemoro, del Instituto Histórico de Marina. El original se encuentra en el Archivo General de indias de Sevilla en el legajo “Papeles tocantes a las Islas de Maluco y Filipinas examinados desde el año de 1564 hasta el de 1608”, confrontados el 25 de abril de 1794, vo. bo. Martín Fernández de Navarrete. Museo Naval de Madrid, col. Navarrete, vol. xvii. La signatura moderna es: PATRONATO, 23, R.12: “Documentos relativos al descubrimiento de las islas del Poniente”.

²¹ Francisco Mellén Blanco, “Las Islas Filipinas-Legazpi (1564-1565)”, en “Sociedad Geográfica Española”, <<https://sge.org/exploraciones-y-expediciones/galeria-de-exploradores/la-vuelta-al-mundo/las-filipinas-legazpi-1564-65/>>. [Consultado el 18 de marzo de 2017].

en territorio de las Islas Filipinas. Continuaron su navegación con rumbo a la isla de Manicani en el extremo sur de “Samar”, para pasar luego a la población de Cabalian en la parte meridional de la Isla de Leyte, en donde entablaron amistad con los naturales. Ellos los acompañaron a la Isla de Limasawa en el extremo sur de Samar, para proseguir el viaje a una nueva isla, la de Camiguin, ambas al norte de la gran isla de Mindanao. No dejaron de pasar por ella y por la cercana de Bohol (ambas conservan sus nombres originales). En esta última, López de Legazpi intercambió mercancías y tomó posesión en abril de 1565 después de establecer un pacto de amistad con su rey. Antes de pasar por Bohol se encontraron con un junco de Borneo, cuyo piloto, un moro que hablaba castellano, los puso al tanto de varios aspectos. Uno de ellos era el hecho de que los naturales de las diferentes islas huyeran siempre que veían a los castellanos; el moro les informó que los indígenas habían sido arderamente atacados dos años atrás por los portugueses en varias ocasiones y desde entonces quedaron temerosos de cualquier extranjero que avistaran.

Durante su estancia en Bohol, el capitán logró establecer paz y amistad con uno de los principales del lugar, el jefe Zicatuna, gracias a la intervención del piloto moro, quien además le ayudó a pasar a otras islas en camino a Cebú y a enviar una de las fragatas a entablar relaciones con los naturales de esa isla. Ante la falta de noticias de ese navío en varios días, los amigos de Bohol se ofrecieron a ir con una canoa muy bien equipada, puesto que ellos tenían amistad con los naturales de Cebú y así lo hicieron. Poco después la armada partió de la caleta de Bohol donde estaban fondeados hasta la isla en donde tenían la intención de establecerse, la distancia era de 15 leguas. Una vez llegados a Cebú el capitán mandó recado a su gobernante principal y fácilmente pudieron llegar a un acuerdo de paz; los castellanos tuvieron la oportunidad de tomar posesión de la isla y fundar la primera población española en las Filipinas, la “Villa de San Miguel”, junto con un pequeño fuerte. Sucedió esto el martes 8 de mayo de 1565. “Se trazó y midió el fuerte que convendría hacer en este puerto” y con la presencia de los capitanes y otras personas importantes “se dio principio a la obra, poniendo tres mojones, bendiciendo cada uno y fuera del fuerte señalaron sitios para” que se instalaran “los españoles y para la

Iglesia”.²² Fue este el principio de la población española en las Filipinas y de la evangelización que conllevaba toda conquista; sin embargo, durante varios años ciertas dificultades con los naturales no se pudieron evitar, como era propio del establecimiento de una convivencia que ya no cesaría entre esos dos grupos de habitantes.

Fue desde Cebú que se organizó el viaje de retorno a la Nueva España. Sobre este acontecimiento tan significativo para la historia española, filipina y novohispana mucho se ha escrito. Resumimos muy brevemente para decir que se destinó a esta navegación la nave capitana “San Pedro” al mando del nieto de López de Legazpi, el muy joven Felipe de Salcedo, con los pilotos Esteban Rodríguez y Rodrigo de Espinosa; como contra-maestre Francisco de Astigarribia; como maestre Martín de Ibarra; el escribano Asensio de Aguirre y, por supuesto, Andrés de Urdaneta con su compañero de religión, Andrés de Aguirre. La nave se hizo a la vela el 1º de junio de 1565 con un total de 200 personas, alimentos para ocho meses y 200 pipas de agua. Desde luego que el personaje central por sus conocimientos lo fue el cosmógrafo Urdaneta, quien impuso el derrotero que tenía perfectamente determinado y que logró el éxito de la vuelta a costas novohispanas.

Este regreso lo conocemos por el derrotero que nos legaron los dos pilotos, Esteban Rodríguez y Rodrigo de Espinosa. El primero de ellos lo redactó hasta pocos días antes de su fallecimiento el jueves 27 de septiembre de 1565, durante los últimos días de la navegación. La travesía no fue fácil, ya que la salida del archipiélago filipino hasta mar abierto les implicó muchas dificultades. Desde sus inicios y durante toda la “Carrera de Filipinas” con los viajes del “Galeón de Manila” y otras embarcaciones, siempre implicó un riesgo, tanto el acceso como la salida de las Filipinas que se realizaba por el llamado “Estrecho de San Bernardino”.

En esta primera travesía, una vez fuera del archipiélago tomaron el rumbo del noroeste hasta subir a los 39 grados norte y tomar dirección al oriente para encontrar la corriente de Kuro-Shiva que los llevó hasta la

²² “Relación” de Esteban Rodríguez, p. 97, en Martín Fernández de Navarrete, Colección de diarios y relaciones..., *op.cit.*, vol. 5.

California. La primera isla americana que encontraron fue la que llamaron “La Deseada”, nunca mejor designada, y que ahora se conoce como “San Miguel”; desde ella pusieron rumbo al sur con cuarta del sureste para bajar ya sobre las costas de la península de la Baja California. Para el 28 de septiembre estaban frente a las “Islas Marías”, al día siguiente vieron el “Cabo Corrientes” y al siguiente reconocieron el puerto de Navidad. Ahí el piloto sobreviviente, Espinosa, le preguntó al capitán “que a dónde mandaba que llevase el navío” y se le mandó dirigirse al puerto de Acapulco.

Sin duda se había cumplido con lo previsto, regresar a la Nueva España, pero no fue una navegación simple y llana, implicó muchas vidas y sufrimientos. A la llegada al puerto novohispano las condiciones de la tripulación eran muy precarias; el piloto escribe que habían fallecido 16 hombres en el mar y que sólo estaban en condiciones de trabajar entre 10 y 18, ya que el resto se encontraban enfermos. El piloto cierra su escrito con las tristes palabras: “Allegamos a este puerto de Acapulco, lunes 8 de este presente mes de octubre, con harto trabajo que traía toda la gente”.²³

Una vez en la Nueva España, Urdaneta presentó a la Real Audiencia los diarios de navegación de los pilotos y sus cartas de marear que conformarían la base de la elaboración de la ruta que serviría a los subsecuentes viajes, especialmente los que correspondieron al “Galeón de Manila” y que abrieron la ruta de la conocida “Carrera de Filipinas”. Como era usual, poco más tarde Urdaneta se trasladó a la metrópoli para dar cuenta al rey de los resultados exitosos de la empresa a las “Islas de Poniente”. Fue recibido en la corte en Valladolid en abril de 1566 y puesto en contacto con una junta de cosmógrafos, a quienes mostró las cartas geográficas, las relaciones y los libros de navegación de sus viajes. Poco después, en

²³ Rodrigo de Espinosa, “Derrotero de la navegación de las Islas del Poniente para la Nueva España, hecho por Esteban Rodríguez, piloto mayor de la Armada que llevó a su cargo el General Miguel López de Legazpi, al descubrimiento de las mismas Islas, y volvió por su mandado en la Nao Capitana nombrada San Pedro de que era Capitán Felipe de Salcedo para la Nueva España, en cuyo viaje murió entre las 9 y 10 de la mañana del día 27 de Septiembre de 1565, después de doblado el Cabo de San Lucas de la California, viniendo en demanda del puerto de la Navidad, por cuya causa se halla incompleto este Derrotero, que solo alcanza hasta 14 del mismo mes de Septiembre”. En Martín Fernández de Navarrete, *Colección de diarios y relaciones...*, *op.cit.*, vol. 5.

Madrid, fue recibido por los miembros del Consejo de Indias y cumplida su misión, Urdaneta partió de la península hacia la Nueva España el 13 de junio de 1567, en compañía de fray Andrés de Aguirre y del criado Andrés de Zubicueta. Un año más tarde moría en la Ciudad de México el 3 de junio de 1568, en el convento de San Agustín, a la edad de 60 años.

Los muchos estudiosos, principalmente historiadores, que se han ocupado de la empresa López de Legazpi-Urdaneta y especialmente del “tornaviaje”, dan escasa importancia a un hecho que se suscitó durante el mismo. Nos referimos al periplo del “San Lucas”, el pequeño patache de 40 toneladas y sólo una cubierta, que al mando de Alonso de Arellano logró regresar a la Nueva España poco antes que el “San Pedro” con Urdaneta y su piloto Espinosa, y una muy mermada y devastada tripulación. Hasta la fecha no hemos localizado una postura histórica definitiva acerca de esa antelación en el retorno. Por lo general, quienes se ocupan de ella la consideran un acontecimiento propiciado por las circunstancias y se plantean la duda acerca de si Arellano fue un desertor, un traidor o un oportunista. El hecho es que a los 10 o 12 días de haber salido la expedición de Navidad, la nave de Arellano con su piloto Lope Martín, se separó de la armada, no se sabe si intencionadamente o debido al tiempo y los vientos y se dirigió a las Filipinas a donde efectivamente llegó. Sin embargo, y a pesar de las “Instrucciones” que habían recibido todos los capitanes, Arellano no supo o no quiso esperar en las diferentes islas señaladas a la armada, como llevaba indicado. Anduvieron entre las islas de los archipiélagos y para abril de 1565 partieron desde Mindanao en busca del regreso a la Nueva España, siguiendo el consejo de su piloto en el sentido de que estaba próximo el verano y debían aprovechar los tiempos para realizar la vuelta. Llegaron a Acapulco el 17 de julio por una ruta muy similar a la que utilizaría Urdaneta. Si bien técnicamente Arellano fue el primero en realizar el “tornaviaje”, los historiadores en general mantienen la primacía del de Urdaneta. La causa esencial reside en que la documentación del viaje de Arellano²⁴ es muy pobre, su relato es “absolutamente

²⁴ “Relación mui singular y circunstanciada hecha por Dn. Alonso de Arellano, Capitán del Patax San Lucas del Armada del General Miguel López de Legazpi, que salió del Puerto de Navidad

parco en datos náuticos”, esenciales para poder establecer una ruta para subsecuentes navegaciones. No así las relaciones del viaje de Urdaneta, especialmente ricas en datos técnicos y conocimientos. “El fraile agustino tenía un plan realista, perfectamente concebido”, mientras que Arellano y sus hombres “hicieron esa navegación a punta de milagros” (Landín, 1992: 28). Además, el que hallara la ruta sin proponérselo –parece ser– y el hecho de que se lo considere un “desertor” y un “traidor” por el abandono de la expedición, han hecho que se le margine en cierta medida y no se le reconozca un mérito indudable.²⁵ Pero también debió haber tenido influencia en el predominio de considerar a Urdaneta como el realizador de la ruta, el interés de las partes afectadas. Por un lado, López de Legazpi, las autoridades centrales y locales junto con la Orden de San Agustín, influyeron para que los méritos del “tornaviaje” se otorgaran en exclusividad a sus miembros, los responsables principales, es decir, el general López de Legazpi y el religioso y cosmógrafo Urdaneta. Por el otro, estaba el interés de Arellano y sus huestes, quienes pretendieron obtener mercedes reales y contaron con el apoyo de los dominicos, que pretendían en algún momento participar activamente en la evangelización de las almas de aquellas islas.

Por supuesto que el adelantamiento de Arellano produjo malestar y enojo entre los miembros de la armada de López de Legazpi y se llegó a acusar al capitán del patache de haber desobedecido las órdenes y se le levantó proceso. El capitán general designó un apoderado en México, Gabriel Díaz, tesorero de la Casa de Moneda de la Ciudad de México, para conducir la acusación contra Arellano y en ella insistieron en repetidas ocasiones en obtener respuestas contundentes de la Real Audiencia.²⁶

para el descubrimiento de las Islas del Poniente en 19 de Noviembre de 1564, siendo Piloto de él Lope Martin vecino de Ayamonte”. En “Colección de documentos inéditos relativos al descubrimiento, conquista...”, 2a. serie, tomo 2. Se encuentra el original en AGI, PATRONATO, 23, R. 19 (consta de 15 folios).

²⁵ Carlo A. Caranci. “El tornaviaje de Andrés de Urdaneta, 1564-1565”. En Sociedad Geográfica Española, <<https://sge.org/exploraciones-y...de.../el-tornaviaje-andres-de-urdaneta-1564-65/>>. [Consultado el 28 de diciembre de 2016].

²⁶ AGI, PATRONATO, 23, R, 19 (consta de 49 folios) y se encuentra en la unidad “Relación del viaje y derrotero de la armada de Legazpi, 1565” (documento digitalizado).

En efecto, la acusación contra Arellano de “alzamiento é fuga” al parecer nunca fue reconocida por la Audiencia y López de Legazpi llegó inclusive a cuestionar la actuación de ese organismo dado que, además, concedió permiso a Arellano para trasladarse a España.

Por su parte, el capitán del “San Lucas” se defendió y presentó en la Nueva España y en la península cartas aclaratorias. En la metrópoli entregó una al Consejo de Indias, en la que hizo relación de que había entablado alguna “contratación con los naturales”, los dejó en paz e inclusive trajo consigo “muestras de las cosas de la tierra”. Por todo ello pidió que se le hicieran “mercedes y que vuelva con algún cargo honroso a aquella tierra” y añadió que se proveería en la tierra “de ministros que vayan en la demanda, religiosos de nuestra orden de Santo Domingo”.²⁷ Siempre mantuvo que su embarcación se había perdido por la tormenta, derrotado en relación con el grueso de la armada y que, siguiendo instrucciones del general, se dirigió a Mindanao a donde llegó a finales de enero. Esperaron a sus compañeros, pero al no tener claro en qué isla esperar y pasar el tiempo sin noticias y “por servicio al rey”, había emprendido la vuelta. Esto convirtió al patache “San Lucas” en la primera embarcación que atravesó el Pacífico del oeste al este.

De acuerdo con los historiadores, y como indica María Lourdes Díaz Trechuelo, citada por León Guerrero, ese hecho no disminuye el logro de Urdaneta; era él quien “tenía bien estudiado su derrotero, y lo siguió exactamente, abriendo la ruta que seguirán durante más de dos siglos los galeones de la carrera de Acapulco”.²⁸

Para cerrar este apartado que ha sido tan controvertido, citamos a Oskar Spate, quien escribe: “Aunque sea una gesta grande, el logro de Arellano es considerado anecdótico. Como dice Chaunu, se trata de una

²⁷ Se encuentra en la edición de D. Marcos Jiménez de la Espada con referencia Cesáreo Fernández Duro, *op.cit.*, tomo 2, cap. XIV, Filipinas.

²⁸ María Lourdes Díaz Trechuelo López Espinosa (1982). “Las expediciones al área de la especiería”. En *Historia general de España y América*. Madrid: Ediciones Rialp, tomo VII, p. 353.

primera vez menos significativa por sí misma, que como demostración de que la solución estaba en el aire”.²⁹

¿Quiere decir Pierre Chaunu que la ruta de regreso era ya conocida? Creemos que, si bien no era desde luego del dominio público, sí es muy posible que Arellano hubiera oído del mismo Urdaneta lo esencial del proyecto de navegación para llegar a la Nueva España. Recordemos que se había discutido durante los preparativos de la empresa y que se habían tenido reuniones de expertos pilotos, mareantes y cosmógrafos. De lo contrario, no le hubiera sido tan relativamente fácil al capitán del patache cruzar el anchuroso Pacífico sin llevar cartas especiales.

La figura que se ha mantenido central en todo el episodio del “tornaviaje”, el agustino Urdaneta, ha sido ampliamente estudiada;³⁰ es por ello que nosotros no nos detenemos en ella, sólo queremos insistir en que si bien vizcaíno por nacimiento, fue propiamente novohispano, por los muchos años que aquí pasó, por su estrecha vinculación con el acontecer mexicano y por haber sido aquí en donde realizó el cambio fundamental de su vida, que fue complementar su rol esencial de marino con el de religioso y ya como tal, participar en la empresa a las “Islas del Poniente” y en ella lograr, con todo el conocimiento científico, conducir al “San Pedro” de regreso a la Nueva España. Al cosmógrafo agustino debemos la apertura, con sus anotaciones náuticas, de la ruta que utilizarían durante los siguientes 250 años las embarcaciones de la “Carrera de Filipinas”: militares, civiles y fundamentalmente comerciales. Y, al mismo tiempo, como religioso, supo poner las bases para la fundación y extensión de la casa de los agustinos en las Filipinas, cuyos miembros se encargarían de la inicial evangelización de los naturales.

²⁹ Oskar H. K. Spate (2006). *El Lago español*. Madrid: Casa Asia, Ed. Manacor, p 158; disponible en “Ilustres marinos, el pleito que perdió Arellano”: <<https://ilustresmarinos.wordpress.com/.../el-pleito-que-perdio-arellano-ii-los-intereses-...>>. [Consultado el 9 de julio de 2017].

³⁰ Entre otros por Fermín de Uncilla y Arroitalauregui (1907). *Urdaneta y la conquista de Filipinas. Estudio histórico*. San Sebastián: Imprenta de la Provincia; Mariano Cuevas (1943). *Monje y marino. La vida y los tiempos de Fray Andrés de Urdaneta*. México: Galatea, Rayac; José de Arceche (1943). *Urdaneta. El dominador de los espacios del Océano Pacífico*. Madrid: Espasa Calpe. Del mismo autor (1947). *Legazpi: Historia de la Conquista de Filipinas*. Guipuzcoa: Icharopena; Enrique Cárdenas de la Peña (1965). *Urdaneta y “el tornaviaje”*. México: Secretaría de Marina.

DESPUÉS DE LÓPEZ DE LEGAZPI-URDANETA

El retorno desde la Nueva España hacia Manila se realizaba en marzo y tomaba alrededor de 100 a 140 días hasta su llegada al puerto de Cavite. Una numerosa tripulación con buenos mandos cumplía rigurosamente con sus diferentes roles dentro de la ocupación marinera, y además auxiliaba y atendía en la nada fácil vida a bordo a los comerciantes y pasajeros que también se trasladaban en las naves en ambas direcciones,

Los primeros buques fueron naos, aunque pronto los galeones los desplazaron y, en algunos casos, los pataches. Los galeones se emplearon hasta finales de la década de 1730 –el último fue el “Sacra Familia”–, cuando fueron sustituidos por navíos con mayor capacidad de carga y de ataque y defensa, y a principios del siglo XIX por fragatas. Por lo general, se construyeron en las Filipinas, en donde se contaba con buenas maderas y muy capacitados “carpinteros de ribera”. La carrera de Filipinas contó con 108 embarcaciones durante los 250 años de su existencia; de ellos, sólo cuatro fueron capturados por los corsarios: uno tan temprano como en 1587, el “Santa Ana”, a manos del joven pirata inglés Thomas Cavendish, frente a las costas de California. Otro, ya en el siglo XVIII, fue el famoso “Santísima Trinidad y Nuestra Señora del Buen Fin”, alias “El Poderoso”, navío de segunda clase por su tonelaje, el cual cayó en manos inglesas cerca de Manila durante la guerra entre Inglaterra y España en 1762, y fue conducido a Portsmouth, en donde sus captores sacaron una buena fortuna con su venta. Hundidas y desaparecidas sólo fueron 26 piezas, pero muchas de ellas después de realizar numerosos viajes de ida y vuelta.

La extensa ruta que transitaron las numerosas naves de la “Carrera de Filipinas” enarboladas por “El Galeón de Manila”, en la historia geopolítica constituye el primer ejemplo de globalización e integración del comercio a escala mundial. Su recorrido conectaba Manila en las Filipinas, con Acapulco en la Nueva España, con ocasionales escalas en el puerto del Departamento de Marina de San Blas; desde Acapulco y por vía terrestre comunicaba con el otro gran punto de salida: Veracruz, en la costa del Seno Mexicano. Desde este puerto se enlazaban otras naves con la “Flota de Indias” y por conducto de esta carrera se cerraba el circuito al llegar a

los puertos de Sevilla o Cádiz, en la España peninsular. Pero ese circuito se ampliaba: por mar con los viajes que desde Acapulco se realizaban a los puertos meridionales de América, como el Realejo, Lima, Guayaquil, El Callao, Valparaíso y algunos menores, no siempre en travesías oficiales, muchas de ellas de contrabando, ya que las ricas mercancías lo ameritaban. Por vía terrestre era frecuente que desde San Blas se transportaran las ricas mercancías a Tepic y Guadalajara, celebrándose ferias a su paso por esas ciudades. Una de las consecuencias inmediatas de los viajes de la “Carrera de Filipinas” fue, como era de esperarse, de carácter comercial. Nos referimos a un acontecimiento especial y de suma importancia: las ferias. Una vez que se conocía por el aviso que daba el propio galeón y por la rápida propagación por vía terrestre y por la marina con las lanchas que iban de cabotaje, los comerciantes de toda la Nueva España iniciaban los preparativos para trasladarse a las ferias. La más importante, producto de la llegada del “Galeón”, fue la de Acapulco, pero también en Tepic y Guadalajara se celebraban unas más pequeñas. Al paso del navío por San Blas dejaba en el puerto varios cajones destinados a esas dos poblaciones, a las que acudían los comerciantes locales y de los alrededores para la adquisición de los ricos productos orientales. En la actualidad, familias importantes de Tepic conservan aún porcelanas y otros detalles que en su momento adquirieron en la feria.

La feria de Acapulco adquiría dimensiones significativas. El virrey avisaba por medio de bandos a los interesados para que se preparasen a conducir sus mercancías al puerto. Se realizaban preparativos para el reclutamiento de soldados para servir en Filipinas; se preparaban las cuerdas de prisioneros que debían cumplir sus condenas en las islas, y se procedía a reunir a los “situados” para enviarlos a las administraciones de Las Marianas y de las Filipinas. La feria duraba entre 25 y 30 días, pero el virrey podía prolongarla hasta dos meses a pedido de los comerciantes. Tenía lugar entre el 20 y el 25 de febrero y la actividad en el puerto era enorme, los mercaderes rivalizaban por llegar primero y así tener oportunidad de las mejores adquisiciones. La población se llenaba de recuas de mulas, los animales se dispersaban por todos lados, así como los arrieros y los comerciantes; los precios de los alquileres, de la comida y en general de

todos los productos indispensables se elevaban considerablemente; todos los miembros de la población querían obtener ganancias inusitadas con la afluencia de visitantes. Según Humboldt, la feria de Acapulco que él visitó tenía carácter internacional y no le pedía nada a las famosas ferias europeas ni a las americanas de Portobello o a la más o menos cercana de Xalapa en Veracruz.³¹

A través del aporte de las travesías del “Galeón” se complementaron y ampliaron admirable y eficazmente las dos grandes “carreras” de la armada española: la de Filipinas y la de Indias, y con ello, en todas las posesiones españolas de ultramar floreció no sólo el comercio, sino que su impacto fue mucho más allá. La influencia de estas actividades llegó a ser de carácter espiritual, social, económico y cultural; sin duda intervino en el arte, en sus diferentes manifestaciones; en la religión, la educación, las costumbres, la gastronomía, el vestido, el lenguaje y otros aspectos más que se escapan y que por la enorme extensión de su impacto abarcan a los muchos países que se enlazaban.³²

³¹ Véase Manuel Carrera Stampa (1953). “Las ferias novohispanas”. En *Historia Mexicana*. México: El Colegio de México, vol. 2, núm. 3, pp. 319-342. Disponible en: <<http://historiamexicana.colmex.mx/index.php/RHM/article/view/491/382>>. [Consultada el 17 diciembre de 2017].

³² Véase Mariano Juan Ferragut, “El Galeón de Manila”, en: <www.armada.mde.es/archivo/mardigitalrevistas/cuadernosihcn/66cuaderno/capo2.pdf>. [Consultado el 17 de junio de 2017].

Apéndice documental

Carta de Frey Andrés de Urdaneta en que da cuenta que a de ir a la jornada³³

En principios de mayo de este presente año de 60 recibí el real mandato de V. R. M. hecho en Valladolid a 24 de set. del año pasado de 59 por el que le es servido mandarme vaya en los navíos que don Luis de Velasco Virorrey de esta Nueva España por mandato de V.m. invía a las islas del poniente al cual mandato luego obedecí como el mandato de mi bien estimado señor al quien siempre [...] y beso los pies y manos de v. m. por la merced y favor que es servido hacerme en mandar servir deste su capellán y siervo. La información que a V. R. m. han hecho de que yo fui en la jornada que el comendador frai García de Loysa en servicio de V. m. hizo para las islas de Malucos, así es que yo fui en ella el año de 29 en la cual me ocupé años hasta que dí la vuelta de España donde en Valladolid el año de 36 dí a V. R. persona cuenta y relación de lo sucedido en aquella jornada los ocho años de los cuales estuve de asiento en las islas de Maluco y su comarca sirviendo a v. m. desde soldado como de capitán como encargos de la Real Hacienda hasta en tanto por una real cédula nos fue mandado dejásemos la tierra libremente a los capitanes del Serenísimos Rey de Portugal y vuelto de la Especiería hasta el año de 52 que nuestro Sr. Dios fue servido llamarme al estado de la Religión en que agora vivo, me ocupé en servicio de V. M. y lo sirvo del tiempo en esta Nueva España donde por don Antonio de Mendoza, visorrey de ella me fueron encomendados

³³ Viene de AGI, PATRONATO, 23, R.12, fols. 21 r. y v.

cargos de calidad, así en las cosas de la guerra que se ofrecieron como en tiempo de paz. Y después que estoy en la religión se han ofrecido asuntos importantes del juicio de V. M. en que algunas veces su visorrey don Luis de Velasco me ha ocupado y agora luego que el mandato de V.M. recibí noticia de ello al padre fray Agustín de Coruña, principal de la orden de nuestro padre Sto. Agustín en esta Nueva España y él y toda la orden con gran voluntad y devoción que tiene al [mandado] de v. m. obedecieron lo de él a mi mandado y mando me aparejase a ir a este viaje con otros tres religiosos y dado caso que según de mi edad que pasa de cincuenta e dos años y faltase salud que de presente tengo y los muchos trabajos que desde mi mocedad tengo, estaba necesitado de pasar lo poco que me resta de vivir en quietud, pero considerando el gran celo de V.M. para en todo lo que toca al principal servicio [...] y aumentado de su santa fe cathólica, me he dispuesto para los trabajos de esta jornada solamente confiando en el auxilio divino mediante el cual en su misericordia espero que su digna M. y real persona han de ir unidos muy mucho. El virrey don Luis de Velasco me ha comunicado el mandato de Vra. Real Magestad de acerca de lo toca a la navegación que manda hacer al poniente y tratado con él lo que me ha parecido que conviene al punto de nuestro mandado y de vuestra Mag. acerca de este negocio de su Sa. le ha parecido que vuestra Mag. será [puesto] en ese de cuenta de su real persona debió e de si juntamente con este va mi parecer sobre de ello para que vuestra mente mandado ver [mancha] lo que más fuere su provecho de vtra. Mag. suplico se [...] de mi la voluntad con [mancha] que con deseo de acertar en el [predicamento] según de dios y de vuestra Mag. cuya real persona e gran estado mayor se guarde y con que con aumento de muy mayores Reynos y por señoríos y que después le lleve dicha gloria celestial para que goce de dicha en el Reyno de la eternidad para donde le crio.

De Mexico a 28 de mayo de 1560

Su [...] Real Magestad

Beso los Reales pies y manos de vtra. Mag.

Vtro. Muy humilde capellán y menor siervo

Frai Andres de Urdaneta

La etapa de política de “defensa agresiva” y búsqueda de puerto californiano: Francisco Galí, Pedro de Unamuno y Sebastián Rodríguez Cermeño

Una vez abierta la ruta anterior del “Galeón”, el interés marítimo se trasladó durante algún tiempo a perseguir el encuentro del mítico “Estrecho de Anián”, que se consideraba existía hacia el norte de la costa occidental del Pacífico. Lo anterior condujo a la nueva exploración de los litorales de Baja California y especialmente los situados más allá de la península. A través de un piloto portugués que quedó en Huatulco después de la visita corsaria de Francis Drake a ese puerto en 1579, se obtuvieron noticias de que el inglés regresaría a Inglaterra cruzando el “Estrecho de Anián”. Según escribe León Portilla, lo que realizó el corsario fue navegar al norte hasta el grado 46 para regresar impulsado por los vientos hasta la Alta California y fondeó en la bahía que hoy lleva su nombre, cerca de San Francisco. Ahí tomó posesión de la tierra y le dio el nombre de la “Nueva Albión” en honor a su reina y a su patria, nombre que procede del griego.¹ Ahí permaneció un tiempo para partir después con rumbo a las Molucas y regresar seguramente por la ruta de la India a su patria. Drake desconocía el recorrido y demarcación de Rodríguez Cabrillo pues no lo menciona, como tampoco el camino de los navíos de Manila.

¹ El nombre tiene probablemente origen celta, pero los romanos lo confundieron con “albus”, blanco, en relación con los blancos acantilados de Dover, y se utilizó durante toda la antigüedad y la Edad Media, tomándolo de los historiadores antiguos Plinio el viejo y Ptolomeo.

Pasarían aún varios años hasta el gobierno del virrey arzobispo Pedro Moya de Contreras (25 de septiembre de 1584 al 17 de octubre de 1585), cuando volvió a despertarse el interés por la exploración al Pacífico noroccidental con una doble finalidad: ver si existía el tan buscado estrecho y localizar un buen puerto sobre el litoral californiano para abastecer a las embarcaciones procedentes de Filipinas y darles protección. Hay que recordar que la llegada a tierra americana se realizaba después de muchísimos días en alta mar y significaba para las naves una imperiosa necesidad de poder reabastecerse de buena agua, leña y algunos bastimentos especialmente frescos, así como cuidarse de los corsarios. El arzobispo virrey escribió al rey planteándole esta necesidad. El viaje de Drake despertó en España el temor de una invasión de sus posesiones e influyó en la introducción de un nuevo espíritu de política exterior que duraría durante los siguientes 200 años. Consistió centralmente en expandir su área de control por las costas californianas con una política de “defensa agresiva”.

Nada hemos sabido de la comunicación del virrey al rey, pero sí es un hecho que en marzo de 1585 se dio inicio a un nuevo viaje a Filipinas para, al regreso, explorar las costas californianas. Fue así como en 1583 Francisco Galí recibió el encargo, probablemente del virrey Lorenzo Suárez de Mendoza, Conde de la Coruña, para encontrar un buen puerto en las costas de California con objeto de abastecer a las naves que venían de Filipinas y, además, descubrir hasta dónde llegaba esa costa. Llegó hasta las Filipinas, Japón y Macao, puso nombre a la isla de “Sapan”, hoy Formosa, exploró algunas de las islas del “Archipiélago de Hawái” y desde luego, de regreso, la costa californiana. Según algunas referencias, estuvo en la zona próxima a San Francisco, pero sin llegar a descubrir el gran puerto, en tanto que otros registros dan por hecho que sí lo supo distinguir y que estuvo en él, 200 años antes que sus compatriotas los militares Gaspar de Portolá y Pedro Fagés. También se ha pensado y escrito que Galí pudo llegar a la costa más meridional de Alaska, pero parece ser que no navegó hasta esa altura septentrional, lo cual no le quita el mérito de ser el primer europeo que recorrió las costas del pacífico de Norteamérica, desde luego antes que Drake. Se le acredita al español haber trazado una ruta más

rápida del tornaviaje que la que creó Urdaneta, al navegar más al norte que el vizcaíno y aprovechar nuevas corrientes septentrionales, no sólo la de Kuro-Shiva.

Falleció o bien en Manila o en Acapulco (1586) y nos legó una relación de su viaje, la cual está perdida en gran parte. Sin embargo, otros autores, entre ellos Alexander von Humboldt, escriben que su manuscrito fue encontrado en Goa por el viajero holandés Jan Huygen van Linschoten, quien lo publicó como “Derrota de las Indias” (Ámsterdam, 1596, 1614 y 1626); se imprimieron también traducciones en inglés (Londres, 1598), en alemán en el mismo año, en latín (La Haya, 1599) y en francés (Ámsterdam, 1610, 1619 y 1638).

Algunos investigadores creen que Galí redactó un relato más largo de sus viajes y experiencias que hoy se ha perdido, pero del que se dice que quedan algunos fragmentos en la Biblioteca Nacional de México con el título de “Viaje, descubrimientos y observaciones de Acapulco a Filipinas y desde allí a Macao y por la costa de Nipón a Nueva España”, sin embargo, contamos con referencia oficial autorizada que nos señala que en nuestra biblioteca no hay indicios de su existencia.

Con Galí viajó el gran cosmógrafo valenciano Jaime Juan, quien años más tarde, en 1598, observaría un eclipse de luna en la Ciudad de México y dejaría escritas sus observaciones y mediciones.² Es probable que este científico estuviera para ese año en Filipinas, ya que en 1598 vino directamente a la Nueva España desde España.

En su trabajo sobre Unamuno,³ Wagner toca el viaje de Galí y nos dice que salió de Macao el 24 de julio de 1584, en donde inverno y esperó algunas revisiones pues se tenía la sospecha de que pretendía ir a Perú desde Macao. Arribó a Acapulco el 17 de diciembre con su piloto, un tal Alonso Gomes, unos pasajeros portugueses y algunos prisioneros. En una carta del virrey arzobispo enviada desde Veracruz en febrero de 1585, co-

² Véase María Luisa Rodríguez-Sala (1998). *El eclipse de luna. Misión científica de Felipe II en Nueva España*. Huelva: Universidad de Huelva, Instituto de Investigaciones Sociales, Instituto de Astronomía-UNAM, Academia Mexicana de las Ciencias, Colección Montañana

³ H. R. Wagner (1923). “The voyage of Pedro de Unamuno to California in 1587”. *California History* 2, 2 (julio): 140-160.

munica al rey el arribo en diciembre a Acapulco del navío de Galí, el “San Juan”. Desde Manila habían salido otras dos naves, la “San Martín” y la “Santa María de Jesús”; la primera llevaba la misión de recorrer las costas californianas y la segunda acercase a un puerto que, según Antonio de Espejo, estaba cerca de Nuevo México y cuyas costas podían correr hacia China. Ninguna de las dos había llegado a Acapulco; la “Santa María” lo hizo hasta el 29 de febrero con sólo el maestre y 9 de los 19 tripulantes; el capitán, el piloto y 76 tripulantes y pasajeros habían fallecido. Para el 25 del mismo mes el “San Juan” y el “San Martín” estuvieron listos para partir de nuevo. El gobernador de las Filipinas, Santiago de Vera, se quejó ante el virrey, en junio de 1587, de que los barcos estaban en mal estado y que tal vez fuera necesario disponer de otro navío para continuar la travesía; le señaló que Galí había fallecido y que el mando había pasado a Pedro de Unamuno. Los informes que del gobernador se conocieron en su momento dieron lugar, según escribe León-Portilla, a lanzar una nueva expedición según se había previsto. Se la encargó al capitán Unamuno, sobre quien volveremos más adelante.

Es muy escasa la información sobre Francisco Galí, inclusive su apellido se menciona como Galli o Gaulle y en un documento lleva como apellido también el de Stroza. Poco se conoce de su vida en España: pudo haber nacido en Sevilla en 1539 o ser originario de Italia, según nos dice Morato Moreno, como también que fue piloto en la “Carrera de Indias” y murió con el grado de capitán, pudiendo pertenecer a una familia de “alarifes” de la capital andaluza.⁴

Gracias a Morato sabemos que Galí estuvo en Tlacotalpan, en donde realizó un mapa de la localidad que acompañaba a la “Relación geográfica de Tlacotalpa” (1580), firmada por el alcalde mayor Juan de Medina, quien respondió al interrogatorio (1577) enviado por Felipe II a las autoridades de las Indias. En ese mapa Galí firma como “Estrada Galí” y el estudioso español lo identifica como el mismo marino, nosotros sólo lo seguimos,

⁴ Manuel Morato-Morano (2017). “Map of Tlacotalpa by Francisco Gali, 1580: An Early Example of Local Coastal Chart in Spanish America”. *The Cartographic Journal*, 55, 1, pp. 1-13. Disponible en: <<https://doi.org/10.1080/00087041.2017.1323152>>. [Consultado el 7 de marzo de 2017].

pues no hay otra forma de comprobar que se trata de la misma persona, únicamente el segundo apellido, “Galí”, tan poco usual.

PEDRO DE UNAMUNO Y SU VIAJE EN 1587 DE MANILA A ACAPULCO

Como resultado del ataque que perpetró Drake en el septentrión novohispano en la Nueva España, se preparó una nueva navegación a cargo del capitán Unamuno, quien se encontraba en el poniente. En el verano de 1586 abandonó Manila con dos navíos y a pesar de que sus instrucciones eran las de volver a la Nueva España, se dirigió a Macao en donde las relaciones entre españoles y lusitanos no eran buenas. La llegada a ese puerto con una nao y una fragata, pero sin una orden expresa, fue conocida por el capitán portugués mayor del lugar, Jerónimo Pereira, y dio lugar a que el 10 de julio de 1587 se acusara a Unamuno de pretender hacer el corso. Se le siguió proceso y se quedó sin sus navíos, los cuales le fueron requisados; la carta la remitió el capitán Pereira al virrey de la Nueva España.⁵

Una vez que la Audiencia absolvió a Unamuno, éste logró adquirir una nueva nave, la “Nuestra Señora de la Buena Esperanza”, con al apoyo del franciscano Martín Ignacio de Loyola, sobrino del fundador de la obra jesuita y quien tenía experiencia en los viajes por la región. Junto con otros dos franciscanos portugueses, un tal Gomes como piloto, unos cuantos marinos e indios de Luzón, zarpó de Macao el 12 de julio del mismo año (1587) y llegó a Acapulco en el tiempo usual, el 22 de noviembre siguiente. En su viaje dio aviso de las actividades del pirata inglés Cavendish, quien estaba en espera del Galéon “Santa Ana”, al cual atacó y casi destruyó al sureste del Cabo San Lucas. Este certero ataque motivó que las autoridades virreinales pusieran mucho más interés en la protección de las costas, especialmente en la búsqueda de puertos para resguardo. Sobre el viaje de Unamuno, su derrotero lo tenemos consignado en varias copias;⁶ será ese documento el que guíe la interpretación sobre esta travesía.

⁵ AGI, PATRONATO, 25, R.31.

⁶ “Relación del viage y que hizo el capitán Pedro de Unamuno desde 12 de julio de 1587 que salio de la isla Macarera que está una legua al sur de la ciudad de Macam en la fragata nombrada

Unamuno nos dejó un documento no demasiado detallado, pero sí suficiente para conocer su viaje. Lo inicia al escribir que partió de una isla llamada Macarera el domingo 12 de julio hacia el mediodía y caminó hacia el este-sureste doce leguas y para las once de la noche se encontraba frente a la Isla de Leme, con dirección al Pacífico abierto. No hemos localizado a qué islas actuales correspondan estos nombres, pero sí que habían pasado las Islas Bubuyan (Vavuyanes) al extremo nororiental del archipiélago de las Filipinas. Para el 28 de julio tuvieron a la vista dos islas pequeñas “que tenían como tres leguas de boj cada una y apartada una de otra como una legua y media”; en altura de los 25 grados y medio, sin puerto en ninguna de ellas, ni árboles ni agua, o sea que no eran de “provecho” y por lo tanto la nombraron “La Sin Provecho”.

De estas islas se tomó el rumbo hacia las llamadas “Rica de oro” y “Rica de plata”; la primera, supuestamente, en derrota al este unas 330 leguas y según ellos en altura de 29 a 31 grados y medios escasos, y la segunda podría quedar poco más al norte. Para el miércoles 31 de agosto y los días siguientes se las buscó por todos los rumbos y no las pudieron hallar “[...] por donde se entiende no las haber, sino que alguna por oídas le mandaría pintar en su carta”.⁷ Estas islas siempre fueron sitios míticos, ya que en ningún mapa se logró situarlas, sin embargo, muchos navegantes de la época las mencionan.

Más adelante, hacia el 23 de agosto, se refieren a la isla del “Armenio”, según algunas cartas a unas 20 leguas de la “Rica de plata”, en altura de 34 grados, que vendría a corresponder, aproximadamente, a la parte meridional del archipiélago de Japón; tampoco la pudieron identificar. Para el jueves 3 de septiembre se encontraban en 39 grados, pero tuvieron

Nuestra Señora de Buena Esperanza, hasta 22 de noviembre siguiente que entró en el puerto de Acapulco en la Nueva España, y lo que más le sucedió en las costas de la California su recalada, y mansión que hizo en ellas”. Una copia en el Museo Naval de Madrid con el Ms.199; otra en el Archivo General de Indias, PATRONATO 25, R. 32; otra en la Real Academia de la Historia de Madrid, M. 38, y una transcrita en Californiana, I, documentos para la historia de la demarcación comercial de California, 1583.1632, 2 vols. Edición, estudio y notas por W. Michael Mathes, 1965, Madrid, José Porrúa Turanzas, vol. 1.

⁷ Rodríguez-Sala *et al.*, *Navegantes, exploradores y misioneros...* p. 20.

que descender al sur por los fuertes vientos y el intenso frío, para llegar a los 35 grados. Hacia mediados de octubre les pareció ver tierra, pero muy cubierta de neblina y no pudieron identificarla. Sólo encontraron dos islotes pequeños, según ellos pegados “con la tierra firme” y llegaron hasta “un tiro de arcabuz”.

Para el 18 de octubre tomaron el bordo de la tierra y una vez que aclaró el día vieron una “alta a la parte del Sur con unos tres árboles de pino en lo más alto, lo que sirve de señal”. Encontraron muchas humaredas e indicación de buen puerto y bahía. Consultados los tripulantes, especialmente el jesuita que venía con ellos, comisario de la China, decidieron arribar a ese accidente geográfico. Le dieron el nombre de “Puerto de San Lucas”, pero no debe confundirse con el Cabo San Lucas, mucho más al sur, en la misma península.

Por ese punto fluía un río al este y el capitán envió un contingente a explorar la tierra que tenía buenos árboles de encinos, sauces, fresnos, alcornocques y variadas yerbas olorosas como manzanilla, poleo y tomillo. Río arriba encontraron caminos muy trillados y varias rancherías viejas similares a unas carboneras, en las cuales cabían alrededor de unas diez personas. En su camino de regreso al navío tuvieron un encuentro con algunos indios y el resultado fue unos pocos heridos españoles y varios indios muertos; gran cantidad de naturales se dejaron ver y, consecuentemente, los españoles se retiraron hacia el navío calmadamente. Se tomó la decisión de continuar el viaje y no hacer mayor caso de los indios que quedaban atrás o los que venían por las costas. Sin embargo, no se perdió el interés en buscar algún buen puerto.

Hacia finales de octubre se encontraban en altura de 30 grados norte y con diez brazas de fondo. Desde ahí decidieron emprender lo más pronto posible el retorno a Acapulco, ya que los heridos requerían atención y medicinas de las cuales carecían. La relación la concluye el autor con una recopilación de lo realizado y aclara que no llegaron a las islas de “Lequio”, “Japón” ni “Pescadores” por ser tierras ya descubiertas y además contar solamente con una embarcación pequeña, poca gente y sin artillería, en tanto que los habitantes de esas tierras eran muchos y beligerantes. Pasa después a señalar las distancias recorridas y enuncia que desde las “Islas

Babuyanes” en 20 grados hasta el Puerto de San Lucas, que se descubrió en 35 grados y medio norte, se navegaron 1 890 leguas por diferentes rumbos, si bien en línea recta la distancia se reducía a 1 550 leguas. Desde el puerto de San Lucas al Cabo San Lucas en el extremo sur de la Baja California y en 20 grados, la distancia recorrida fue de 190 leguas, en tanto que desde ese último punto al puerto de Acapulco navegaron 260 leguas.

A la altura del Cabo Corrientes en la boca del Valle de Banderas, la Audiencia de Guadalajara había enviado una pequeña nave para avisar a las embarcaciones, especialmente al “Galeón de Manila”, que en la costa de Mazatlán estaba el corsario inglés dando carena a su nave y que se comunicara este hecho entre las naves que se encontraran. Los tripulantes de la embarcación dieron a los de la lancha de aviso bastimentos suficientes para un mes y así pudiera continuar su ronda de vigilancia en esa zona de peligro.

Finalmente, la nave de Unamuno entró en Acapulco el domingo 22 de noviembre, y desde ese puerto escribieron al virrey dando cuenta del largo suceso y de los trabajos del viaje. Firma el documento Pedro de Unamuno y lo coteja con el original Antonio de Castro.

Como se puede apreciar, el documento original de Unamuno no es demasiado detallado: se expone un poco más en los encuentros con los naturales a lo largo de ese río que corría al este, o sea interiorizándose en el continente, y que podría corresponder al Sistema del Río Sacramento hacia los 38 grados norte. No descuidan la búsqueda del puerto y llegan a localizar el que llamaron de San Lucas, hacia los 35 grados, que bien podría ser alguno en el actual condado de San Luis Obispo en California, tal vez cercano el actual sitio de Avila Beach, ya que no se localiza ningún puerto sino hasta el de Los Ángeles, en una altura más meridional. Sin embargo, recordemos que la precisión en fijar las coordenadas era muy poco confiable y generalmente se daba una y media diferencia en grados.

De un cierto interés es conocer las distancias que Unamuno señala entre los diferentes puntos que recorrieron, que como ya sabemos no eran cercanos y sí muy difíciles de navegar en una fragata pequeña como era la que él condujo. La llegada a Acapulco fue muy bien recibida por las autoridades y el religioso jesuita se encargó de comunicarla detalladamente

al virrey. No se ocupa de los aspectos de la travesía, sino que busca librar de todo cargo a Unamuno por su salida de Macao, la cual aduce que se debió al tiempo adverso. Condena a quienes se apropiaron de sus embarcaciones y con ello retrasaron el viaje. El religioso trajo consigo a un joven japonés, a quien pretendía introducir ante el rey, pero se queja de carecer de dinero para comprarle vestimenta a la española; desconocemos qué sucedió con este nipón.

Poco después de la llegada, el virrey Álvaro Martínez de Zúñiga, marqués de Villamanrique, dirigió al rey unas cartas en las cuales anexa el reporte de Unamuno en dos versiones: la carta del padre Martín Ignacio de Loyola, otra de Jerónimo Pereira fechada en Macao y la copia de una carta del gobernador de Filipinas, Santiago de Vera, fechada alrededor de mayo de 1586. Los documentos fueron enviados en enero del siguiente año, 1587, y tal vez salieron hacia España en la flota del mes de febrero. De ellas hemos localizado una de las cartas del virrey Villamanrique al rey del 17 de diciembre de 1587, en la cual, entre otras cosas, le comunica que el “22 de noviembre de este año llegó al puerto de Acapulco una fragata que salió de Macao con el capitán Pedro de Unamuno que es la persona que sucedió al capitán Francisco Galli, a quien envió el arzobispo gobernador”. También menciona la querrela de Unamuno por habersele quitado el navío y otras cosas, así como del descubrimiento, del cual el virrey dice que aún no tiene noticias completas. A esta carta se anexa la del jesuita Martín Ignacio de Loyola, quien explica y habla en favor de Unamuno en lo relacionado con el ataque que sufrió en Filipinas.⁸ Sin embargo, en esta misiva virreinal no se anexa ninguno de los documentos originales sobre el viaje de Unamuno.

Debemos señalar que sobre la trayectoria privada o pública del capitán Unamuno no hemos localizado documentación específica. Tan sólo se dice de él que era un buen marino y capitán, probablemente sevillano, pero no tenemos noticia sobre su vida en España, en Filipinas y en la Nueva España. Es uno de los muchos marinos que contribuyeron al descubrimiento

⁸ AGI, México 21, N.30, “Carta del virrey marqués de Villamanrique”.

y exploración de las costas californianas e hicieron posible el viaje desde Filipinas a la Nueva España, pero de quien poco recuerdo ha subsistido.

Un suceso no tan inusitado en el largo y difícil trayecto del “Galeón de Manila” –uno de los ataques corsarios ingleses–, dará lugar a nuevas exploraciones a lo largo de las costas californianas. El ataque de Thomas Cavendish perpetrado a principios de noviembre de 1587 al galeón “Santa Ana”, no fue insignificante, ya que se trató de uno de los navíos más grandes de la “Carrera de Filipinas” y sufrió una casi total destrucción después del saqueo de sus riquezas y de la detención de su tripulación. La dimensión de la acción fue tal, que alertó enormemente a las autoridades virreinales. El galeón venía capitaneado por Tomás de Alzola, sobrecargado y sin artillería; el corsario inglés, conocedor de estas adversas circunstancias para la nave y afortunadas para él, la esperó a la altura del Cabo San Lucas frente a la península de Baja California y atacó al galeón el 14 de noviembre. Lo capturó y despojó de sus riquezas, mucha plata, abundante oro, numerosas perlas y piedras preciosas de Burma, así como marfil de la India y muchas otras mercancías valiosas. Liberó a sus 180 tripulantes y pasajeros en Cabo San Lucas y al terminar de saquear el galeón entregó, galantemente, a su capitán la bitácora del barco, con su firma al pie de los detalles del botín que se llevaba. El corsario Cavendish, con las riquezas a bordo, continuó su viaje por el Pacífico hacia fines del mes de noviembre; del galeón asaltado se llevó a un experimentado piloto, buen conocedor de las rutas del Pacífico, el español Alonso de Valladolid. La nave quedó sumamente deteriorada, pero gracias al cumplimiento efectivo y cabal de los roles marineros de sus tripulantes, recuperaron y arreglaron lo poco que quedó del galeón y fueron capaces de conducirlo al puerto de Acapulco a donde llegaron hacia principios del mes de diciembre. Entre los hombres de la nave venía su piloto mayor, el portugués Sebastián Rodríguez Cermeño o Soromenho, sobre quien volveremos más adelante.

El virrey en turno, Luis de Velasco el segundo, fue a quien correspondió enfrentar la grave situación provocada por la acción pirata inglesa, que se convirtió en un asunto prioritario en relación con las Californias y consecuentemente para el poniente. Por supuesto Velasco consultó el asunto interna y externamente y debió obtener la aprobación del monar-

ca para emprender una nueva exploración por las costas peninsulares y septentrionales californianas.⁹ Desde mayo de 1591 expresó al rey su preocupación sobre el duro viaje desde el lejano poniente, desde las islas Filipinas, y la falta total de puertos en la costa californiana en donde las embarcaciones encontrarán refugio para descansar, obtener agua y leña y refugiarse en caso dado, aunque ya se tenía idea de acondicionar el puerto de Monterrey. El 5 y 8 de febrero de 1593 el virrey recibió una cédula real en la cual se le ordenaba proceder a la exploración; respondió que se carecía de fondos para costearla, pero que contaban con un hombre, Rodríguez Cermeño, dispuesto a realizarla siempre que se le permitiera llevar dinero para pagar rescates en los puertos que encontrara.¹⁰ Velasco no cejó en su solicitud, pero fue hasta el 17 de enero de 1594 cuando el rey aprobó la realización de la exploración por aquellas costas. El virrey, en su misiva al rey del 6 de abril de ese mismo año, asienta que a pesar de que Rodríguez Cermeño era portugués, era un experto en la navegación y que, además, no había algún español en la profesión que fuera capaz de llevar a cabo esa exploración.¹¹

Dada su experiencia en la región debido a sus varias travesías desde las Filipinas, el encargo finalmente le fue concedido a Rodríguez Cermeño en 1595. Se le encomendó que en el viaje de regreso de Filipinas explorara las costas, las más septentrionales posibles, intentara saber algo más sobre el mítico “Estrecho de Anián” y, desde luego, buscara un puerto o puertos adecuados para prestar auxilio a las naves de la “Carrera de Filipinas”.

SEBASTIÁN RODRÍGUEZ CERMEÑO, PILOTO MAYOR, Y SU EXPLORACIÓN DE COSTAS BAJACALIFORNIANAS

Este nuevo personaje fue originario de Sesimbra, en Portugal, en donde nació un 27 de marzo de 1560 y falleció en 1602, sin que sepamos el lugar.

⁹ No hemos localizado la correspondencia entre el virrey Velasco y el monarca.

¹⁰ Henry R. Wagner (1924). “The Voyage to California of Sebastian Rodriguez Cermeño in 1595”. *California History* 3, 1 (abril): 3-24

¹¹ Raymond Aker (1965). “The Cermeño expedition at Drake’s Bay, 1595. A research report of the Drake navigators guild”, California: Drake Navigators Guild editor, pp. 7 y 8.

Durante su trayectoria estuvo siempre al servicio de la Corona española. No es mucho más lo que sabemos de él, sólo que fue reconocido como un buen y diestro marino y plenamente cumplidor de sus roles como tal.

El 14 de junio de 1593, ya piloto mayor de la “Carrera de Filipinas”, solicitó se le recibiera información de sus servicios, como era usual, con la intención de solicitar alguna merced. La Audiencia novohispana aceptó su solicitud y permitió que se presentaran los testimonios; el proceso se inició en octubre de ese año y los diferentes testigos coincidieron en exponer los siguientes puntos testimoniales: en primer lugar, que había sido piloto mayor en la “Carrera de Filipinas” y que era muy diestro y experimentado; después coinciden en que venía en el galeón “Santa Ana” como su piloto mayor —el galeón que atacó y saqueó Cavendish—, y que Rodríguez Cermeño se resistió a ser conducido por el inglés en su nave y huyó a esconderse en el monte. Al retirarse el corsario se quedó con los tripulantes desembarcados y tomó a su cargo la reconstrucción indispensable para que la nave pudiera continuar navegando y conducirla, más o menos a salvo, a Acapulco, como anotamos atrás. Logró esto, precisamente, gracias a su buen saber, a su buen oficio como marino y al cumplimiento de su rol como piloto. Igualmente, los testimonios son acordes en que la merced que solicitaba el piloto podía serle concedida y correspondía a la que se otorgaba en Portugal a los pilotos, sin que hayamos podido reconocer en el escrito si se trata del hábito de Cristo o alguno similar, ya que la paleografía no es clara. El propio Rodríguez Cermeño concluye su petición escribiendo que quedaría agradecido de cualquier merced que el monarca quisiera concederle.¹² No sabemos si alguna vez se la otorgó.

RECONOCIMIENTO DE LAS CALIFORNIAS CON SALIDA EN MANILA (1595)

Para ese año Rodríguez Cermeño desempeñaba su rol de marino como capitán del galeón de la “Carrera de Filipinas”, el “San Agustín”, cuyo propietario Pedro Sarmiento lo había ofrecido al rey para el viaje a la Nueva España. En esas fechas el virrey Velasco había dado a Rodríguez Cermeño

¹² AGI, México, 221, N 2.

el encargo de explorar detenidamente las costas de las Californias en su viaje de regreso de las Filipinas. Pero, previamente, el 6 de abril, el virrey había adquirido la nave “San Pedro” para que figurara en la travesía de ida y, en caso de que no hubiera otra disponible en Filipinas, también en la de regreso. Partió de Acapulco el 21 de marzo de 1594 y cuando arribó a Filipinas, el gobernador Pérez de Marinas decidió efectuar un contrato con el capitán Pedro Sarmiento para que supliera un barco, otorgándole permiso para embarcar diferentes mercancías. La nueva nave era una pequeña de no más de 200 toneladas y en ella no sólo Sarmiento cargó sus pertenencias, sino también otros mercaderes, como era lo usual en los viajes del galeón.

Sobre el viaje del piloto mayor Rodríguez Cermeño contamos con un derrotero y una relación de los cuales el original se encuentra en el archivo sevillano y existe alguna copia en fuente secundaria.¹³ Mencionamos aquí que todas las referencias que vamos a citar o comentar, proceden precisamente de ese documento, razón por la cual no las insertamos a pie de página en cada ocasión que pareciera necesaria.

De acuerdo con el documento, el martes 5 de julio de 1595 por la mañana Rodríguez Cermeño zarpó del puerto de Cavite con su carga, algunos pasajeros y pocos soldados. Ese día surgieron al pie del “Frayle” para levantar velas con un vendaval que se agudizó a las cuatro de la tarde y los obligó a refugiarse en la isla de “Mari Veles”, situada en una de las islas mayores, la de Luzón. Durante los siguientes días, bajaron al sur hasta la gran isla de Mindanao, en donde dejaron ropa y algunos pasajeros, pues la nave iba sobrecargada. Pasaron a las islas de Baco y de Mariduque, y para el lunes siguiente amanecieron en la Isla de Sibuyan al sur de Luzón, a la que luego llamaron de Yuban, que bien puede corresponder a Bulayan, ya en camino para buscar la salida del archipiélago hacia mar abierto para el miércoles de ese mismo mes de julio. Recordemos que el paso se efectuaba por el difícil “Estrecho de San Bernardino” o “Embocadero de

¹³ AGI, México, 27, N.17: “Derrotero y relación del descubrimiento que hizo el Capitán y piloto mayor Sebastián Rodríguez Cermeño por orden de S.M., hasta la isla de Cedros, y descubrimiento del cabo Mendocino y Californiana”, I, Documentos... vol. 1, pp. 163-178.

San Bernardino” que conducía propiamente ya a las aguas del Pacífico. El autor menciona el Cabo del Espíritu Santo, probablemente en una de las últimas islas del archipiélago, una vez cruzado el estrecho.¹⁴ Los vendavales los empezaron a atacar. El tres y cuatro de agosto anduvieron con rumbo este-ordeste en una singladura de 24 horas; fueron avanzando en las latitudes y para el miércoles se encontraban en 22 grados norte; las corrientes los empujaban del septentrión hacia el sur hasta pasar por las islas llamadas “Los Volcanes”, que eran conocidas en la ruta y a cuya punta llegaron el viernes 27 de agosto, ya en territorio del actual Japón y en 24 grados de altura. Para el miércoles estaban en 30 grados y medio norte; en los siguientes días de septiembre, siempre con viento del nordeste a popa, subieron obligadamente hasta poco más de los 42 grados largos, por supuesto dirección noreste. Su rumbo iba dirigido hacia la Nueva España, pero durante los largos dos meses siguientes se internaron en el piélago marino y no vieron tierra californiana hasta el 4 de noviembre por la mañana, cuando vislumbraron unas montañas con muchos pinos muy cubiertos; para la noche avistaron numerosos fuegos. Como llevaba señalado, Rodríguez Cermeño fue costeanado y tomando el fondo para encontrarse con que se trataba de una costa muy peligrosa y brava, con mucha reventazón en tierra debido a las muchas islas y arrecifes que impedían acercarse. En seguimiento del litoral y a media legua de la tierra, encontraron un bajo que consideraron era el “Cabo Mendocino porque allí corrió la costa al sureste y la otra de poniente al norte cuarta al nordeste y yendo prosiguiendo navegando con todo el trapo por ver de día si se descubría y alcanzaba a algún puerto donde entrarse”. A los navegantes no les fue fácil localizar un espacio adecuado para que el navío penetrara, pero gracias a la presencia de unos bajos de peña grande y después una especie de boca alta con una buena punta, limpia de arena de varias brazas de profundidad, pudieron surgir y “era una vaya (bahía) grande a manera de una herradura y dentro hace un río donde de pleamar y agua llena hay en la barra trece brazas de fondo” con una buena anchura. En ese sitio vieron tres islotes y una pequeña isla, encontraron agua dulce

¹⁴ No lo hemos localizado en la geografía moderna.

en un río caudaloso y junto a él unos indígenas naturales robustos, los hombres sin vestido alguno y las mujeres cubiertas con una faldilla y pieles de venado. Tenían con ellos pequeñas embarcaciones de zacate, que se asemejaba al tule de la Laguna de México, según queda escrito. Los españoles realizaron una incursión a la tierra con varios soldados y desembarcaron en la playa, donde encontraron numerosos indígenas de todas las edades cerca de sus casas en forma de cuevas de arena cubiertas de zacate. El narrador señala que, “al uso de los indios chichimecas” tienen arco y flecha y llevan pintado el cuerpo, pero no con pintura tan gruesa como lo hacen los mexicanos. Se percataron de que estos indígenas carecían de hierro para cortar y también de que la tierra debía ser fértil, pues observaron avellanos, bellotas, madroños, yerbas de olor y otras frutas. Las aves eran numerosas y cerca de los ríos se veían cangrejos y en el bosque se percibía la presencia de venados.

Este sitio que, según el relator, se llamaba “vaya grande” (bahía grande), él lo nombra “puerto de San Francisco” al escribir: “salimos de la vaya (bahía) y puerto de San Francisco” en donde se habían perdido y lo dejaron por la mañana del 8 de diciembre y anotó que se encontraba en 38 grados y medio, sus coordenadas actuales corresponden a: 37°46'N, y la distancia entre una punta y la otra de esa bahía era de 25 leguas. En realidad, para la época la diferencia de coordenadas no es elevada, era la usual para las medidas que se empleaban durante esos años, de donde sin duda estuvieron en el actual San Francisco.

El domingo por la mañana Rodríguez Cermeño volvió a navegar y descubrió una ensenada a la que le puso por nombre “La bahía de San Pedro” (estaban en la de Monterrey), con una distancia de 15 leguas de boca a boca y la altura que leyeron fue la de 37 grados norte. Continuaron navegando por la costa durante los siguientes días y observaron y encontraron una nueva ensenada que corría del norte al oeste y que era “brava y de barrancas”, con muchas serranías altas aunque “peladas”, sin encontrar alguna punta de abrigo y al final de las 20 leguas de costa. Descubrieron cuatro o cinco islotes sin bajos ni arrecifes y más adelante vieron a muchos indígenas encima de unas barrancas en donde tenían sus casas y en la costa unas balsas como canoas con las cuales pescaban.

Algunos de ellos los visitaron en la embarcación, en donde los agasajaron con algunos pedazos de telas de vivos colores y los españoles les solicitaron comida, la cual les llevaron en forma de atole de bellota amarga. Los viajeros sufrían hambre y tuvieron que matar al perro de a bordo para comerlo guisado. Para el 14 del mes llegaron a una punta de tierra que según el relator la llama “de pescadores”: la recorrieron al sureste y la consideraron en altura de 34 grados; observaron por la noche muchos fuegos de las ranherías de indios pescadores.

Durante los siguientes días hasta el 17 de ese mes, recorrieron la costa y descubrieron varias islas unidas entre sí por pasajes en donde recibieron pescados; ellos mismos pudieron pescar varios y sustentar sus necesidades. Probablemente se haya tratado del Canal de Santa Bárbara con sus numerosas islas. Se menciona el descubrimiento de una isla a la que llamaron de San Agustín y en ella recibieron alguna comida de panes de camote que les causó mucho daño. En las cercanías pudieron finalmente encontrar un arroyo que les ayudó en su mucha necesidad para surtirse de buena agua; se mantuvieron dos días en ese sitio.

Continuaron su navegación por la costa con el pensamiento y la dirección puestos en llegar a la Isla de Cedros, ya que la mayor parte de la gente iba enferma, sin duda ya de escorbuto, y necesitada de descanso. No prestaron demasiada atención a la costa y tampoco a buscar puerto adecuado, ya que al capitán le urgía acortar la distancia hacia la isla mencionada. Ésta, según sus indicaciones, “corre de noroeste y sureste con inclinación al Sur, es tierra alta y seca con algunos árboles y con una costa limpia” y de la parte del norte fluye un arroyo de agua dulce; en su poniente tiene tres islotes entre los cuales se puede navegar. Los expedicionarios dejaron de lado la isla de referencia y sin más comentarios navegaron muchas leguas hasta su llegada al distante puerto de Chacala, a la altura de la población de Compostela, ya en plena Nueva España, en donde desembarcaron a la gente.

ACERCA DEL VIAJE DE MANILA A CHACALA

Como se puede apreciar en la relación que hemos seguido en su original, pocos son los acontecimientos geográficos que destaca. Naturalmente, el autor tan sólo los presenta, sin mayor comentario de su valor o aporte. La empresa de Rodríguez Cermeño ha sido estudiada muy especialmente por autores norteamericanos como C. E. Chapman y fundamentalmente Henry R. Wagner, que si bien ya lejanos en el tiempo, son aún de gran vigencia y frescura y no hemos encontrado estudios más recientes. Wagner, desde luego, sigue al escritor original Rodríguez Cermeño, pero el autor moderno nos deja observaciones sumamente interesantes que nosotros no estamos en condiciones de superar, por lo cual los comentamos aquí. Wagner es de la opinión de que Rodríguez Cermeño contaba con un mapa de la costa, ya que emplea diferentes denominaciones ya mencionadas antes, pero no hace alusión al viaje más reciente, el de Pedro de Unamuno. Para el historiador norteamericano, Rodríguez Cermeño menciona solamente dos nombres nuevos: la bahía de San Francisco que corresponde, según Wagner, a la Drake Bay, y la bahía de “San Pedro que ciertamente era la Bahía de Monterey, a pesar de que la latitud de 37° norte que le asigna es demasiado baja”, aun conociendo los errores de la época.¹⁵ Sin embargo, Wagner no acata totalmente la permanencia de Rodríguez Cermeño en el Canal de Santa Bárbara y en las islas de Santa Catalina y San Clemente, ya que la que nombra Bahía de Pescadores es la actual bahía de San Diego. No obstante acepta la relación de las islas que se encuentra en el documento como correspondientes al Canal de Santa Bárbara; lo que no acaba de admitir es que los indios sean los de esas islas y se basa en el tipo de embarcaciones que utilizaban. No le parece que sean las descritas como de tule, ya que estos naturales utilizan más adelante botes de borda. Por lo que se refiere a las Islas de Santa Bárbara, el historiador norteamericano escribe que, según la narración, pasaron por la parte norte de la Isla de Santa Rosa y por el canal de ésta con San Miguel y después, de regreso, por

¹⁵ Henry R. Wagner (1924). “The voyage to California of Sebastian Rodriguez Cermeño in 1595”. *California History*, 3,1 (abril): 6.

la parte sur de Santa Rosa y la Isla de Santa Cruz, desde donde cruzaron a tierra firme, probablemente al actual Point Vicente.

Wagner señala, basado en el dicho de un residente local actual, que Rodríguez Cermeño bien pudo surgir o desembarcar en algún lugar de la costa de San Luis Obispo, probablemente en un sitio conocido actualmente como Cave's Landing en el norte de la bahía.¹⁶

Por otro lado, Wagner no hace ningún comentario sobre las frecuentes comparaciones del capitán Rodríguez Cermeño con los indígenas del centro de México. Nosotros destacamos que los compara en sus embarcaciones de tule, en sus casas en forma de cuevas de arena y en sus arcos y flechas, y vuelve a hacer la comparación cuando describe las pinturas del cuerpo que llevaban los naturales de las costas californianas, tan similares a las de los aguerridos chichimecas, si bien considera que el material que utilizan los segundos es mucho más grueso.

Algún otro trabajo sobre esta expedición marítima menciona la pérdida de la embarcación "San Agustín", pero, a lo largo de la relación del capitán no encontramos la menor alusión a haber sufrido un percance de esa magnitud. Sólo hay una breve referencia a un fuerte huracán que los obligó a refugiarse, pero nunca a haber perdido su navío.

Sin embargo, una fuente primaria –la carta del virrey marqués de Montesclaros al rey–, hace clara alusión a "la pérdida del navío San Agustín", pero no señala ningún detalle del suceso. Sólo se escribe que "venía de las Islas de Poniente hacia el descubrimiento de las costas de la Mar del Sur" y que llegaron a puerto algunas gentes que se salvaron, oficiales que pretendían culparse unos a otros "como siempre acontece en semejantes sucesos". La Audiencia de Guadalajara, por haber llegado a su jurisdicción los restos de la embarcación, fue la autoridad que siguió los hechos y será, dice el virrey, la que determine a los culpables.¹⁷

Alguna fuente secundaria, si bien más de difusión que académica, hace también alusión al naufragio del galeón e inclusive a restos de mercancías orientales encontradas entre tribus aborígenes, los Miwok de esas

¹⁶ *Ibidem*, p. 8.

¹⁷ AGI, México, 23, N.50, fol. 5.

costas. Lo que pareció haber acontecido es que a la altura de la Drake’s Bay se produjo una tormenta tan fuerte que el ancla no soportó la tensión, se rompió y la nave fue arrastrada hacia la costa en donde se estrelló y propiamente se deshizo; la valiosa carga se dispersó, hubo unos cuantos muertos y el resto de la tripulación pudo rescatar lo que quedó de la embarcación y armar una nueva. La bautizaron como “San Buenaventura” y para el 8 de diciembre abandonaron ese pedazo de costa. Después de su llegada a costas novohispanas, Rodríguez Cermeño sufrió llamadas de atención de las autoridades que consideraron, por un lado, que no había cartografiado todo lo que debía y, por otro, que se ocupó de proteger lo poco rescatado del naufragio, debido a que mucha de esa mercancía era de su propiedad.¹⁸ Sin embargo, en 1602 su sucesor en estos viajes californianos, Sebastián Vizcaíno, utilizó parte de su cartografía en la siguiente travesía a las costas de California, como se verá en su momento.

Si bien poca difusión se ha dado a la gesta de Rodríguez Cermeño y sus hombres, no deja de haberse constituido en un acontecimiento en su momento. El piloto mayor reconoció el Cabo Mendocino, localizó la Bahía de San Francisco y la más meridional de San Pedro o Monterrey, y reconoció buena parte de la costa en esas latitudes. Tuvo encuentros de importancia con los naturales, ninguno de enfrentamiento, sí alguno de ayuda en sus duras necesidades de agua y alimento. También nos dejó descripciones de la naturaleza general de las costas, lo difícil de las mismas, pero también las buenas ensenadas que pudieron localizar, las serranías, los ríos y la vegetación.

El largo y difícil viaje de seis meses obligó al marino a buscar con cierta premura el regreso a lugar conocido, la “Isla de Cedros”, ya en la península bajacaliforniana, lo cual le garantizaba el arribo a puerto novohispano. Llevaba a la mayor parte de la gente enferma y sumamente cansada, pero a pesar de ello consideramos que como era usual en el gremio de los mari-

¹⁸ José Álvarez. “El naufragio del galeón San Agustín, origen de los objetos asiáticos hallados en tumbas Miwok de California”. En *La Brújula Verde*, Magazine Cultural Independiente, <www.labrujulaverde.com/.../el-naufragio-del-galeon-san-agustin-origen-de-los-objeto> [Consultado el 28 de octubre de 2016].

nos, en términos generales cumplieron todos ellos –desde el responsable general, Rodríguez Cermeño, hasta sus grumetes–, sus correspondientes roles sociales. Sin embargo, en esta exploración de las costas californianas, no deja de surgir un episodio que debe llevarnos cuando menos a plantear que el rol social del piloto mayor, Rodríguez Cermeño, pudo no haber sido todo lo cumplido que se requería y que era tan usual entre el gremio de los navegantes. La pérdida de una nave, especialmente anclada, dejaría pensar en que pudo darse una falla en el manejo de la situación frente a una fuerte tormenta, por dura que ésta haya sido. No nos atrevemos a hablar de negligencia, pues carecemos de elementos para ello, pero sí de descuido, especialmente si recordamos que Rodríguez Cermeño no hace ninguna alusión a ese hecho en su escrito. ¿Quiso minimizarlo, restarle importancia, y por eso no lo menciona?, aunque sí escribe de un fuerte temporal. No tenemos respuesta, pero sí queremos dejar asentada en este trabajo la posibilidad tanto de que haya ocurrido el naufragio, como un incumplimiento del rol social como capitán y marino responsable de esa importante empresa de exploración de las tan requeridas costas californianas, en donde tenían la necesidad de establecer algún puerto para apoyar y dar descanso a las naves en ese largo y duro viaje de la “Carrera de Filipinas”.

Las consecuencias del periplo no fueron inmediatas; el virrey Velasco, su promotor, ya había partido de la Nueva España para la fecha del regreso de los viajeros; su sucesor, Gaspar de Zúñiga y Acevedo, conde de Monterrey, fue a quien le correspondió recibirlos. No tenemos noticia de cuál haya sido su reacción, si bien conocemos que hasta 1607 fue cuando se tomó la decisión oficial de poblar el puerto de Monterrey para prestar apoyo a las naves de la “Carrera de Filipinas”.¹⁹

Para ese año, una nueva figura de marino, explorador, político y mercader había aparecido con fuerza en el escenario novohispano: don Sebastián Vizcaíno. Por su parte el nuevo virrey, quien consideró un fracaso la expedición de Rodríguez Cermeño, informó al rey y le mencionó que consideraba necesario separar la parte comercial de la “Carrera de

¹⁹ En AGI, México, 27, N.18, “Carta del virrey marqués de Montesclaros, 1607”.

Filipinas” de la exploratoria.²⁰ Al mismo tiempo se reaviva el interés por el “Estrecho de Anián” y se busca que la exploración costera se realice con embarcaciones apropiadas, chicas y de poco calado para buscar la profundidad requerida donde establecer un buen puerto de abrigo.

²⁰ La carta en el AGI, México, 23, según Álvaro del Portillo, es de 1596 según el capítulo dedicado a Vizcaíno en su obra mencionada.



Apéndice documental

Año de 1587. Relación del viaje y navegación que hizo el capitán Pedro de Unamuno desde el 12 de julio de 1589 que salió de la isla Macarena que está a una legua al sur de la ciudad de Macam, en la fragata nombrada “Nuestra Señora de Buena Esperanza”, hasta el 22 de noviembre siguiente que entró en el Puerto de Acapulco de la Nueva España, y lo que más le sucedió en las costas de la California en su recalada y mansión que hizo en ellas.²¹

Primeramente, partí de la dicha isla Macarena [el] domingo 12 de julio como a horas de medio día y caminé al es sureste doce leguas y como a las once horas de la noche me hallé tan delante de la isla de Leme que es la más furana de las islas de Macam, que están en veintidos grados y medio largos.

Desde esta isla de Leme se toma derrota para los Vavuyanes, gobernando al este cuarta del sureste y después de haber caminado noventa y

²¹ Tomado de: <<http://bibliotecavirtualdefensa.es/BVMDefensa/i18n/consulta/registro.cmd?id=35565>>. [Consultado el 28 de octubre de 2016]. Hay una versión muy parecida en el Museo Naval de Madrid: Colecciones, amn 0020, Ms.0027/041: “Relación del viaje y navegación que hizo el Capitán Pedro de Unamuno desde 12 de julio de 1587, que salió de la isla Macarera, que está una legua al sur de la ciudad de Macam, en la fragata nombrada Nuestra Señora de Buena Esperanza, hasta el 22 de noviembre siguiente, que entró en el Puerto de Acapulco de la Nueva España, y lo que más le sucedió en las costas de la California en su recalada y mansión que hizo en ellas”.

seis leguas por el dicho rumbo, [el] jueves 16 del dicho mes de julio como a horas del medio día se tomó vista de estas islas de Vavuyanes y se pesó el Sol y están en veinte grados y medio escasos. Tomose la vista de estas islas caminando por este rumbo por noreste la aguja que de marear cerca de una cuarta, diósele el resguardo conforme a la variación de ella.

Desde estas islas Vavuyanes se tomó derrota para una isla que en algunas cartas se marear está pintada, que se dice “Rica de Oro”, que está a cuatrocientas cincuenta leguas de estos Vavuyanes en derrota de Les-noreste de este Sudoeste, que está en altura de veintinueve hasta treinta y un grados largos y caminando para la dicha isla con tiempos diferentes, navegué doce días a diferentes rumbos y a los 28 del dicho mes de julio tuvimos vista de dos islas pequeñas que tenían como tres leguas de box cada una y apartadas una de otra como una legua y media, y están situadas norte-sur cuarta de noroeste este sureste en altura de veinticinco grados y medio en que este día se pesó el Sol, las cuales se bojearon y miraron y no se halló tener ningún puerto en ellas, ni tener ningunos árboles ni insignias de tener agua, antes en lo que de ellas se entendió por la vista ocular que en ellas se hizo, no son de provecho para cosa alguna, puseles por nombre las “Sin provecho”.

Desde estas islas se tomó la derrota esta propia noche para la isla “Rica de Oro”, que en el capítulo antes de este se ha dado razón de que está a 330 leguas de estas islas en derrota del este oeste cuarta de noreste sudoeste y está en altura de las partes del sur en 29 grados y de la parte del norte en 31 y medio escasos, según está pintada en algunas cartas en cuya altura nos hallamos Miércoles 19 de agosto y estando en la dicha altura se buscó la dicha isla del este oeste y por los demás rumbos que fueron necesarios y se hizo todo lo posible y no se pudo hallar la dicha isla por donde se entiende no la haber.

De esta altura de los 31 grados se tomó la derrota al es-nordeste en busca de otra isla que en algunas cartas está pintada, que la llaman “Rica de Plata”, que hay de la que dicen “Rica de Oro” y su altura 70 leguas al es-nordeste, gobernando está según su pintura y arrumbada en las cartas y está según su pintura en altura de 33 grados hasta 34 desde la parte del Sur a la del Norte, en cuya altura nos hallamos sábado 22 de Agosto y se

buscó del este oeste y hechas las diligencias posibles y no se pudo hallar a cuya causa no la debe de haber, sino que alguno por oídas le mandaría pintar en su carta.

Domingo 23 de agosto a la noche se tomó la derrota para en busca de las islas que dicen de Armenio que según están pintadas en algunas cartas, está 20 leguas de la isla que arriba dice "Rica de Plata" que están en derrota una con otra nordeste sudoeste en altura de 34 grados y 35 $\frac{1}{3}$ y en su altura nos hallamos Miércoles 26 del dicho mes de Agosto y se procuró su vista con mucho cuidado con las diligencias posibles y no se pudo hallar y se entiende no la ha de haber.

Desde la altura de la Isla de Armenio arriba de ella que dicen que la hay, que es de 35 grados y $\frac{1}{3}$ se tomó derrota al este cuarta al Nordeste y al Les-Nordeste en busca de la tierra de la Nueva España y tomarla en la mayor altura que se pudiese y los tiempos nos diesen lugar para desde hoy hacer el descubrimiento que posible fuese caminando por los dichos rumbos, lunes postrero de agosto en altura de 37 grados y $\frac{1}{5}$ en que este dicho día se pesó el Sol y se halló esta altura, habiendo caminado 140 leguas por los dichos rumbos nos rindió el árbol mayor en dos partes y trinquete y bauprés, y después de haber aderezado los dichos Árboles lo mejor que se pudo para poder navegar tornamos a proseguir nuestra derrota por los dichos rumbos y navegando subimos en altura de 39 grados Jueves 3 de septiembre que nos dio un viento Les-Nordeste donde no pudimos subir en más altura así por el tiempo no nos da lugar como por tener rendidos los Árboles y el navío ser pequeño y tener poco reparo la gente por venir no tan acomodada como convenía para resistir al frío y al agua, venimos a disminuir en altura de 32 y $\frac{1}{2}$ en que nos hallamos Miércoles 30 del dicho mes de septiembre y desde esta altura que este dicho día se tomó, se procuró subir a más altura y por los tiempos no darnos lugar fue trabajoso multiplicar en la dicha altura.

Y navegando por diferentes rumbos por la contrariedad de los tiempos venimos a subir con arto trabajo en altura de 35 grados y $\frac{1}{2}$ largos en que nos hallábamos Sábado 17 de octubre del dicho año y este día se vio tierra y por no haber claridad por estar la tierra muy cubierta de la mucha cerrazón que había de neblina por cuya causa no se certificó por entero ser

tierra la que se nos había parecido y esta noche a prima guardia yendo a la vuelta del este, tomando del Nordeste con viento sur-sureste encontramos con dos islotes pequeños pegados con la tierra firme como media legua a la mar y llegamos tan cerca de ellos como un tiro de arcabuz que a no haber buena guardia según la cerrazón, nos perdíamos. Esta noche dimos a la vuelta de la mar hasta el cuarto del alba.

Domingo 18 del dicho mes al cuarto del alba hicimos el bordo de la tierra y el esclareciendo Dios el día vimos una tierra alta a la parte del sur con unos tres árboles de pino en lo más alto de que sirven de marca y a la parte del norte vimos muchos humos al pie de dicho cerro en unos piñales cerca de la mar y a la dicha parte del norte una punta echada como noroeste-sureste y de dentro de la punta demostraba una vaya [bahía] grande hacia la parte del este que demostraba haber puertos en ella y después de haber tomado los pareceres de la gente del navío y particularmente del padre Martín Ignacio de Loyola, comisario de la China, y visto que todos eran de parecer de que se arribase a la dicha vayía y en ella se viese lo que había, pues para ello venían y con esta determinación se gobernó para la dicha vahía y llegada a ella se vio a la parte del Leste un arenal de buen espacio de anchura mediana para donde se gobernó y surgimos con la dicha fragata en veinte y siete brazas de fondo de arena menuda mezclada con barza y alrededor, y bien cerca de la dicha fragata hay muchas yerbas largas y gruesas que nacen en más de quince brazas; son gruesas y tienen las hojas y troncos grandes que son de los que se dice que en la mar cien leguas de la costa ven los navegantes unas balsas grandes, los cuales proceden de estos de arriba se hace memoria y nacen en toda la costa hasta pasando la isla de Cedros que está en 28 grados 1/2 largos y no nacen en los ríos, como algunos la han certificado, sino en la costa como arriba se declara. Aquí en este puerto hay infinito pescado de diferentes géneros y árboles para navíos y agua y leña y mucho marisco donde se puede reparar de todo esto cuando alguno tenga necesidad.

Como arriba decimos surgimos en dicho puerto a los 18 del dicho mes de octubre, día de San Lucas, y por ser su día del Señor San Lucas, se puso el nombre “Puerto de San Lucas” surto en él como arriba se dice entre las once y las doce del día apartados del arenal que en él había como dos tiros

de arcabuz, donde se pesó el Sol y se halló estar el dicho puerto en 35 ½ largos y estando así surcos a poco rato vimos en tierra en una loma a la falda de un cerro dos indios de donde nos miraron a su gusto.

Con la vista en estos indios se hizo junta de la gente que había en el dicho navío y estando todos juntos se trató lo que se debía hacer, si saltarían en tierra algunos soldados y se visitase lo que alrededor de dicho puerto había y siendo todos del parecer de que el Capitán con doce soldados y algunos Indios con sus espadas y rodelas saltasen en tierra y se viese la disposición de la tierra y se descubriese lo que alrededor de dicho puerto había, desembarqué en tierra con doce soldados con sus cotas y arcabuces, llevando por delante al Padre Fray Martín Ignacio de Loyola con una cruz en sus manos y algunos indios Luzones con sus espadas y rodelas después de haber dejado orden en la dicha fragata para lo que se ofreciese y habiéndose hecho elección de alcaldes y regidores para que hubiese quien diese posesión de aquel Puerto y lo demás que se descubriese del embarque en tierra como dicho es.

Desembarcados en dicho puerto en la forma que dicho es, se tomó acuerdo hacia donde se caminaría, si hacia la parte donde los indios se habían visto poco antes o por el Pinal donde se habían visto algunos fuegos aquella mañana, por haber muchos caminos para diferentes partes fuimos de parecer de que se caminase hacia donde se habían visto los dos indios, pues el camino iba hacia donde ellos aparecieron era el más trillado y así se comenzó a marchar hacia la loma donde los indios se habían visto y subido en lo alto de la loma, a la parte de Les Nordeste se vio descender un río de buen tamaño por un llano abajo y muchos caminos trillados para diferentes partes y no se halló rastro de los indios que antes se habían visto en la dicha loma, y visto la diferencia de los caminos a una parte y a otra se acordó que se siguiese uno de los dichos caminos que iba a la vuelta del sudeste hacía un cerro alto, y que desde ahí se vería lo que alrededor hubiese, hacia donde caminamos llevando a la delantera al dicho Padre Fray Martín con su cruz en las manos, llevando adelante dos indios de los nuestros por espías y a un cuarto de legua andada los dichos indios descubrieron gente y dieron aviso cómo habían visto cinco personas y dado el aviso se fueron tras ellos y los iban siguiendo y a este

tiempo se alargó el paso para poder hablar con ellos y en el [...] que con los dos indios fuese Diego Vásquez Mejía, sargento con otro soldado, para que si los alcanzasen los entrevistasen con buenas palabras y señales de paz y amor, el cual con los dichos indios se adelantó en pos de los dichos indios para ver si los podía alcanzar, y aunque de su parte hicieron lo posible no se pudieron alcanzar por estar encumbrados por el cerro y ser gente desnuda y ligera no se pudieron alcanzar, aunque la demás gente iba marchando a paso largo, tuvieron lugar de meterse por otro cerro alto en un Pinal y en un recuesto del camino que iba al dicho cerro, hallamos dos líos como cestos envueltos con dos cueros de venado y otros pellejos pequeños como de conejos cortados y hecho a modo de cadena con ellos y un poco de flor como de orégano que les debe de servir de comida o bebida, por no se hallar otra semilla, y según la relación de los indios espías entre las cinco personas que habían visto había dos mujeres porque llevaban dos criaturas a las espaldas y de los dos cueros de venado se tomó la una y en su lugar se les dejó con su ato dos paños de manos y no se les consintió se les tocase en cosa alguna, y hecho esto subimos a la cumbre del dicho cerro y en él se hizo alto y se miró lo que la vista pudo descubrir.

Hecho alto en la cumbre de este cerro, mirando lo que alrededor de él había y cerca de este cerro había otro cerro más alto como tres tiros de arcabuz mandé a Joanes de Arrajeta Cristóbal Infanzón que con dos indios con sus espaldas y rodela subiesen encima de aquel cerro que a la mano derecha estaba y que de ahí mirasen a la redonda si habían algunas poblaciones u otras insignias de gente y mirasen si en el dicho cerro habían algunos minerales, los cuales fueron y miraron lo que sus vistas alcanzaron a una parte y a otra e hicieron catas en el dicho cerro por si había algunos minerales y visto y hecho lo arriba dicho bajaron a donde la demás gente estaba y dieron por relación que ninguna población ni gente ni humo habían podido descubrir, ni en el cerro habían podido hallar minerales salvo que había muchos caminos y entre ellos había uno que iba por el río arriba, como hacia el este, y que era el más trillado a sus pareceres.

Hecho lo contenido en el capítulo antes, y descansado la gente, bajamos del dicho cerro hacia el río y entraron a la orilla de él y probaron el agua

del dicho río y hallóse ser muy buena que bajaron por el dicho río entre arena y desde ahí se subió por una loma arriba hacia la parte del norte donde el dicho río hacia una gran laguna, que se entendió que allí habría alguna barra y puerto, pues tan cerca estaba la mar y llegados a él se vio ser agua represada del dicho río y tapada la vía de la mar con mucha cantidad de arena, aunque sin embargo de esto no podía dejar de tomar algún respiradero de la mar por debajo de la arena, porque si no fuera ésta según el agua del río en breve sobrepusiera a la arena, y desde ahí se caminó hacia la fragata por ser ya tarde y llegados junto de la dicha fragata a un cerrillo y alrededor de él hayamos mucha cantidad de conchas de ostiones de perlas muy crecidas y otras conchas de muchos mariscos.

Y llegados a este cerro hayamos lo arriba dicho donde por parecer lugar conveniente por tomar la posesión de dicho puerto y tierra en nombre de S. M. pues quieta y pacíficamente yo y la demás gente habíamos desembarcado y paseado la dicha tierra y puerto como cosa de la demarcación y corona del Rey Don Felipe Nuestro Señor tomé la dicha posesión en el dicho nombre por Diego Vásquez Mejía, uno de los alcaldes que para ello fue electo y en ellas amparado como era justicia en forma debida de derecho. Arbolando una cruz en señal de la fe de Cristo y de la posesión que de dicho puerto y tierra se tomaba en nombre de S. M. y cortado ramas de los árboles de aquel alrededor había y otras diligencias que se acostumbraban hacer nos embarcamos en la dicha fragata.

Y estando embarcados y habiendo cenado la gente, se trató de lo que había de hacer mediante Dios otro día siguiente, si entrarían en la tierra algún espacio para ver si se hallarían algunas poblaciones de gente o algunos minerales o algunas insignias de ello, pues había tantos caminos y a diferentes partes estando todos juntos y habiéndose tratado sobre lo que más convenía, estando presente el dicho Padre Martín Ignacio de Loyola y los demás religiosos todos conformes y de un parecido, de que pues todos habían salido para hacer el descubrimiento en cuanto se fuese posible y los tiempos diesen lugar y que pues este día domingo 18 de octubre, día del Señor San Lucas, se había descubierto el dicho puerto y saltado en tierra y tomada la posesión en ella en nombre de S. M. y haber tantos caminos y tan trillados para diferentes partes que convenía que el capitán con

once soldados y un religioso y algunos indios con espadas y rodelas de madrugada entrasen en la tierra adentro como cuatro o cinco leguas por el camino más trillado que era el que iba por el río arriba como al este y que convenía se mirase lo que demostraba en sí la dicha tierra para que de lo que hubiese se diese noticia de todo a S. M. y al Exmo. Señor Virrey de la Nueva España en su lugar de quien en nombre de S. M. fuimos enviados a esta jornada y visto los pareceres de todo luego se mandó poner en orden lo necesario para desde media noche abajo partir a lo que arriba se declara.

Lunes 19 del dicho mes como a horas de las diez antes del día partí para dicha jornada con el Padre Fray Francisco de Noguera y los doce soldados y los ocho indios luzones con sus espadas y rodelas, desembarqué en tierra a las dichas horas después de haber dejado orden en la fragata de lo que aquel día se había de hacer, caminamos hacia el río y en ella puesta la gente en orden y llevando dos indios adelante por espías caminamos por el camino que el día antes nos había parecido ser el más trillado que iba hacia la vuelta del este caminando con el menor ruido que se pudo, para cuando vino el alba habíamos caminado como dos leguas sin haber visto ni sentido cosa alguna de población ni humo ni persona alguna y de este tiempo nos apartamos a una ladera hacia el alba de un cerro debajo de unos encinos y alcornoques y otros árboles que en un montecillo que ahí estaba y ahí estando emboscados hasta una hora de sol se miró todo aquel valle hasta donde alcanzó la vista y no pudimos descubrir ninguna población ni gente, sólo vimos dos humos hacia el río arriba en unos bosques de muchos árboles de encinos, alcornoques, sauces y otros árboles altos y de buen gordor que parecen como fresnos para donde caminamos lo más secreto que se pudo, llevando los dos indios de espía por delante y llegado donde los dichos humos, hallamos que se quemaban dos encinos grandes apartado el uno del otro como tiro de arcabuz, parecía haberseles dado fuego como un mes.

Desde estos humos partimos el río arriba a la vuelta del este para el camino más trillado y por el río arriba hallamos muchas pisadas de gente que todo el arenal del dicho río estaba tan ollado de dichas pisadas, así hacia el río arriba como el río debajo de personas grandes y medianos y pequeños, este río es de arena gruesa por donde el agua pasa debajo y casi

en lo más de él se puede andar a pie [...] porque como digo el agua pasa por debajo salvo que en partes sale el agua como manantiales y hace como posadas de agua represada y no deja de correr por debajo del arenal todo este río de una parte y otra es bien sombrosa de sombra de sauces y mimbres de buen tamaño con otros árboles altos que parecen fresnos y muchas hierbas olorosas como manzanilla y poleo y tomillo y caminando adelante a ratos por el río y a ratos fuere de él, habiendo caminado como dos leguas sin haber visto población ni gente más del dicho rastro el río arriba encontramos a la vereda del río de la parte del nordeste unas rancherías viejas de indios en que había diecisiete ranchos grandes y chicos a modo de carboneras de Vizcaya, un gran hoyo en el suelo de buena redondez y de fuera cubierto de ramas de árboles muy cubiertos y según el grandor de los ranchos podían caber en cada una más de doce personas, parecían haberse hecho como mes y medio atrás, no se halló en estos ranchos cosa alguna sino unas varas que parecen de sabugo con que ellos hacen sus lanzas arrojadas con una puya de encino tostado y un poco apartado del río de la otra parte entre unos árboles se halló una choza hecha de palos y cubierta toda de tierra con sola una pequeña portañola que podían caber dentro como dos personas y había dentro zacate seco y joyas de árboles, entendiéndose que sería para el principal de ellos. Desde estos ranchos caminamos el río de arriba media legua y siempre iba siguiendo el rastro ya dicho, y al pie del río de la parte del sudeste a la sombra de unos sauces se hizo alto donde la gente comió y descansó, y hasta las tres horas de la tarde nos detuvimos por el gran calor que hacía.

Después de haber comido la gente y reposado se acordó caminar el río arriba como una legua hacia una gran abertura que hacia la parte del este demostraba por ver si se descubría alguna población en aquella abertura y que si andaba la legua que podía haber hasta el pie de un cerro alto que había en esta distancia se volverían para hacia la fragata y que aquella noche nos alojaríamos en parte cómoda para otro día ir de mañana, y así caminamos hacia la abertura arriba dicha y en poco rato llegamos al pie del cerro alto y llegados al pie de él, entre algunos alcornoques se miró la disposición de aquella tierra hasta donde nuestra vista alcanzaba y no se halló y no pudimos descubrir cosa alguna más que el camino, que iba se-

guido hacia el este que claro se veía ir el camino por la falda de unos cerros e iban a dar en unos cerros altos que hacia la parte del este estaban con otros muchos caminos y visto que del pie del cerro no se pudo descubrir ni se veía nada, mandé a tres soldados y a tres indios que con sus espadas y rodela subiesen a la cumbre de aquel cerro y de allí mirasen a todas partes, si verían alguna población o gente o fuegos y si había algunos minerales, lo cuales fueron y de ahí a un rato de tiempo bajaron a donde nos habían dejado y dieron por relación que no habían podido descubrir ninguna población, ni humos ni gente y que ni el cerro tenía minerales a lo que parecía salvo que vieron que el río siempre iba hacia la parte del este ente unos cerros y el dicho camino con otros muchos, iban a la parte del este por las lomas de unos cerros y visto que no se pudo descubrir ninguna población ni gente, y que la gente estaba algo cansada y no haber bastimentos para más de aquella noche y que no sería cordura pasar adelante sin bastimentos y tan poca gente en tierra no conocida y que lo mejor sería volver hacia el navío y visto el parecer de todos y que era lo más acertado, caminamos hacia la fragata y habiendo caminado como dos leguas una hora antes de anochecer nos alojamos dentro de unos tres encinos grandes que estaban junto al río apartado del camino, buen espacio donde aquella noche reparamos puestas las centinelas en orden.

Martes siguiente 20 del dicho mes de octubre de día claro caminamos el río abajo y no se caminó de madrugada por si por ventura los indios nos hubiesen visto y espiado de noche no hubiese ninguna celada y caminando por el río abajo andados como una legua y media encontramos con una ranchería de una parte y otra del río en que habías más de treinta ranchos del modo que las que el día antes hallamos y en ellas no se halló sino unas taleguillas de cordel hechos con cortezas de árboles bien hechos y unos cestos viejos en que traían su bagaje y un pilón de un tronco de madera en que se entiende molían algunas raíces o cortezas de árbol para algunas bebidas o comidas de ellos porque si no es un poco semilla como flor de orégano, como el que se les halló el primer día, no se les halló rastro de otra semilla alguna; también se hallaron algunas varas como las de los otros ranchos del día antes y con esto, después de haber mirado alrededor de los ranchos la longitud como de tiros de arcabuz y no se hallaron más rastros

de dicho, proseguimos nuestro camino a ratos por el río abajo y ratos fuera de él, y al cabo de haber caminado como dos leguas y pasado el río a la otra parte de Oeste se hizo alto para descansar la gente, que sería como media legua de la fragata como a las diez horas antes del mediodía y al cabo de media hora comenzamos a caminar hacia el dicho navío y viniendo así caminando a trecho de un cuarto de legua, en una loma se hizo alto para allí descansar por estar cerca del dicho navío y descansado que hubo la gente comenzamos a marchar a tomar la vista del navío por estar cerca y yendo caminando por nuestra orden y tomado la vista del navío, los de la vanguardia, viniendo todos a vista unos de otros y bajando de la loma abajo hacia la rivera donde hallamos la barca del navío y a Joanes de Vranzu antes de hacer alto la gente de la vanguardia mirando hacia los nuestros de la retaguardia vimos descender de un cerro de piñales dos indios corriendo hacia la otra parte de la loma donde venían subiendo a la vista del navío y visto bajar los indios, luego volvimos hacia ellos a su reparo, pero antes de que pudiésemos llegar a socorrerlos, fueron heridos algunos de ellos y llegados a ellos arcabuceándolos los hicimos retirar a lo alto de la loma y a este tiempo llegaron Juan de Aranguren y Joan de Mendoza heridos de muchos flechazos y varas tostadas y luego en pos de ellos Cristóbal Infanzón herido de muchos flechazos y si no fuera que se socorrieron a tiempo los mataran. Felipe de Contreras que venía a sí mismo en la retaguardia por haberse quitado la cota que traía puesta le hirieron de una lanza tostada y le atravesaron el pecho de parte a parte de que no pudo retirarse y de esta herida y otras que le dieron como a hombre desarmado murió luego según los otros de su compañía dieron por relación y justamente con él mataron a un indio de los nuestros de una lanza por haberse descuidado de reparar con su rodela, a los heridos se mandaron curar y juntar la demás gente por bajar del dicho cerro muchos indios de nuevo y visto la copia de ellos ser mucha y que iban siempre avanzando procuramos de retirarnos a la marina por nuestra orden por ser mejor puesto para nuestra seguridad y resistirles y juntos así la gente que en el navío quedaba, que había salido en tierra al socorro y los que en tierra se hallaron todos juntos puestos en orden tuvimos reencuentros y escaramuza con los dichos indios y en ellas murieron algunos de ellos

y otros muchos heridos sin que los nuestros hiriesen más de uno, y visto esto se retiraron y dividieron en tres partes y nosotros nos recogimos a nuestro puesto donde se acordó que si los enemigos tomasen de nuevo, sería bueno reformarnos de una planchada para poderse embarcar toda la gente junta porque la barca era pequeña y no se podían embarcar sino en muchas veces y si nos viésemos en necesidad, no podríamos retirarnos. La plancha se hizo y luego a poco rato se cruzó a tierra a donde la barca estaba y en este tiempo los enemigos por tres partes nos dieron asalto, pero retirándose con daño suyo sin herir a ninguno de los nuestros, esto era como a las cinco de la tarde, quedando los enemigos se retiraron hacia la loma donde hirieron a los nuestros, teniendo sus centinelas y visto que ya era tarde y el enemigo se había retirado nos fuimos a embarcar en la plancha y la barca.

Lunes 19 del dicho mes de octubre, Martín Ignacio de Loyola y Fray Rufino Alonso Gómez. Piloto, Demetrio Candía, Miguel Sánchez y otras personas que habían quedado en el navío, salieron en tierra este día mientras yo y los demás soldados fuimos por la tierra adentro y dieron por relación haberles sucedido en el dicho puerto por los dichos indios, que después de habernos partido aquella mañana para lo que arriba dicho es, ellos habían saltado en tierra. Así a ver hacia la parte del sudeste si había alguna población o gente por haberse visto la noche antes un fuego grande que duró casi toda la noche, como hacer alguna aguada y leña, y que mientras el padre Fray Martín Alonso Gómez y Joanes de Urranzu y otras personas fueron hacia la parte donde se vio el dicho fuego a ver lo que había. Habían quedado en el río Jerónimo de Vallejada barbero con algunos indios que fueron a lavar y a hacer aguada y leña y que del cerro del piñal habían descendido 23 indios y tres de ellos se allegaron hasta la mitad de las sierras a ver lo que hacían los nuestros, y los dos bajaron al río y comenzaron a hablar con el dicho Vallejada, no teniendo más de su espada y después de haber pasado dares y tomarse entre ellos por el cerro arriba en buenas palabras y cuando vio mal parado el negocio, sólo procuró apartarse de ellos con ademán que les hizo con su espada, después de haberle quitado algunas cosas que llevaban consigo el dicho Vallejada, dándolas él propio por apaciguarlos y en este tiempo sobrevinieron los

demás indios y tomaron a los indios que estaban lavando alguna ropa y las vasijas que llevaron para el agua que habían de hacer, y se subieron el cerro arriba y puesto a recaudo el bagaje que habían pillado se volvieron a la mira de los que hacía entre los nuestros, y a este tiempo llegaron el Padre Fray Martín y la demás gente que habían ido a ver lo que había de la otra parte del sudeste y como vieron los indios venir a las demás gente entendieron que el dicho Vallejada les había engañado en que por señas les había dado a entender que no había más gente que él y los indios y los que andaban en la guarda a quien quisieron llevar consigo y no pudieron porque se echaron a la mar y del navío les tiraban de arcabuzazos hasta que llegó el dicho Fray Martín con los demás a donde estaban Vallejada e indios y llegados al puesto donde los indios estaban en la loma de un cerro, luego comenzaron a dar grandes alaridos, haciendo muchos meneos y saltos de una parte a otra como quien los quería acometer. Estando los nuestros en su puestos sin hacer alboroto por lo que los indios hacían antes de paz, enviaron al dicho Vallejada y a otros indios de los nuestros con bizcocho y algunos paños y otras cosas que entre ellos habían a los cuales salieron hasta media ladera de la loma tres indios y los quisieron llevar arriba donde los demás estaban y los nuestros como vieron que los querían llevar a lo alto del cerro se hicieron indispuestos y allí comieron el bizcocho o parte de ello y volvieron a sus compañeros a darles razón de lo que habían pasado, aunque estaban a la mira y después a poco rato todos los indios se apartaron por tres partes y acometieron a los nuestros, haciendo muchos ademanes de quererlos matar y tiraron muchas flechas sin que hiciesen daño en los nuestros sin querer dejar tirar ningún arcabuzazo el Padre Fray Martín hasta que vieron la desvergüenza suya que los arcabucearon e hicieron algunos de ellos y los hicieron retirar a lo alto del cerro, y a este tiempo eran horas de recogerse cada uno a su alojamiento, los indios fueron a sus ranchos, los nuestros al navío, hallaron a la parte del sudeste a donde fueron los nuestros, un rancho como lo ya arriba dichos y alrededor de él y más desviados del rancho muchas conchas de perlas en mucha cantidad y muy grande donde se entiende hay mucha y buena perlería y estos indios acuden a la costa a la pesquería de ellos y los caminos hacia la parte del este será donde ellos van y vienen a la

tierra dentro. La tierra marítima es de buena disposición para trigo y maíz mejor que la que hayamos la tierra adentro.

Embarcados como dicho es en el capítulo segundo antes de ésta, después de haber cenado la gente se trató de lo que convenía hacer el día siguiente, si se faltaría en tierra a los enemigos o partimos a nuestro viaje, se acordó que convenía seguir nuestro viaje costeano la tierra y no salir en tierra con los enemigos; así, por haberse quemado la pólvora el día pasado, estándola refinando, como la gente está mal herida y pocas medicinas para curarlos y ser poca la demás gente para poder resistir a los enemigos sin tener pólvora, ni municiones y también lo que convenía hacerse en aquel puerto se había hecho, y que en la costa se podían buscar algunos puertos cuanto y más que más convenía ir a dar cuenta a su Exa. de lo pasado, así se determinó partir el miércoles 21 de octubre antes del día como partimos.

Partidos miércoles 21 de octubre con vientos contrarios anduvimos bordeando hasta el viernes a la tarde 23 del dicho, que nos dio un viento oes-noreste con una cerrazón que en cinco días no se pudo tomar vista de tierra, aunque siempre se caminó dos leguas y aun menos de la tierra a cuya causa no se pudo ver si había algún puerto en la costa así por la cerrazón grande como ser muy pequeñas para poderse atrever en él a buscar puertos.

Miércoles 28 del dicho mes de octubre yendo costeano por la costa dos leguas de la tierra en altura de 30 grados, se echó una sonda por ver insignias de fondo por no se poder ver tierra con la gran cerrazón y [...] que hacía de neblina y hallamos 10 brazas de fondo y en lo que el plomo demostró era bajíos de piedra en longar de más de media legua en que siempre se sondó en un agua y en un fondo y luego, acabado de salir de este paraje encontramos con un agua blanca muy revuelta que parecía ser de río donde se sondó y casi se halló la propia agua y en este paraje se procuró ver si había algún puerto y aunque este día y la noche y parte del Jueves siguiente no se pudo ver la tierra para poder ver la disposición de ella y visto que con la barca no se podía saltar en tierra por ser pequeña y la mar andar algo gruesa y que el tiempo no aclaraba, antes cargaba el tiempo, se determinó venir al puerto de Acapulco lo más breve que se

podiese, así a dar cuenta de lo pasado a V. Exa. como por estar la gente herida muy mal dispuesta por falta de medicinas, pues desde la isla de Cerros para el puerto de Acapulco estaba todo descubierto mucho tiempo había. A las islas de Lequios ni Japón ni pescadores no fuimos por ser tierras descubiertas y ser el navío pequeño y sin artillería ninguna y la gente que venía en la dicha fragata poca y la de Japón mucha y belicosa y haber en ella navíos y artillería con que poder ofender y defenderse.

Desde las islas de los Bavuyanes que están en altura de 20 grados $1/2$ escasos hasta el puerto de San Lucas que ahora se descubrió que está en 35 grados $1/2$ largos, se caminaron 1890 leguas por diferentes rumbos conforme los tiempos daban lugar, aunque en derecha derrota habían como 1550 leguas y por esta altura y camino es muy buena navegación, más saludable y breve que por menos altura y desde el dicho puerto de San Lucas hasta el Cabo de San Lucas, que está en 23 grados escasos, hay 290 leguas caminando al sur-sureste como la mitad y la al sureste cuarta del sur la otra mitad, y desde este Cabo de San Lucas hasta el puerto de Acapulco hay como 260 leguas, caminándose la mitad al esureste y lo demás al sureste cuarta del este.

En la boca del puerto de Valle de Banderas, junto al Cabo de Corrientes que está en altura de 21 grados largos encontramos con una lancha del propio puerto en 12 de noviembre que por orden de la Audiencia de Guadalajara andaba en la costa a dar aviso a los navíos de la China de como el corsario inglés estaba en la costa y los daños que había hecho y como al presente estaba en el puerto de Mazatlán dando carena y su instrucción le mandaba fuese a dar el dicho aviso a las dichas naos de China hasta en altura de 25 grados, dos grados más adelante del Cabo San Lucas, que es en muy buen pasaje para ser avisados en tiempo para poderse marear del puesto del enemigo y en nombre de S. M. en la mejor forma que de derecho hubiese lugar, hice un requerimiento al capitán de la dicha lancha para que con toda diligencia procurase pasar adelante a dar el dicho aviso, pues tanto importaba al servicio de S. M. y caminase de noche con el fresco de la tierra y que de día se detuviese en tierra y de ahí podía hacer centinela así a las naos de China como si la lancha del enemigo salía a descubrir la costa no le encontrase de día, pues de día con

los vientos noroestes y contrarios corrientes no podía navegar y de esta suerte podría navegar mejor y sin ser sentido del enemigo, por sí como dicho es, la lancha del enemigo saliese a espiar la costa y se le dieron bastimentos de bizcocho, arroz y otros bastimentos que para nuestro viaje se traían que quedó abastecido para más de un mes y medio sin el maíz y otras cosas que para su bastimento llevaba. Entramos en el puerto de Acapulco a 22 de noviembre, día domingo de donde escribimos a V. Exa. y dimos larga cuenta del suceso y trabajos de nuestro viaje. Pedro de Unamuno. Corregida con la original. Antonio de Castro.

Epílogo

Sobre el rol social de los participantes en las navegaciones

En el presente trabajo hemos investigado ocho grandes empresas marítimas de finales del siglo XVI, las cuales, en términos generales, tuvieron un carácter institucionalizado al haber sido realizadas con el apoyo de los dos primeros virreyes, don Antonio de Mendoza y don Luis de Velasco. Estuvieron a cargo de hombres cuyo oficio había sido fundamentalmente el de marinos o navegantes y en un solo caso, el de Andrés de Urdaneta, con el añadido de haber sido un religioso. Todos ellos, a través de los viajes que dirigieron, ganaron experiencia náutica; algunos la tenían previamente y la aumentaron, otros la adquirieron precisamente mediante las empresas en las cuales participaron. Pero no sólo contaron con este conocimiento, sino que a través de él supieron y pudieron desempeñar los roles o funciones sociales que iban implícitos en su oficio. Este aspecto o característica sociológica que se dio en los participantes de todas las empresas marítimas ha sido escasamente considerado y menos analizado, ni amplia ni detalladamente. En la presente investigación, gracias al estudio minucioso de cada periplo, con el análisis cuidadoso de los relatos que esos marinos dejaron, hemos detectado la presencia de esos roles. Cerramos esta primera parte de la investigación acerca de los navegantes españoles que conocieron y reconocieron las costas del Océano Pacífico novohispano y las de parte de las Islas del Poniente o de la Especiería, con la presentación del desempeño de esos roles sociales. Como hemos señalado, los desprendemos de los propios relatos y de los documentos

primarios y secundarios consultados; debido a ello, lógicamente, los roles corresponden a los personajes centrales, si bien pueden extenderse al conjunto de este grupo de navegantes, puesto que todos ellos estuvieron estrechamente imbricados. Algunos de esos roles se repiten y, en general, se desprenden de, y van ligados a la jerarquía que privaba en toda travesía marítima.

Los patrocinadores, los virreyes Mendoza, Velasco, el Adelantado Alvarado e inclusive el propio monarca, fueron, cada uno dentro de su ámbito de poder, claros representantes de su posición y su ocupación. Las más elevadas autoridades de la Nueva España asumieron, sin lugar a dudas, su postura política y administrativa. Como parte de ella, estuvieron conscientes de que correspondía y convenía a la Corona española extender sus posesiones septentrionales. Fue la narración del periplo de Cabeza de Vaca, aunada a las fantásticas descripciones del primer explorador de aquellas latitudes, el franciscano Marcos de Niza, enviado por el propio virrey, las que influyeron positivamente en el primer virrey y le convencieron de la necesidad de incursionar en aquellas latitudes. A ello se vino a sumar, tanto en los momentos iniciales como en los posteriores, el clima social que prevalecía en la época y que se manifestaba en realizar empresas destinadas a la búsqueda de nuevas tierras, en las cuales, además, se requería una imperiosa necesidad de evangelización. Se sabía que en ellas habitaba un gran número de indígenas, de almas vírgenes, y que su conquista brindaba su conversión a la fe católica. Esta tarea constituía una de las metas centrales no sólo de los religiosos, sino también de los laicos, especialmente cuando ejercían, como era el caso de los virreyes, una elevada autoridad y con ella la posibilidad de brindar a los religiosos el apoyo para conseguir esas conversiones. Fue así como el virrey Mendoza asumió plenamente durante esos años cuarenta del siglo XVI, el rol social fundamental de promotor de las subsecuentes exploraciones del mítico septentrión novohispano. Ese ejemplo lo siguió Velasco en su momento. El asumir ese rol le brindó a la Corona la ampliación de sus posesiones en territorios alcanzados por la vía terrestre y en otros que le brindarían los viajes marítimos por el Mar del Sur septentrional.

Otro tanto llevó a cabo el Adelantado Pedro de Alvarado: desde una posición menos elevada políticamente, pero con una larga experiencia en la gobernación de nuevos territorios, asumió un rol social esencialmente de promotor material de las exploraciones. Desde luego llevaba implícito un interés económico: la búsqueda en los territorios de riquezas que proporcionarían las especias de las “Islas del Poniente”. El Adelantado de Guatemala no escatimó dinero ni esfuerzos para preparar muy adecuadamente las expediciones. Con antelación construyó numerosas embarcaciones en su astillero en el lejano Salvador, las hizo trasladar a la Nueva España, y las dotó de todo lo necesario: bastimentos, armamentos y hombres preparados. Su ambición de incursionar en el Mar del Sur fue una inclinación que despertó en él tempranamente y que consolidó en sus viajes a Castilla. En uno de ellos, inclusive, interesó a Andrés de Urdaneta, aún lego, de participar en el viaje al poniente y para ello trasladarse a la Nueva España. Logró buenas concesiones y capitulaciones de la Corona, además de un apoyo real directo. En la Nueva España las supo reforzar con el interés que ya el virrey había desarrollado y se concretaron en los convenios que entre ambos tan acertadamente establecieron. Alvarado también cubrió su rol de navegante y expedicionario durante la primera parte de sus viajes al Mar del Sur, aquel que lo condujo hasta el Perú y que por su ambición lo llevó a saltarse parte de las limitaciones impuestas y por ello verse obligado a darlo por terminado abruptamente.

A pesar de ello, el Adelantado de Guatemala cumplió ampliamente su rol social de generador, material y directamente, y el ocupacional como navegante; sin embargo, su destino no fue continuar con las travesías marítimas. Su prematura y accidentada muerte cortó el rol de Alvarado y dejó totalmente en manos del virrey mantener y continuar las exploraciones en tierras y mares de aquel septentrión.

Empresas de la magnitud de las ocho marítimas que hemos estudiado, requirieron también y centralmente de los ejecutores. Para el primer viaje del capitán Juan Rodríguez Cabrillo con su piloto Bartolomé Ferrer; para el segundo de Ruy López de Villalobos; para los siguientes de Miguel López de Legazpi y Andrés de Urdaneta; Francisco Galí; Pedro de Unamuno y Sebastián Rodríguez Cermeño, así como de los religiosos encargados de las

posibles evangelizaciones. Junto con ellos y bajo su mando, de una serie de capitanes, pilotos, oficiales, tripulantes y servidores. Los capitanes y pilotos asumieron sus correspondientes funciones y las aceptaron naturalmente ya que eran las de su ocupación, especialmente la del piloto y otras de tipo oficial, como las del tesorero y el factor.

Como ya mencionamos, junto con los navegantes participaron en el viaje marítimo de López de Villalobos cuatro religiosos agustinos y en el de López de Legazpi, la figura central desde la perspectiva náutica lo fue el agustino Urdaneta. Más adelante, en el viaje de Pedro de Unamuno, fueron franciscanos y un jesuita los que se involucraron en su realización. Todos ellos, a su vez, también supieron asumir y ejercitar sus especiales roles ocupacionales, tanto en la atención espiritual a los navegantes, como en su tarea central, la misionera. Como el resto de los integrantes de los viajes, participaron activamente y no es de extrañar que en muchas ocasiones sirvieran de consuelo en las enormes tribulaciones a los muchos necesitados de ella. Otros inclusive fueron más allá de su cometido directo: Santiesteban nos legó una narración del viaje y participó en la redacción de cartas oficiales. Otro tanto podemos decir de Urdaneta, quien asumió el rol central de navegante cosmógrafo y, sin duda, el propio de su estatus de religioso. Sobre este interesante tema de la participación de los religiosos en los viajes al poniente, el historiador José Antonio Cervera Jiménez ha escrito un magnífico trabajo.¹

En este cierre de capítulo quisiéramos ampliar especialmente lo que se refiere a algunas de las más destacadas personalidades, por la variedad de roles que les tocó desempeñar. Empezamos con López de Villalobos: don Ruy no fue sólo el acertado capitán navegante; la larga empresa en la que se vio involucrado lo llevó a que recayera en él negociar y enfrentar a dos conjuntos de individuos. Por un lado, a los desconocidos naturales, habitantes originarios de las islas; por el otro, a los dirigentes portugueses asentados en la parte de las islas del Maluco desde largos años atrás. Su capacidad en ambos casos se dejó sentir en diferentes situaciones. Con

¹ José Antonio Cervera Jiménez (2013). *Tras el sueño de China, agustinos y dominicos en el Asia oriental a principios del siglo XVI*. Madrid: Plaza y Valdés Editores.

los isleños autóctonos supo enfrentar episodios de guerra nada fáciles, así como verdaderos acuerdos de paz. Perdió hombres y dejó fuertes bajas entre los atacantes, pero también logró pactos benéficos y sustanciales: convivir con ellos, conocer parte de sus costumbres y, sobre todo, convertir a algunos reyes locales en sus aliados frente a los portugueses.

Con los lusitanos sus roles fueron inicialmente tranquilos y sosegados, acuerdos de convivencia durante ciertos momentos, pero a la larga y debido a la debilidad cada vez mayor de los castellanos y la pérdida de sus naves por los duros embates meteorológicos, se vio obligado a aceptar una situación de subordinación y con ella el duro y humillante rol de sometido. López de Villalobos y sus hombres quedaron bajo una protección obligada de los portugueses, que fue la única que les aseguró su regreso a España por la vía de Goa y de la India, la que los lusitanos empleaban.

Dentro de sus tratos y negociaciones con naturales y europeos y el correspondiente rol, López de Villalobos tuvo, simultáneamente, que asumir una doble función: la externa desplegada frente a cada uno de esos grupos y la interna desarrollada con su propia gente. Esa duplicidad no fue especialmente conflictiva en las negociaciones, enfrentamientos y acuerdos con los naturales; generalmente los miembros de la armada los aceptaron. No fue así cuando López de Villalobos se manejó con los portugueses, especialmente durante la última etapa, aquella cuando las fuerzas españolas estaban ya derrotadas y los castellanos a punto de perder su ya escaso y muy menguado poder militar. A pesar de ser eso un hecho, un fuerte grupo de los castellanos se opuso a la aceptación de la propuesta lusitana, la de regresarlos por su cuenta a España. En diversos tonos de enojo los compañeros de López de Villalobos insistieron ante su capitán general para que la vuelta se realizara por su propio esfuerzo o sea bajo bandera castellana. Le presentaron protestas verbales y escritas, sostuvieron diferentes reuniones y llegaron a situaciones de auténtico enfrentamiento. El capitán general se mostró inflexible; su actitud obedeció a que era totalmente realista de la situación material en la cual se encontraba la armada. López de Villalobos estaba absolutamente consciente y tenía la seguridad de que, desafortunadamente, sus navíos carecían ya de condiciones para emprender el viaje por la vía española, o

sea por la Nueva España. No en balde los dos intentos anteriores habían dejado claro que ese camino no les era factible. Finalmente, ya aceptada la inevitable protección portuguesa y propiamente al inicio del viaje de retorno, el mal clima de la región y, sin duda, los enormes problemas que había afrontado, afectaron a Villalobos y le llevaron al deceso en una de las islas del dominio portugués. Paradójicamente, el deseo y la recomendación oficial de no invadir las posesiones portuguesas, no pudieron mantenerse y el capitán general quedó sepultado en una de esas tierras de la Corona portuguesa.

La figura del agustino Urdaneta también cumplimenta descollados roles sociales. Preponderantemente le corresponde el de hombre de ciencia que desprendió de, y vinculó con, el de navegante. Su larga experiencia inicial en la Islas del Poniente, en donde permaneció ocho años, le confirió conocimientos que incrementó posteriormente como laico y religioso. De su rol de científico dejó prueba de su saber en los “Pareceres” y la “Memoria” que nos legó,² que existen en el Archivo General de Indias, y fundamentalmente lo demostró con la consecución de la vuelta a la Nueva España desde las Islas Filipinas, el conocido “tornaviaje”, si bien es cierto que en su logro influyeron los conocimientos que Urdaneta adquirió de los viajes de sus antecesores, aunque ellos no llegaron a conseguir el ansiado retorno. Su rol de navegante completó el de científico, ya que si bien él no figuró como piloto de la travesía que se realizó bajo el mando de López de Legazpi, no hay duda que debió haber sido consultado, es más, recordemos que ese general en jefe le destinó una de las naves precisamente para la navegación de vuelta y fue el religioso quien impuso a los pilotos Esteban Rodríguez y Rodrigo de Espinosa un derrotero perfectamente determinado con el cual lograron el éxito. No pasamos por alto que el agustino fue ampliamente reconocido en la corte virreinal por sus conocimientos como cosmógrafo y que en ella supo manejar su rol de especialista náutico al otorgar sus observaciones y profundos comentarios sobre la empresa náutica que se preparaba. Sus cartas y oficios dan cuenta de ello. Hemos transcrito su carta de aceptación del viaje inicial

² J. A. Cervera Jiménez, *op.cit.*

sólo para dar idea general de su estilo y de su sometimiento, como era usual, al monarca Felipe II.

Durante las tres últimas travesías de esa etapa, denominada de política defensiva agresiva y búsqueda de puerto californiano, fueron tres disímbolos personajes los centrales y encargados de mantenerse frente a los lusitanos tanto en la defensa como también en la acometida para mantener las nuevas posesiones españolas en poniente. El primero de ellos fue el de origen italiano, Francisco Galí, un experto navegante y tal vez cosmógrafo, que es reconocido como el primer europeo en recorrer las costas del Pacífico ahora de Norteamérica, antes que el inglés Drake. Adicionalmente, con sus conocimientos náuticos, trazó una ruta más rápida del “tornaviaje” que la recorrida por Urdaneta, ya que navegó más al norte que el agustino y con ello pudo aprovechar nuevas corrientes septentrionales, no sólo la ya conocida de Kuro-Shiva. En su rol de conocedor de la geografía, también destacó como autor del mapa de una región novohispana (Tlacotalpan). Si bien Galí es muy poco conocido en la historiografía marítima, nosotros lo situamos como efectivo ocupante del rol de navegante y cartógrafo.

Al italiano le siguió en las travesías del Pacífico el capitán Pedro de Unamuno. Fue como todas nuestras figuras un capitán de mar, pero en su caso residía en Manila cuando fue comisionado por el virrey Manrique para a cruzar el Pacífico y localizar puerto apropiado en las costas de California. Este militar, a pesar de recibir órdenes de dirigirse a la Nueva España, se dirigió a Macao en pos de los portugueses ahí asentados. En este sentido, podríamos decir que en su acción se convirtió en una figura que transgredió su rol oficial. Le ocasionó dificultades locales, fue sometido a proceso por corso, pero absuelto por la Real Audiencia filipina a pesar de que le embargaron sus dos naves. Sin embargo, logró fletar una nueva y con ello cumplimentar su cometido oficial y después de demarcar algunas costas de la Alta California, tomó puerto en Acapulco. Dentro de su rol como navegante, fue él quien dio la alerta de encontrar corsarios a la altura de Mazatlán y del cuidado que deberían tomar las embarcaciones en esos mares.

Otras tareas y roles involucraron al tercero de estos participantes, el portugués Sebastián Rodríguez Cermeño o Soromenho. En primer lugar, su participación en las navegaciones tuvo su origen en su rol de piloto mayor en la “Carrera de Filipinas”. Sebastián salió de Filipinas como piloto del galeón “Santa Ana” y tuvo la mala fortuna de ser víctima del tremendo ataque del pirata Thomas Cavendish, cercano a las costas de Santa Ana en la Baja California. En este ataque se perdió totalmente la nave española y los prisioneros fueron liberados después de haber sido saqueados. A Rodríguez al parecer, por ser el piloto mayor, el inglés pretendió llevarlo a su nave para que los guiara en la ruta del Pacífico, pero el español logró huir y refugiarse en el monte. Una vez que se retiraron los corsarios, los náufragos reconstruyeron los restos del galeón y continuaron hasta Acapulco. Rodríguez, en aquellos trágicos momentos, como los posteriores que sufrió de regreso a puerto novohispano, asumió perfecta y adecuadamente el rol de militar y navegante, enfrentó el ataque y fue capaz, junto con sus compañeros, de terminar el azaroso viaje. Más tarde, por encargo del virrey Velasco segundo o el joven, navegó desde Manila hacia la Nueva España a lo largo de las costas del Pacífico septentrional. En esta interesante travesía se vio en la necesidad de enfrentar pacíficamente el rol de negociador con los indígenas de aquellas costas. Rodríguez Cermeño se mantuvo durante años en la práctica de su rol de piloto mayor de la “Carrera de Filipinas”.

Como hemos expuesto ampliamente, los altos mandos –los personajes centrales de estas empresas–, fueron los conductores directos de la difícil y desconocida navegación que se internó en costas, litorales, islas y mares hasta entonces incógnitos. Sus roles no fueron nada simples o sencillos; en cada caso, para cada navegante implicaron una grave responsabilidad o más de una, como hemos especificado. No sólo entrañó la conducción a salvo de las embarcaciones, sino lo más importante, el cuidado y la preservación material de las vidas de tantos hombres, marinos, servidores, hombres, mujeres y religiosos; estos últimos fueron los responsables de las necesidades espirituales del resto de los participantes. Un aspecto que no ha sido estudiado a fondo es el de la presencia femenina en estos viajes; en ellos embarcaban mujeres que tenían a su cargo la realización

de trabajos de servicio, preparación de alimentos, limpieza y cuidado de la ropa de los capitanes y oficiales y, probablemente, en forma subrepticia, proporcionar satisfacción sexual a algunos miembros de la tripulación.

Por supuesto que, en una cerrada cadena jerárquica de responsabilidades, pero no de importancia, cada navegante y participante cumplió, a su vez, su propio rol ocupacional, fuera en la función que fuera. El haber realizado el periplo en unión, en colectivo y bajo la coordinación de los superiores, es lo único que explica la conducción relativamente exitosa de las empresas en cuanto a la parte de navegación. Los viajes no carecieron, desde luego, de numerosas dificultades y muy serios percances. En las dos primeras travesías sus dirigentes centrales encontraron la muerte. En la de Rodríguez Cabrillo-Ferrer los capitanes y varios de los navegantes fallecieron durante la travesía a causa de un envenenamiento de pescado en mal estado. Otro tanto sucedió con López de Villalobos, quien murió propiamente en reclusión portuguesa. En uno de los viajes de Rodríguez Cermeño, tuvieron que luchar con los corsarios, ser derrotados, puestos prisioneros y luego liberados para refugiarse como náufragos. Estos dirigentes y tripulantes fallecieron en el cumplimiento de su rol social y ocupacional. Los riesgos propios de las contrariedades climáticas del mar también se dejaron sentir, en algún momento con gran riesgo de supervivencia, lo cual les llevó a practicar esa costumbre religiosa de los hombres de mar: encomendarse a una imagen y expresar la promesa de visitarla, si les ayudaba de salir con bien. He aquí el cumplimiento de otro rol social, arraigado en la costumbre y la fe, que otorgó a los tripulantes un consuelo espiritual.

Como se puede derivar de lo anteriormente expuesto, la realización de las expediciones a las costas bajacalifornianas y las de la Alta California, así como las que los llevaron o trajeron de las lejanas "Islas de Poniente", fue el resultado de la consumación colectiva de los roles sociales de numerosos individuos. Cada uno de ellos, desde su particular posición política, económica, profesional y ocupacional participaron y contribuyeron a conocer y descubrir nuevos sitios terrestres y marinos. En este sentido bien podemos considerarlos como una agrupación social cuyos miembros, debido a la ejecución de unas travesías casi siempre altamente arriesgadas,

lograron una integración que les da el derecho a ser considerados como el grupo ocupacional de navegantes.

A estos ochos primeros grupos en la carrera institucionalizada de expediciones novohispanas, les seguirían otras muchas que se consumarían durante los tiempos del segundo virrey Velasco y de algunos de sus sucesores del siglo XVII. Estarían marcadas por la búsqueda y la extracción perlífera; por el siempre presente mito del “Estrecho de Anián”, y por el mantenimiento e incremento de la presencia española en el poniente. Especial e interesante aspecto será el de estudiar la realización de la primera embajada española en el Japón; el reconocimiento de gran parte de las costas niponas, y la llegada a la Nueva España de un grupo de destacados nobles japoneses, algunos de los cuales continuaron viaje a España. Correspondió esta gran hazaña doble al navegante Sebastián Vizcaíno.

No menos importante será la que cierra esta etapa (a mediados del siglo XVII) y que se conforma con las varias e importantes tareas del marino, militar y escritor don Pedro Porte de Casanate. Esta figura llegó a ser almirante y con su sólida preparación náutica supo realizar tal vez el más cuidadoso recorrido de la región bajacaliforniana; en ella supo demarcar con toda amplitud y certeza sus numerosos accidentes geográficos con el acierto que sólo proporciona una valiosísima preparación científica.

Cerramos esta primera parte a la espera de que la segunda pueda también ver la luz de imprenta conjunta o aisladamente, pero si no fuera el caso, los ricos archivos se conservan en manos de nuestros sucesores institucionales o privados.

Fuentes y bibliografía

FUENTES

Archivo Histórico del Museo Naval de Madrid

MS. 2413, DOC.2

Archivo General de Indias, Sevilla (AGI)

Chile, 22, R.3, N.23

INDIFERENTE, 1969, L.22, F.152

INDIFERENTE, 2059, N.83

INDIFERENTE, 2063, N.58

INDIFERENTE, 2064, N.137

INDIFERENTE, 2065, N.31

JUSTICIA, 280: núm. 1, 1542-1550

JUSTICIA, 290, 1563

MÉXICO, 19, N.23

MÉXICO 21, N.30

MÉXICO, 23

MÉXICO, 27, N.17

MÉXICO, 27, N.18

MÉXICO, 23, N.50

MÉXICO, 27, N.18

MÉXICO, 221, N.2

MÉXICO, 1096, L.27

PATRONATO, 21, N.3, R.2

PATRONATO, 20, N.5, R.4

PATRONATO, 20, N.5, R.13

PATRONATO, 23, R.12

PATRONATO, 23, R.15
PATRONATO, 23, R.19
PATRONATO, 25, R.31
PATRONATO, 25, R.32
PATRONATO, 37, R.6
PATRONATO, 37, R.19
PATRONATO, 37, R.24
PATRONATO, 37, R.31
PATRONATO 37, R.32
PATRONATO, 43, N.2, R.1
PATRONATO, 43, N.2, R.3
PATRONATO, 43, N.2, R.5
PATRONATO, 43, N.2, R.6
PATRONATO, 43, N.2, R.7
PATRONATO, 43, N.2, R.8
PATRONATO, 43, N.2., R.11

Archivo General de la Nación (AGN)

Archivo del Hospital de Jesús, legajo núm. 438, exp. núm. 1

Indiferente virreinal, vol. 4048, exp. 30

Tierras, vol. 2681, exp. 22.

Tierras, vol. 2691, exp. 10

Biblioteca del Palacio Real de Madrid

Sección Manuscritos

Miscelánea de Manuel José de Ayala (siglo XVIII)

BIBLIOGRAFÍA

Aker, Raymond (1965). *The Cermeño Expedition at Drake's Bay, 1595. A Research Report of the Drake Navigators Guild*. California: Drake Navigators Guild editor.

Álvarez, José. "El naufragio del galeón San Agustín, origen de los objetos asiáticos hallados en tumbas Miwok de California". En *La Brújula Verde*, Magazine Cultural Independiente: <www.labrujulaverde.com/.../el-naufragio-del-galeon-san-agustin-origen-de-los-objeto...>. [Consultado el 28 de octubre de 2016].

Arteche, José de (1943). *Urdaneta. El dominador de los espacios del Océano Pacífico*. Madrid: Espasa Calpe.

Arteche, José de (1947). *Legazpi: historia de la conquista de Filipinas*. Guipuzcoa: Icharopena. Disponible en: <bibliotecavirtualdefensa.es/BVMDefensa/i18n/consulta/registro.cmd?id=35565>. [Consultado el 28 de octubre de 2016].

- Barandica, Luis Abraham (2012). "Andrés de Urdaneta en la Nueva España (1538-1568)". En *Urdaneta novohispano: la inserción del mundo hispano en Asia*, coordinado por Cristina Barrón. México: Universidad Iberoamericana.
- Barrón, Cristina (coord.) (2012) *Urdaneta novohispano: la inserción del mundo hispano en Asia*. México: Universidad Iberoamericana.
- Bernabéu, Salvador (1992). *El Pacífico ilustrado: del lago español a las grandes expediciones*. Madrid: Mapfre, Colecciones Mapfre, III-4.
- Bernabéu, Salvador (coord.) (2013). *La nao de China, 1565-1815. Navegación, comercio e intercambios culturales*. Sevilla: Universidad de Sevilla.
- Bernabéu, Salvador, y Carlos Martínez-Shaw (eds.) (2013) *Un océano de seda y plata: el universo económico del Galeón de Manila*. Sevilla: CSIC.
- Buckingham Smith, Thomas (1857). *Colección de varios documentos para la historia de la Florida y tierras adyacentes*, tomo I. Londres: Trübner y Compañía.
- Cabrero, Leoncio (1987). *Andrés de Urdaneta*. Madrid: Historia 16.
- Californiana I (1965). *Documentos para la historia de la demarcación comercial de California, 1583-1632*, 2 vols. Edición, estudio y notas por W. Michael Mathes. Madrid: José Porrúa Turanzas.
- Californiana II (1970). *Documentos para la historia de la explotación comercial de California, 1611-1679* (1970). Edición, estudio y notas de W. Michael Mathes. Madrid: José Porrúa Turanzas.
- Caranci, Carlo A. "El tornaviaje de Andrés de Urdaneta, 1564-1565". En *Sociedad Geográfica Española*: <<https://sge.org/exploraciones-y...de.../el-tornaviaje-andres-de-urdaneta-1564-65/>>. [Consultado el 28 de diciembre de 2016].
- Cárdenas de la Peña, Enrique (1965). *Urdaneta y "el tornaviaje"*. México: Secretaría de Marina.
- Carrera Stampa, Manuel (1953). "Las ferias novohispanas". En *Historia mexicana*. México: El Colegio de México, 2, 3 (enero): 319-342. Disponible en <<http://historiamexicana.colmex.mx/index.php/RHM/article/view/491/382>>. [Consultada el 17 de diciembre de 2017].
- Cervera, José Antonio (2012). "Andrés de Urdaneta y su trabajo como científico: el problema de la demarcación de Filipinas". En *Urdaneta novohispano: la inserción del mundo hispano en Asia*, coordinado por Cristina Barrón. México: Universidad Iberoamericana.
- Cervera, José Antonio (2013). *Tras el sueño de China. Agustinos y dominicos en Asia oriental a finales del siglo XVI*. Madrid: Plaza y Valdés.
- Colección de documentos inéditos relativos al descubrimiento, conquista y organización de las posesiones españolas en ultramar* (1886), 2a. Serie, 2 vols. Madrid: Real Academia de Historia.
- Cortés, Hernán (1963). *Cartas y documentos*. Introducción de Mario Hernández Sánchez Barba. México: Porrúa.

- Cruz, Gemma; Cristina Barrón; Andrés del Castillo, y Cutberto Hernández (coords.) (1997). *El Galeón de Manila. Un mar de historias*. México: JGH editores.
- Cuevas, Mariano (1943). *Monje y marino. La vida y los tiempos de Fray Andrés de Urdaneta*. México: Galatea.
- Díaz del Castillo, Bernal (1955). *Historia verdadera de la conquista de la Nueva España*. México: Fernández Editores.
- Díaz Trechuelo López Espinosa, María Lourdes (1982). “Las expediciones al área de la especiería”. En *Historia general de España y América*. Madrid: Ediciones Rialp, tomo VII. “Hawaii y sus auténticos descubridores”. Disponible en <cecechristianus.wordpress.com/2014/12/26/hawaii-y-sus-autenticos-descubridores/>. [Consultado el 20 de octubre de 2016].
- Fernández de Navarrete, Martín (1829-1859). *Colección de los viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde finales del Siglo XV*, 5 vols. Madrid: Imprenta Nacional.
- Fernández de Navarrete, Martín (1831). *Diccionario Marítimo Español*. Madrid: Imprenta Real.
- Fernández de Navarrete, Martín (1947). *Colección de diarios y relaciones para la historia de los viajes y descubrimientos*, 7 vols. Madrid: Instituto Histórico de Marina.
- Fernández de Navarrete, Martín (1995). *Biblioteca marítima española*. Barcelona: Palau & Ducet.
- Fernández Duro, Cesáreo (1972). *Armada española desde la unión de los Reinos de Castilla y Aragón*, 9 vols. Madrid: Instituto de Historia y Cultura Naval, Museo Naval.
- Ferragut, Mariano Juan. “El Galeón de Manila”. Disponible en: <www.armada.mde.es/archivo/mardigitalrevistas/cuadernosihcn/66cuaderno/cap2.pdf>. [Consultado el 17 de junio de 2017].
- Gil, Juan (1989). *Mitos y utopías del descubrimiento, 2. El Pacífico*. Madrid: Alianza Editorial.
- Gil, Juan (2013). “El primer tornaviaje”. En *La nao de China, 1565-1815. Navegación, comercio e intercambios culturales*, coordinado por Salvador Bernabéu. Sevilla: Universidad de Sevilla.
- Herrera y Tordesillas, Antonio de (1726). *Historia general de los hechos de los castellanos en las islas i tierra firme del mar océano*, 4 vols. Madrid: Imprenta Real de Nicolás Rodríguez Franco.
- Hidalgo, Patricio (1995). *Los primeros de Filipinas. Crónicas de la conquista del archipiélago*. Madrid: Miraguano y Polifemo.
- Icaza, Francisco A. de (1923). *Conquistadores y pobladores de la Nueva España. Diccionario autobiográfico sacado de los textos originales*, 2 vols. Madrid: Imprenta El adelantado de Segovia.
- Kane, Herb Kawainui (1996). “The Manila Galleons”. En *Hawái’ Chronicles: Island History from the Pages of Honolulu Magazine I*, coordinado por Bob Dye. Honolulu: University of Hawáii Press.

- Kelsey, Harry (1986). *Juan Rodríguez Cabrillo*. San Marino, California: Huntington Library Press.
- Landín Carrasco, Amancio. "Los hallazgos españoles en el Pacífico". En *Biblioteca Virtual Universal*. Disponible en: <www.biblioteca.org.ar/libros/155879.pdf> [Consultado el 20 de octubre de 2016].
- León Guerrero, María Montserrat. "El gran logro descubridor del reinado de Felipe II: el hallazgo del tornaviaje de las Filipinas por el Pacífico hacia Nueva España". Disponible en: <Coloquioscanariasamerica.casadecolon.com/index.php/CHCA/article/viewFile/.../7240> [Consultado el 20 de noviembre de 2016].
- León Portilla, Miguel (1989). *Cartografía y crónicas de la Antigua California*. México: Universidad Nacional Autónoma de México, Fundación de Investigaciones Sociales, A.C.
- López de Gómara, Francisco (1925). *Historia de las Indias*. Madrid: B.A.E. Editorial Hernando.
- Martínez Shaw, Carlos (1999). *García de Escalante Alvarado, el viaje a las Islas del Poniente*. Santander: Servicio de Publicaciones de la Universidad de Cantabria.
- Martínez Shaw, Carlos, y Marina Alfonso Mola (2014). *La exploración española del Pacífico en el siglo XVI*. Madrid: Real Academia de la Historia.
- Mathes, Michael W. (1934). *Libro viejo de la fundación de Guatemala y papeles relativos a D. Pedro de Alvarado*. Guatemala: Sociedad de Geografía e Historia. Bibliotheca Goathemala, VII.
- Mathes, Michael W. (1973). "El descubridor de la Alta California: ¿João Rodrigues Cabrilho o Juan Rodríguez Cabrillo?" *Revista de Historia de San Diego*. San Diego Sociedad Histórica, 19, 3 (verano).
- Mellén Blanco, Francisco. "Las Islas Filipinas-Legazpi (1564-1565)". *Sociedad Geográfica Española*. Disponible en: <<https://sge.org/exploraciones-y-expediciones/galeria-de-exploradores/la-vuelta-al-mundo/las-filipinas-legazpi-1564-65/>> [Consultado el 18 de marzo de 2017].
- Miguel, José Ramón de (2008). *Urdaneta y su tiempo*. Ordizia: Ayuntamiento de Ordizia.
- Millares Carlo, Agustín, y José I. Mantecón (1946). *Índice y extractos de los protocolos del Archivo de Notarías de México, D. F.* México: El Colegio de México.
- Mira Toscano, Antonio (2016). "Andrés de Urdaneta y el tornaviaje de Filipinas a Nueva España". *Mercurio Peruano* 529. Disponible en: <<https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=5613036>> [Consultado el 18 de agosto de 2016].
- Mola Alfonso, Marina, y Carlos Martínez Shaw (2014). *La exploración española del Pacífico en el siglo XVI*. Madrid: Real Academia de la Historia.
- Morato-Morano, Manuel (2018). "Map of Tlacotalpa by Francisco Gali, 1580: An Early Example of Local Coastal Chart in Spanish America". *The Cartographic Journal* 55, 1: 1-13. Disponible en: <<https://doi.org/10.1080/00087041.2017.1323152>> [Consultado el 7 de marzo de 2017].

- O'Donnell, Hugo (1992). *España en el descubrimiento, conquista y defensa del Mar del Sur*. Madrid: Mapfre, Colecciones Mapfre, III-6
- Ortuño Sánchez Pedreño, José María (2005). "La expedición de Ruy López de Villalobos a las Islas del Mar del Sur y de Poniente: Estudio Histórico-Jurídico". *Anales de Derecho de la Universidad de Murcia*, 23: 249-292.
- Porras, Guillermo (1982). *El gobierno de la Ciudad de México en el siglo XVI*. México: Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas. Disponible en: <prehistoriaymas.blogspot.com/2010/08/y-mas-la-expedicion-de-ruy-lopez-de.html> [Consultado el 7 de febrero de 2017].
- Presentación que hace D. Christobal de Moscoso y Montemayor, Conde de las Torres y Marqués de Cullera, Señor de la Albufera, Gentilhombre de la Cámara de su Majestad y Capitán General de sus Ejércitos, Al Rey Nuestro Señor (1722)*. Madrid: Casa de Diego Martínez Abad. Disponible en: <pueblosoriginarios.com/recursos/mapas/mercator/mercator.html> [Consultado el 12 de mayo de 2017].
- Ribot García, Luis Antonio; Adolfo Carrasco Martínez, y Luis Adao da Fonseca (1995). *Actas del Congreso Internacional de Historia del Tratado de Tordesillas y su época*, 3 vols., Junta de Castilla y León.
- Rodríguez, Isacio (1978). *Historia de la provincia agustiniana del Smo. Nombre de Jesús de Filipinas*. Manila: Arnoldus Press.
- Rodríguez, Isacio, y Jesús Álvarez (1992). *Andrés de Urdaneta, agustino: en carreta sobre el Pacífico*. Valladolid: Estudios Agustínianos.
- Rodríguez-Sala, María Luisa; Ignacio Gómezgil R. S., y María Eugenia Cué (1993). *Navegantes, exploradores y misioneros en el septentrión novohispano en el siglo XVI*. México: Universidad Nacional Autónoma de México-Instituto de Investigaciones Sociales, Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, Programa Cultural de las Fronteras.
- Rodríguez-Sala, María Luisa (1998). *El eclipse de luna. Misión científica de Felipe II en Nueva España*. Huelva: Universidad de Huelva, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Sociales, Instituto de Astronomía de la UNAM, Academia Mexicana de las Ciencias. (Colección Montañana, 1).
- Romero Solano, Luis (1950). *Expedición cortesiana a las Molucas, 1527*. México: Editorial Jus.
- Spate, Oskar H. K. (2006). *El Lago español*. Mallorca: Casa Asia, Ed. Manacor. "Ilustres Marinos, el pleito que perdió Arellano". Disponible en: <<https://ilustresmarinos.wordpress.com/.../el-pleito-que-perdio-arellano-ii-los-intereses-...>> [Consultado el 9 de julio de 2017].
- The Suma Oriental of Tomé Pires. An Account of The East, from the Red Sea to Japan, Written in Malaca and India in 1512-1515 (1944)*. Traducción de Armando Cortesão. Londres: The Hakluyt Society.
- Truchuelo, Susana (ed.) (2009) *Andrés de Urdaneta: un hombre moderno*. Ordizia: Ayuntamiento de Ordizia.

- Torquemada, Juan de (1723). *Primera parte de los veinte i un libros rituales de Monarquía Indiana*. Madrid: Oficina y a costa de Nicolás Rodríguez Franco.
- Uncilla y Arroitalauregui, Fermín de (1907). *Urdaneta y la conquista de Filipinas. Estudio histórico*. San Sebastián: Imprenta de la Provincia.
- Varela, Consuelo (1983). *El viaje de don Ruy López de Villalobos a las Islas de Poniente, 1542-1548*. Milán: Cisalpino-Goliardica. (Letterature e cultura dell'America Latina).
- Wagner, Henry R. (1923). "The voyage of Pedro de Unamuno to California in 1587". *California History* 2, 2 (julio): 140-160.
- Wagner, Henry R. (1924). "The voyage to California of Sebastian Rodriguez Cermeño in 1595". *California History* 3, 1 (abril): 3-24.
- Yuste, Carmen, y Guadalupe Pinzón (coords.) (2016) "A 500 años del hallazgo del Pacífico: la presencia novohispana en el Mar del Sur". México: Universidad Nacional Autónoma de México.



*Navegantes desde la Nueva España a las
Californias y las Islas del Poniente,
sus roles ocupacionales: siglos XVI y XVII*

editado por el Instituto de Investigaciones Sociales
de la Universidad Nacional Autónoma de México,
se terminó de imprimir en junio de 2021 en
los talleres de Impresos Vacha, José María Roa Bárcenas No. 88,
Col. Obrera, 06800, Ciudad de México.

La composición tipográfica se hizo en
TheSerif 10.5/15, 9.5/15; TheSans 8/11.
La edición en offset consta de 500 ejemplares en
papel ahuesado de 90 grs.

