Francisco J. Montero Llácer
Coordinador

El océano Pacífico

Conmemorando 500 años de su descubrimiento

FUNDACIÓN RAMÓN ARECES

El océano Pacífico

Conmemorando 500 años de su descubrimiento

Francisco J. Montero Llácer
(Coordinador)

El océano Pacífico

Conmemorando 500 años de su descubrimiento

FUNDACION RAMON ARECES

Reservados todos los derechos.

Ni la totalidad ni parte de este libro puede reproducirse o transmitirse por ningún procedimiento electrónico o mecánico, incluyendo fotocopia, grabación magnética o cualquier almacenamiento de información y sistema de recuperación, sin permiso escrito de Editorial Centro de Estudios Ramón Areces, S.A.

© EDITORIAL CENTRO DE ESTUDIOS RAMÓN ARECES, S.A.
Tomás Bretón, 21 – 28045 Madrid
Teléfono: 915 398 659
Fax: 914 681 952
Correo: cerasa@cerasa.es
Web: www.cerasa.es

© FUNDACIÓN RAMÓN ARECES
Vitruvio, 5 – 28006 MADRID
www.fundacionareces.es

Diseño de cubierta: Omnívoros Marketing y Comunicación

Depósito legal: M-1988-2014

Impreso por:
ANEBRI, S.A.
Antonio González Porras, 35–37
28019 MADRID

Impreso en España / Printed in Spain

ÍNDICE

Prólogo, *Raimundo Pérez-Hernández y Torra* 9

APERTURA

Discurso de apertura: El descubrimiento del Mar del Sur, *Hugh Thomas* 13

La importancia del océano Pacífico, *Francisco J. Montero Llácer* 19

SESIÓN I
ACTORES DEL DESCUBRIMIENTO

La primera singladura por la Mar del Sur, *Luis Blas Aritio* 31

El joven Balboa: su villa natal, su entorno, su señor, sus creencias y su educación como hidalgo, *Feliciano Correa* 35

Vasco Núñez de Balboa, la Mar del Sur y la efeméride de 1913, *Carmen Mena García* 49

Tras la estela de Magallanes: tres siglos de expansión hispana en el Pacífico, *Salvador Bernabéu Albert* 61

La cuenca del océano Pacífico y la historia global, *Omar Jaén Suárez* 73

SESIÓN II
EL DESCUBRIMIENTO Y LAS CIENCIAS

Los barcos españoles en el Pacífico. Siglos XVI a XVIII, *Marcelino González Fernández* 87

Métodos e instrumentos de navegación en las expediciones de exploración del Mar del Sur, *Francisco José González González* 99

Vida cotidiana en las rutas oceánicas españolas del siglo XVI, *Pablo E. Pérez-Mallaína* 115

Aportes científicos de las expediciones navales españolas en el Pacífico. De Malaspina a Malaspina 2010, *Miguel Ángel Puig-Samper* 127

SESIÓN III
DESCUBRIMIENTO Y EL COMERCIO

El océano Pacífico, *Rafael Rodríguez-Ponga* 143

Panamá en el contexto de las nuevas políticas marítimas y estrategias de los océanos, *Juan Luis Suárez de Vivero* 147

El canal de Panamá y el océano Pacífico, *Alberto Alemán Zubieta* 159

La Nao de la China: la más larga ruta comercial de la historia moderna, *Ramón Tamames* 165

CLAUSURA

La última divergencia: la exploración del Pacífico por parte de los polinesios, *Felipe Fernández-Armesto* 177

Epílogo, *Jesús Silva Fernández* 187

PRÓLOGO

Raimundo Pérez-Hernández y Torra
Director de la Fundación Ramón Areces

La Fundación Ramón Areces, una institución que se ha caracterizado siempre por mirar al futuro pero recogiendo las enseñanzas del pasado y que desarrolla su actividad en los ámbitos de las Ciencias de la Vida y de la Materia, de las Ciencias Sociales y de las Humanidades, no podía ser ajena a la *Conmemoración del V Centenario del Descubrimiento del Océano Pacífico*.

Por ese motivo, nuestra institución, organizó en el mes de julio en su sede de Madrid el primer gran evento conmemorativo del *V Centenario del Descubrimiento del Océano Pacífico* celebrado en España.

El seminario fue un homenaje a la gesta extraordinaria que significó el descubrimiento del nuevo océano hace 500 años, pero también fue un encuentro de culturas y de intercambio de conocimiento entre brillantes y prestigiosos expertos españoles, panameños y británicos de los ámbitos de la historia, las ciencias, o la economía.

Fue ese enfoque multidisciplinar del descubrimiento –que la Fundación impulsa en todas sus actividades como una forma de enriquecer los debates– uno de los aspectos más destacados del seminario ya que permitió a todos los presentes tener una visión global de uno de los hechos más relevantes de la historia que han influido –y sigue influyendo– en los intercambios comerciales, la geopolítica o la navegación.

Asimismo, se discutió sobre los personajes que protagonizaron el descubrimiento del océano Pacífico, con especial atención –no podía ser de otra manera– a la figura de Vasco Núñez de Balboa; sobre el significado del descubrimiento para las ciencias y su evolución a partir de entonces.

El seminario, que fue realizado en estrecha colaboración con el Ministerio de Asuntos Exteriores y de Cooperación de España, la Embajada de España en Panamá y contó con la destacada participación de antiguos y actuales representantes

del Gobierno de la República de Panamá, como la ministra de Cultura, Lucy Molinar; el prestigioso historiador Omar Jaén; o el exadministrador de la Autoridad del Canal de Panamá, Alberto Alemán, permitió consolidar los estrechos lazos entre nuestra institución y representantes panameños establecidos con motivo de la organización en 2011, también en nuestra sede, del seminario sobre la ampliación del canal de Panamá que, inaugurado por el presidente de la República de Panamá, suscitó enorme interés en España, presentó la realidad económica y potencial de Panamá y contribuyó, sin duda, a un mejor conocimiento mutuo entre ambos países.

Desde estas páginas solo me queda agradecer y felicitar a todos los ponentes del seminario quienes con sus intervenciones nos han hecho comprender que el océano Pacífico ha sido y sigue siendo un camino imprescindible para el intercambio de culturas.

APERTURA

DISCURSO DE APERTURA: EL DESCUBRIMIENTO DEL MAR DEL SUR

Hugh Thomas
Lord Thomas of Swynnerton

El descubrimiento del gran Mar del Sur, o Pacífico, por el extremeño Vasco Núñez de Balboa, en 1513, fue correctamente considerado en aquellos tiempos como uno de los mayores acontecimientos de la historia mundial.

Se celebra en uno de los más famosos poemas ingleses del maravilloso poeta romántico John Keats. Aunque erróneamente le atribuya el descubrimiento a Hernán Cortés, el poema, escrito en el verano del año 1817, contiene una cualidad mágica.

Al leer por primera vez la traducción de Homero, pensando en un poeta olvidado del siglo XVI, George Chapman, Keats describió como:

"*He felt like some watcher of the skies*
Se sintió como un observador de los cielos

When a new planet swims into his ken
Cuando un nuevo planeta entra en su comprensión

Or like stout Cortés when, with eagle eyes,
O como el tenaz Cortés, con sus ojos de águila,

He stared at the Pacific
Miraba fijamente al Pacífico

And all his men looked at each other with a wild surmise,
Y todos sus hombres se miraron entre sí con sospecha desenfrenada,

Silent upon a peak in Darién.
Silenciosos sobre una cumbre en Darién".

Claro está, sabemos ahora que Balboa –pues fue él, no Cortés–, en la estéril cima de la montaña iba acompañado de un franciscano, el fraile Andrés de Vera;

de un abogado, Andrés de Valderrábano; y del futuro conquistador del Perú, Francisco Pizarro, que, como Núñez de Balboa, era también extremeño. Un cronista, Francisco de Aguilar, después un jerónimo, dijo que la conquista de México era un conjuro de extremeños. Pero toda la conquista del Nuevo Mundo, Perú sobre todo, fue así: extremeños de capitanes; sevillanos de soldados o marineros.

Balboa fue el primero en llegar a la cumbre donde "arrodillándose, alzó sus manos al cielo y saludó al Mar del Sur... Dio gracias a Dios y a los santos por haberle reservado tan extraordinaria oportunidad, a él, un hombre común desprovisto de experiencia y autoridad".

Más orgulloso que Aníbal mostrando Italia y los Alpes a sus soldados... prometió a sus hombres grandes riquezas diciéndoles: "He aquí el muy deseado océano. Contempladlo todos vosotros que para llegar aquí habéis compartido tremendos esfuerzos".

Pizarro estaba allí también, aunque no tengamos un relato de sus pensamientos. Sin embargo, sabemos que no estaba muy interesado en algo tan anglosajón como las vistas.

Después, Balboa construyó un pequeño altar con un montón de piedras y alguno de sus hombres grabó el nombre del rey Fernando de Aragón en los troncos de los árboles.

Fernando reinó hasta 1516. Nuestros anfitriones aquí en Madrid y la Fundación podrían recordarlo dentro de tres años, por una multitud de razones, algunas de ellas ligadas a la política de hoy. O de mañana. Fernando fue rey de Cataluña al mismo tiempo que de Aragón.

El abogado Valderrábano elaboró una declaración sobre el descubrimiento que fue firmada por todos los españoles presentes, siendo el fraile Vera el primero en hacerlo. Un hecho fascinante de las "entradas", y las expediciones de los españoles del siglo XVI, es que sus protagonistas han insistido siempre en dar un resumen legal de sus actas, normalmente con testigos. Eso no ocurre con los ingleses en Nueva Inglaterra.

Supuestamente también estaban presentes un perro y un esclavo de origen africano completando un característico y refinado encuentro de españoles en el Nuevo Mundo. Los "perros de la conquista", comúnmente olvidados, desempeñaron sin embargo un papel esencial, del que muchos naturales podrían testificar amargamente. Los esclavos negros fueron también importantes en las "entradas"

de los españoles, aunque todavía no estuvieran presentes en gran número. Fue Fernando el Católico el que dio licencia para la exportación de estos miembros de la tercera raza en las Américas. Mi juicio es que había esclavos en los viajes de Colón.

Sin duda, había también caballos en Darién. La presencia de ambos, personas y caballos, nos hace recordar que, en tiempos pasados, por distintos motivos, los seres humanos se asemejaban más a los animales que a los hombres de nuestros tiempos modernos.

Este viaje de Núñez de Balboa fue la primera "entrada" española en el continente sur de América, anticipación de la aventura de Pedrarias que comenzó un año después, en abril de 1514, y algunos años antes de las exploraciones de Hernández de Córdoba, de Grijalva y Cortés, en la que se convirtió en la Nueva España.

En su tercer viaje, Colón sí pudo desembarcar en el continente, pero no llegó muy lejos. Como nos ha explicado Carmen Mena, de forma tan elegante en sus magníficas obras, fue Pedrarias el que estableció la primera colonia del continente.

La historia de España en el Mar del Sur, o el Pacífico, empezó, pues, en 1513. Más tarde, en 1520, será el extraordinario viaje de Magallanes. O de Elcano, porque Magallanes murió a medio camino en Filipinas. Después, las expediciones al Sur comandadas por Pizarro y sus fascinantes hermanos en los años 30 del siglo XVI. Ellos utilizaron el Pacífico como avenida hacia el Perú. Luego, las aventuras de mediados de siglo que incluyen el viaje de Alvarado y de Ruy López de Villalobos.

Fue el último quien nombró las islas Filipinas en 1546 recordando el nombre del joven regente de España, el príncipe Felipe. Es una historia poco conocida aún entre los muchos filipinos que tan amablemente trabajan hoy para nosotros, dando un apoyo a nuestra civilización mejor que nadie. Los españoles conquistaron las Filipinas en el siglo XVI; los filipinos conquistaron Europa en el siglo XXI.

Solamente podemos especular sobre lo que podría haber pasado si Pedro de Alvarado hubiese vivido para completar su expedición con López de Villalobos, a China y a Extremo Oriente. Tal vez hubiese llevado adelante la conquista de la China de la dinastía Ming, más tarde propuesta por los jesuitas en aquellas

provincias. Alvarado hubiera sido nombrado Duque del Río Amarillo, quizás, o Conde de Cantón. ¡Qué oportunidad perdida!

Fue un vasco que durante algunos meses había sido escribano en su propia tierra, Guipúzcoa, y después en Nueva España, México, quien en 1565 encabezó la rápida conquista de aquellas islas del oeste, las Filipinas, "Islas del Poniente", como se conocieron al principio. Este vasco era Legazpi, uno de los más triunfantes, pero con frecuencia olvidado, de los grandes conquistadores. Como resultado de sus acciones, el océano Pacífico se convirtió en 1570, tal como el Atlántico, en un lago español.

Efectivamente, el llamado galeón Manila, el navío que navegó en dirección al Este hacia Acapulco, lleno de sedas de China o plata mexicana, en su regreso era como un príncipe del mar, tal como los barcos de la Carrera de Indias eran la aristocracia del Atlántico. Hay una consecuencia de la conquista de las Filipinas que, igual que el papel de Legazpi, solemos ignorar. Es el hecho de que durante veinte años, desde 1570 hasta el final de los años ochenta, hubo muchos españoles que creyeron que el próximo paso en la expansión de España del reinado de Felipe II podría ser la conquista de China. El formidable obispo de Manila, Domingo de Salazar, estaba de acuerdo.

Leer las cartas y los informes de los años ochenta del siglo XVI, de los jesuitas como Alonso Sánchez, o de algunos agustinos, o incluso de oficiales en Manila como el gobernador Ronquillo, es rememorar esos sueños perdidos. Sobre "la empresa de China" han escrito historiadores como el catalán Ollé, y yo mismo en un capítulo del tercer volumen, aún no publicado, de una historia que escribo sobre el Imperio Español. Resulta difícil dejar de sentirse fascinado por la formidable idea de una China española y cristiana.

Los informes de esta época del jesuita Alonso Sánchez desde China forman una lectura magnífica: el debate en relación al número de soldados necesarios para la conquista de la dinastía Ming, si fueron necesarios 1.000 o 2.000, constituye una historia increíble. Este es un capítulo menospreciado en la historia de ambos países. El emperador Carlos V probablemente lo hubiera llevado adelante. A Felipe II no se le llamaba "El rey prudente" por ninguna razón. Nadie sabría decir si estaba exactamente a favor o en contra de "la empresa de China". Sabemos por su insistencia en retrasar su viaje a los Países Bajos que le costaba mucho decidirse.

Muchos de nosotros somos comprensivos ante el sentimiento de indecisión. Un conde inglés del siglo XIX, en la época del Acta de Reforma de 1832, comentó en su diario: "Nunca me había dado cuenta de lo provechosa que puede ser la indecisión. Me ha resultado ser de gran importancia"[1].

Recordemos hoy y ahora esta aventura, mientras celebramos a Núñez de Balboa y su descubrimiento del Pacífico, sin olvidar del todo al "tenaz Cortés", "*Stout Cortés*", a quien el poeta Keats, erróneamente, pero con elegancia, convirtió en una figura noble de la literatura inglesa.

[1] Quoted Antonia Fraser, Perilous Question, 210.

LA IMPORTANCIA DEL OCÉANO PACÍFICO

Francisco J. Montero Llácer
Profesor de Postgrado del IME-Universidad de Comillas.
Exrepresentante de la Organización Marítima Internacional de NNUU en Panamá

El año 1513 marcó el inicio de una nueva realidad para el mundo. Vasco Núñez de Balboa emprendió la conquista de los territorios de los caciques Careta, Ponca y Comagre, y allí escuchó por primera vez de la existencia de una gran extensión de agua y de un reino al sur de población tan rica que utilizaban vajillas y utensilios de oro.

Así, Vasco Núñez de Balboa preparó una expedición que partiría de Santa María la Antigua el día 1 de septiembre de 1513, en una navegación de seis días a la que seguiría una complicada travesía a pie, a través de la selva. El día 25 de septiembre, Núñez de Balboa se adelantó al resto de sus hombres internándose en la cordillera del río Chucunaque, para antes del mediodía llegar a la cima de la cordillera desde donde vio en el horizonte las aguas de un nuevo e inmenso mar.

Cuando la expedición llegó a la playa, Núñez de Balboa penetró en las aguas hasta sus rodillas y tomó posesión del Mar del Sur en nombre de los soberanos de Castilla, bautizando ese golfo como San Miguel, y al nuevo mar como Mar del Sur. Este extraordinario hallazgo es reconocido universalmente y muy en particular en la historia de Panamá, como el capítulo más importante de la conquista después del descubrimiento de América.

A partir de ese momento cambiará la historia de la Humanidad. El descubrimiento del nuevo océano abrirá nuevas rutas, dará a conocer nuevas culturas, etnias y formas de vida, así como inimaginables cambios económicos, sociales y políticos que permitirán un encuentro global y un extraordinario intercambio de personas y bienes hasta entonces desconocidos. Sin duda, el océano Pacífico abrió vías a la modernidad y al comercio mundial. Surgieron nuevos pensamientos, inventos, teorías científicas, y la geografía mundial sufrió un giro espectacular. Se impulsaron magnas obras y construcciones que, en lo que a Panamá se

refiere, llevaron posteriormente a la construcción del ferrocarril transístmico y el canal interoceánico.

Fernando de Magallanes, durante su expedición de circunnavegación del globo al servicio de la Corona de España, en 1520, atravesó el Estrecho de Todos los Santos, que después tomaría su nombre, y llamó a este océano *Pacífico* porque durante la mayoría de su viaje desde el estrecho hasta Filipinas lo encontró en calma, y lo expresó así: *«Oh! mar, que pacíficas son tus aguas»*.

500 años después del descubrimiento, la gesta de Vasco Núñez de Balboa sigue viva en la realidad de Panamá, España y el Mundo, por lo mucho que significa este gran océano.

LOS VIAJES DE EXPLORACIÓN POR EL OCÉANO PACÍFICO

En las costas bañadas por el Pacífico siempre existieron fuertes movimientos migratorios. Los polinesios lo cruzaron desde Tahití hasta Hawái y Nueva Zelanda.

Hacia el 3000 a. C., nativos de la isla de Taiwán se desplazaron en canoa hacia el sur, hasta las Filipinas e Indonesia, y hacia el oeste, hasta las islas de la Micronesia y la Melanesia.

Los polinesios se separaron y ocuparon la Polinesia al este. Se supone que iniciaron su navegación desde el archipiélago Bismarck, dirigiéndose al oeste pasando de Fiyi a Samoa y a Tonga. Hacia el año 100 a. C. ya estaban en las islas Marquesas, y entre 300-800 a. C. en Tahití.

En el Pacífico asiático, el comercio se desarrolló en toda su línea costera, desde Japón a Mozambique, ya en el Índico. El comercio y el intercambio cultural llegaron a las islas de Indonesia. A finales del siglo IX existía un importante asentamiento islámico en Cantón, controlado por árabes. Entre 1404-1433, el almirante chino Zheng He, dirigió varias expediciones en el océano Índico.

Navegantes japoneses llegaron a Acapulco en 1617, a las islas Aleutianas en 1782, a Alaska en 1805, a la desembocadura del río Columbia en 1820 y al cabo Flattery, en 1833.

Después de que Vasco Núñez de Balboa descubriera el Mar del Sur y Fernando Magallanes le diera el nombre de océano Pacífico, en el transcurso del siglo XVI, los barcos españoles viajaron hasta las Filipinas, Nueva Guinea y las islas

Salomón. Así, en 1521, Guam y las islas Marianas fueron descubiertas por Magallanes; en 1526, las islas Marshall por Alonso de Salazar; en 1543, las islas Bonin, al sur de Japón, por Bernardo de la Torre, que había partido desde México; en 1568, las islas Tuvalu y Wake por Álvaro de Mendaña de Neira; en 1574, las islas Juan Fernández por Juan Fernández; y en 1595, las islas Marquesas y Santa Cruz por Álvaro de Mendaña de Neira.

Durante el siglo XVII, en 1606, será descubierto el archipiélago Tuamotu y Nuevas Hébridas (Vanuatu) por Pedro Fernández de Quirós; en 1616, Tonga y el archipiélago Bismarck, por Willem Schouten desde el cabo de Hornos.

Los holandeses circunnavegaron el sur de África y dominaron el comercio en el océano Pacífico. En 1642, Tasman, bajo patrocinio de la Compañía Neerlandesa de las Indias Orientales, comandó la primera expedición europea conocida que llegó a la isla de Van Diemen (Tasmania) y a Nueva Zelanda, y que avistó las islas Fiyi en 1643. Tasman y sus oficiales cartografiaron partes importantes de las costas de Australia, Nueva Zelanda y de varias islas del Pacífico. Su misión fue explorar Nueva Holand, hoy Australia, y determinar si pertenecía a la Terra Australis.

El siglo XVIII llevó a los rusos a Alaska y las Aleutianas, así como a los franceses a Polinesia. Los viajes de James Cook permitieron a los británicos establecerse

en el Pacífico Sur, Australia, Hawái y en el noroeste americano. En 1722, la Isla de Pascua y Samoa fueron encontradas por Jacob Roggeveen en su exploración desde el cabo de Hornos; en 1741, las islas Aleutianas, por Vitus Bering y Alexei Chirikov desde Rusia; en 1767, Tahití, por Samuel Wallis, y las islas Pitcairn, por Philip Carteret; de 1774 a 1788, Nueva Caledonia, islas Norfolk y Hawái, por James Cook; las islas Gilbert, por Thomas Gilbert; y en 1791, las islas Chatham, por William R. Broughton.

Durante el primer tercio del siglo XIX los conocimientos oceanográficos sobre el Pacífico fueron ampliados gracias a los viajes del Beagle, con Charles Darwin a bordo. Durante los años 70 de dicho siglo, el buque británico *Challenger*, el estadounidense *Tuscarora* y el alemán *Gazelle* realizaron importantes viajes de investigación por el océano Pacífico.

LA GEOGRAFÍA, LOS FONDOS Y LAS CORRIENTES MARINAS

El océano Pacífico es el mayor de la Tierra, ocupa la tercera parte de su superficie con unos 165,7 millones de km^2. Se extiende unos 15.400 km desde el mar de Bering y el Ártico en el norte, hasta los márgenes del mar de Ross en la Antártida en el sur. Su mayor anchura, casi 20.000 km, se extiende desde Indonesia hasta las costas de Colombia y Perú. El Pacífico contiene unas 25.000 islas, más que todos los demás océanos del mundo juntos, casi todas en latitud sur. El punto más bajo de la superficie de la corteza terrestre, la fosa de las Marianas, se encuentra en él. Su profundidad media se estima en 4.280 m y el máximo, abismo de Challenger, alcanza 11.034 m. La mitad de todos los recursos de agua del planeta están en el Pacífico.

Limitado por tres continentes, Asia, Oceanía y América, se comunica con el océano Atlántico a través de dos pasos naturales en el sur: el estrecho de Magallanes, de 390 millas náuticas, y el durísimo pasaje de Drake, de 765 millas náuticas; y uno artificial en el centro americano: el canal de Panamá, de 50 millas náuticas.

Extendido en ambos hemisferios, sus aguas bañan las costas de países como: Canadá, Estados Unidos y México (América del Norte); Guatemala, Honduras, El Salvador, Nicaragua, Costa Rica y Panamá (América Central); y Colombia, Ecuador, Perú y Chile (América del Sur).

En medio del océano se encuentran numerosas islas pequeñas: Belau, Fiji, Kiribati, Islas Marshall, Micronesia, Nauru, Islas Salomón, Samoa Occidental, Tonga, Tuvalu y Vanuatu; y hacia el oeste, Nueva Zelanda, Australia y Papúa Nueva Guinea, conformando Oceanía. Además de Hawái y Tahití.

En Asia, numerosas penínsulas e islas encierran mares que se conectan con el Pacífico; destacando los mares de Ojotsk, Japón, China Oriental y China Meridional. También baña las costas de Rusia y China, junto a Japón, Corea del Norte y del Sur, Taiwán, Indonesia, Filipinas, Vietnam, Camboya, Brunei, Federación de Malasia, Singapur y Tailandia.

Los ríos más importantes que desembocan en sus aguas son: río Amarillo, Yangtze, Amur, Mekong, Columbia y Yukón.

Es la cuenca oceánica más antigua de todas las existentes. Sus rocas más antiguas tienen unos 200 millones de años. Se caracteriza con la tectónica de placas y el vulcanismo. Aunque en la zona central es muy regular, existen elevaciones submarinas importantes. En su parte occidental emergen arcos de islas por encima del nivel del mar, con profundos sistemas de fosas en sus bordes, así como a lo largo de la costa asiática.

En la plataforma de la costa noreste de Australia se encuentran los atolones y arrecifes de barrera. La formación más grande de este tipo crea su famosa Gran Barrera de Coral.

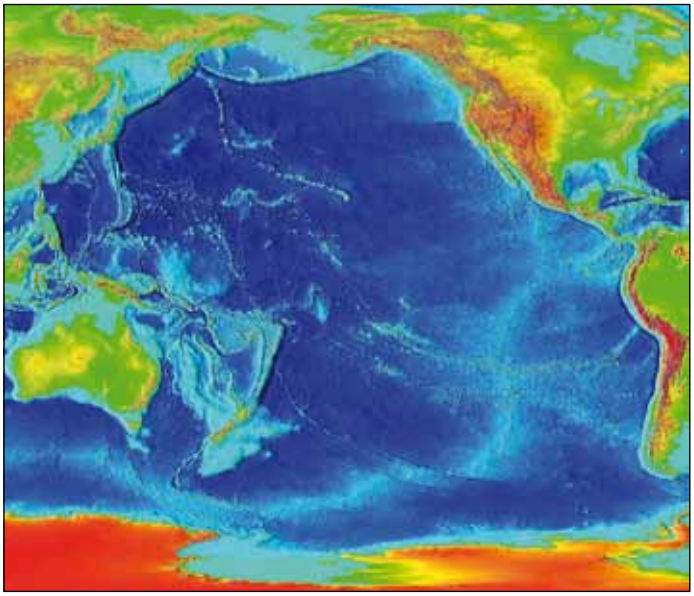
La zona oriental se caracteriza por la presencia de la dorsal del Pacífico oriental, una de las dorsales que rodea el planeta.

Las plataformas continentales marinas situadas frente a las costas de California, Alaska, China e Indonesia disponen de grandes yacimientos de petróleo y gas natural. Algunas partes del fondo oceánico están cubiertas por nódulos de manganeso, que son concreciones formadas por óxidos de hierro, manganeso, cobre, cobalto y níquel.

El Pacífico es la región de mayor actividad sísmica del mundo. Estas placas constantemente cambian y causan terremotos, tsunamis y erupciones volcánicas. El área del Gran Océano se conoce como *Anillo de Fuego del Pacífico* con el 90% de los volcanes activos.

La circulación superficial de sus masas de agua discurre en sentido horario en el hemisferio norte, mientras que en el hemisferio sur lo hace en sentido contrario

a las agujas del reloj. La corriente ecuatorial del norte, que fluye hacia el oeste impulsada por los vientos alisios en torno al paralelo 15º de latitud norte, gira hacia el norte en las islas Filipinas y se transforma en la corriente cálida de Japón o Kuroshio. A unos 45º de latitud norte, esta corriente gira hacia el este y se une a la corriente de las Aleutianas y a una segunda corriente, que vuelve a fluir hacia el sur, en dirección a la corriente ecuatorial del norte. La corriente septentrional de las Aleutianas llega hasta el mar de Bering y forma allí un patrón de circulación con giro antihorario, mientras que la corriente meridional de las Aleutianas desemboca en la corriente de California, que fluye lentamente en dirección sur.



La corriente ecuatorial del sur gira al este de Nueva Guinea hacia el sur, para volver a girar hacia el este cerca del paralelo 50 de latitud sur y encontrarse en el Pacífico Sur con la corriente circumpolar antártica. Al llegar a la costa chilena, la corriente ecuatorial del sur se divide en dos: un brazo circunda el cabo de Hornos y el otro avanza hacia el norte a lo largo de la costa sudamericana, formando la llamada corriente del Perú o de Humboldt.

El fenómeno cíclico denominado El Niño constituye la característica meteorológica y oceanográfica más conocida del océano Pacífico.

La temperatura del agua del Pacífico oscila entre 0°C en las zonas polares a unos 30°C cerca del ecuador. Más cerca del ecuador hay vientos alisios que

soplan de manera constante y estable, con temperaturas de 21-27°C durante todo el año. La región de los monzones (entre Japón y Australia) se caracteriza por la nubosidad y las lluvias estacionales.

La pesca del océano Pacífico suministra aproximadamente el 60% de las pesquerías del mundo, destacando: bacalao, arenque, sardinas, abadejo, pez espada, salmón y atún.

TRANSPORTE MARÍTIMO

El Pacífico se caracteriza por ofrecer unos ventajosos costes de transporte entre las regiones costeras orientales y occidentales. Las principales rutas comerciales unen puertos como los de Bangkok (Tailandia), Hong Kong (China), Los Angeles (EE.UU.), Pusan (Corea del Sur), Sydney (Australia), Vladivostok (Rusia), Wellington (Nueva Zelanda) y Yokohama (Japón).

Para el sector marítimo mundial, los puertos ubicados en el Pacífico y el tráfico marítimo por sus aguas son los más importantes. Basta revisar los datos estadísticos de 2011 para observar que el tráfico portuario mundial de contenedores aumentó en aproximadamente 13,3% hasta llegar a 572,8 millones de TEUs (contenedores de 20 pies cúbicos) y los puertos continentales de China continuaron aumentando su proporción en el tráfico portuario mundial de contenedores. De acuerdo al conocido como *Índice de conectividad de las líneas marítimas* de la UNCTAD, China mantiene su posición prominente como el país más conectado del mundo, y le siguen la Región Administrativa Especial (RAE) de Hong Kong (China) y Singapur.

China, Japón y la República de Corea construyeron en conjunto el 73% de la capacidad mundial de tonelaje de peso muerto de buques.

El país que registra el mayor porcentaje de movimiento de contenedores es China, que tiene 9 puertos situados entre los 20 más importantes del mundo. Los puertos chinos, con exclusión de la RAE de Hong Kong, alcanzaron los 138 millones de TEUs en 2011 y representaron aproximadamente el 25,9% del tráfico mundial de contenedores. Le siguieron también puertos de países de la costa del Pacífico como Singapur, la RAE de Hong Kong, Corea y Malasia.

En 2011, el puerto de Shangai obtuvo por primera vez el título de puerto de contenedores más activo del mundo, que anteriormente había correspondido a Singapur, con un movimiento de 31,7 millones de TEUs. Hay una extraordinaria

competencia entre vecinos debido a proyectos portuarios como los de la isla de Batam (Indonesia), Tanjung Pelepas (Malasia), Pak Bara (Tailandia) y Cai Mep (Vietnam).

De los 20 principales puertos de contenedores del mundo, 17 están en el Pacífico: 15 en Asia y 2 en Estados Unidos.

El volumen de mercancías movidas por el Pacífico superó el 45% del total, y además un 40% de la flota mundial es propiedad de intereses de Japón, China, Corea y otros países del Pacífico.

Todo lo aquí referido puede darnos idea de lo que significa el océano Pacífico. Por ello, en este seminario hemos querido honrar y celebrar los 500 años de esta histórica hazaña

La Fundación Ramón Areces ha ofrecido su generoso patrocinio fiel a su compromiso con el progreso, la cultura, las ciencias y la investigación. El seminario ha servido de foro para dar a conocer y debatir los hechos de esta magna historia.

Estructurado en tres sesiones, se abordaron: el descubrimiento, los personajes y sus proyecciones históricas; lo que significó para la navegación, cartografía,

buques, gente de mar, las ciencias naturales y cómo evolucionaron a partir de entonces; y su impacto en la economía, tráfico marítimo, comercio, espacios marítimos, puertos y geopolítica.

En cada una de las sesiones han participado eminentes personalidades internacionales, representativas y expertas, de universidades, centros de investigación, organismos nacionales e internacionales, públicos y privados, que han expuesto sus conocimientos sobre esta extraordinaria gesta y su proyección en el tiempo, buscando mostrar una visión integradora de todo lo que significó y significa el océano Pacífico.

Bibliografía

Barkley, R. *Oceanographic Atlas of the Pacific Ocean*. Honolulu: U.H. Press, 1968.

Cooper, A.D. *Development and social change in the Pacific Isles*. London: Routledge; 1989.

Encyclopaedia Britannica: *Pacific Ocean*. Chicago: Britannica Concise, 2006.

International Hydrographic Organization: *Limits of Ocean and Seas*, Monaco: IHO, 2010.

McCullough D. *The Path between Seas*. Mexico: Lasser Press; 1979.

Mena, M.C. *El Oro del Darien: entradas y cabalgadas en la conquista de Tierra Firme (1509-1526)*. Madrid: CSIC; 2011.

Montero FJ. *Panama Canal Management*. Marine Policy (29) 2005; 25-37.

Montero FJ. *Port Privatization in Panama*. Marine Policy (30) 2006; 483-495.

National Geographic Society: *Blue Horizons Paradise Isles of the Pacific*. Washington D.C., 1985.

Ridgell, Reilly. *Pacific nations and Territories*. Honolulu: Bess Press, 1988.

UNCTAD: *Review of Maritime Transport, 2011*. Geneve, 2012.

SESIÓN I
Actores del descubrimiento

LA PRIMERA SINGLADURA POR LA MAR DEL SUR

Luis Blas Aritio
Escritor y editor

Siempre resulta apasionante la investigación de un personaje o de unos hechos singulares vistos desde la perspectiva de quinientos años después. Ese es el motivo que nos ha reunido hoy aquí. El descubrimiento del océano Pacífico para el llamado mundo occidental y la figura de su descubridor, un hidalgo extremeño de Jerez de los Caballeros, que logró su gesta en septiembre del año 1513.

Antes de dar la palabra a los expertos que me acompañan en esta primera sesión de trabajo, sí me gustaría hacer alguna puntualización sobre la figura de Vasco Núñez de Balboa y su descubrimiento de un mar al que él denominó la Mar del Sur.

Me hubiera gustado exponer cómo el extremeño llegó al Nuevo Mundo con una formación muy superior a la de la mayoría de los conquistadores de su época, formación adquirida en la Casa de Pedro de Portocarrero, el VIII Señor de Moguer, o explicar con detalle por qué huyó de La Española como polizón, perseguido por la Justicia, no por ser un malhechor o un asesino sino por estar completamente arruinado debido a dos violentos huracanes que asolaron en menos de un año la isla caribeña y que destruyeron, por dos veces, todas sus instalaciones agropecuarias de las que vivía y por las que se endeudó, lo que le impidió poder pagar a sus acreedores.

También me hubiera gustado profundizar en su condición de líder indiscutible en la colonia darienita, o en su sabia política de pacificación con los cacicazgos vecinos y compararla con la de Pedrarias y sus capitanes, o en demostrar también que no era un santo y que le gustaba el oro y el protagonismo y que era ambicioso como el resto de estos hombres de frontera, y que no dudó en aperrear a un cacique y a otros dignatarios indígenas sin que le temblara el pulso o en justificar que su principal defecto era la ingenuidad que le llevó a fiarse en

muchas ocasiones de quien no debía hacerlo, lo que le condujo a la postre a su trágico final.

Me hubiera encantado juzgar el importante papel que jugaron los indios en su periplo descubridor de la Mar del Sur o analizar, en profundidad, a partir de la llegada de Pedrarias en junio de 1514, las relaciones de tres arrolladoras personalidades: el nuevo gobernador, Pedrarias Dávila, el primer obispo de Castilla del Oro, el impetuoso franciscano Juan de Quevedo, y el propio Vasco Núñez de Balboa. Tres gallos para tan pequeño corral.

Pero sí me voy a centrar, en los pocos minutos de que dispongo, en una hazaña irrepetible, para mí la gesta más importante que llevó a cabo el extremeño en el istmo panameño. Estamos celebrando el quinientos aniversario del avistamiento de la Mar del Sur. No quiero entrar en la polémica de si fue el 25 o el 27 de septiembre cuando tuvo lugar este trascendental acontecimiento, aunque personalmente creo que fue el día 27, cuando desde la cima de una cordillera paralela al litoral, Vasco Núñez contempló y tomó posesión, desde la distancia, de estas aguas por primera vez. En lo que nadie discrepa es en la toma de posesión de la Mar del Sur, la segunda, el 29 de septiembre de 1513, cuando el de Jerez de los Caballeros se introdujo hasta las rodillas en la cálidas aguas del Pacífico, en el golfo que él bautizó como de San Miguel, y enarbolando su espada y un estandarte, tomó posesión de ese mar con todas sus tierras e islas para la Corona española.

Hay que recordar que, justo un mes después, el 29 de octubre, Vasco Núñez de Balboa, mientras se encontraba descansando en el poblado del cacique Tumaco, antes de iniciar el regreso a Santa María de la Antigua, hace una nueva toma de posesión, la tercera, frente a la isla Terarequí, que él bautiza como Isla Rica, introduciéndose de nuevo en el mar, para reafirmar las dos posesiones anteriores.

Fueron tres las posesiones de la Mar del Sur las que realizó Balboa en un mes y de todas ellas dio fe por escrito el escribano real Andrés de Valderrábano. Por eso me parece patético que, casi seis años después, tras ver cortar la cabeza del Adelantado y ordenar que esta se expusiera en la Plaza Mayor de Acla sobre una pica, Pedrarias, en enero de 1519, corriera hacia el Pacífico, y allí con sus capitanes, con toda la parafernalia de la Corte castellana, al son de las trompetas y el redoblar de los tambores, tomara posesión de este mar, como si la muerte del extremeño le permitiera cambiar la historia.

Me gustaría destacar que si fue importante la hazaña de descubrir la Mar del Sur con tan solo un puñado de hombres y sin perder ni uno solo de estos valientes baquianos que le acompañaron en su aventura transísmica, para mí, repito, la gran gesta del extremeño, lo que le convierte en un hombre de frontera excepcional, fue el lograr hacer navegar, por primera vez, dos bergantines en las aguas recién descubiertas.

De increíble y de una acción sobrehumana puede considerarse el traslado de todas las piezas necesarias para construir cuatro bergantines desde el puerto de Acla en el mar Caribe hasta la desembocadura del río Balsas en el golfo de San Miguel. En esta nueva aventura transísmica descubrimos a un Balboa como un gran líder, un extraordinario estratega y un excelente planificador. Para asegurarse la financiación del proyecto crea la Compañía de la Mar del Sur, la primera compañía mercantil establecida en el continente americano, y envía a su amigo y socio Hernando de Argüello a Santa María de la Antigua como representante de la compañía recién fundada y, entre otras cosas, para controlar en la Casa de la Fundición las cantidades de oro que irían llegando.

Para garantizar el abastecimiento de tan descomunal empresa firmó un documento con el capitán Francisco de Garay, el poblador de la isla de Jamaica, que se encargó de proporcionar, de fiado, desde la isla caribeña, todos los bastimentos que necesitaba para su expedición y para los hombres que permanecían en Acla. Mientras talaban y preparaban los maderos en la orilla caribeña del istmo envió al capitán Francisco de Compañón al golfo de San Miguel para buscar un lugar idóneo en el que establecer un astillero y, una vez hallado y tras su regreso, le volvió a enviar para construir un gran bohío en lo más alto de la montaña que separa ambas vertientes, con objeto de que allí los cargadores pudieran descansar y reponer fuerzas, tras su titánico esfuerzo. Todo lo planificó bien, como lo hubiera hecho un general antes de emprender una trascendental batalla.

En agosto de 1517, en plena época de lluvias, doscientos españoles, treinta esclavos negros y centenares de indios pusieron en marcha una cadena humana, sin parangón desde los tiempos faraónicos, que pieza a pieza transportaban a hombros todo lo necesario para construir cuatro navíos: maderas previamente labradas, anclas de hierro de hasta seis quintales de peso, clavazón, maromas, cables, velas, jarcias, etc. Y esto lo hacían atravesando selvas casi impenetrables, profundas quebradas, caudalosos ríos de aguas turbulentas, terrenos cenagosos en los que se hundían hasta la cintura y empinadas montañas. Españoles e indios

cargaron por igual y el propio Balboa no tuvo ningún empacho en echarse sobre sus espaldas, durante una parte del trayecto, un tablón de unos cincuenta kilos.

Vasco Núñez superó, en esta increíble hazaña, digna de ser relatada por Homero, otras numerosas dificultades. Como que al llegar los maderos labrados en Acla al improvisado astillero en la desembocadura del río Balsas, resultaran inservibles al estar carcomidos por los insectos xilófagos, o que una crecida del propio río arrasara el campamento y el astillero destruyendo el trabajo de casi todo un año, o que él y sus hombres soportaran una tremenda hambruna durante varias semanas, ya que los alimentos que había ido a buscar el capitán Hernando de Soto no llegaban, o que al botar los barcos en el curso fluvial, sus quillas que llevaban tiempo sumergidas fueran atacadas por la broma, o que tuvieran que cavar profundamente en el lecho del río para que los barcos pudieran pasar y alcanzar el mar en el golfo de San Miguel.

Nada de esto arredró al de Jerez de los Caballeros, que fue superando una por una todas las dificultades y que logró que por primera vez en la historia, dos grandes navíos con la bandera de Castilla ondeando al viento en sus popas, capitaneados por el descubridor de esta Mar del Sur, surcaran, a pesar de sus remendadas maderas, las templadas aguas del océano Pacífico, hasta entonces solo recorridas por las frágiles culchas de los indios.

Para mí esa primera y corta singladura de las dos naves construidas de una manera artesanal, que tuvo lugar durante el mes de mayo de 1518, pocos meses antes de la trágica e injusta muerte del Adelantado de la Mar del Sur, constituye el punto de partida de la gran revolución que supuso, en todos los órdenes, el descubrimiento de este inmenso mar en su orilla oriental y que fue el inicio de la globalización de la economía y del comercio mundial, una revolución para las ciencias geográficas y cartográficas y el pistoletazo de salida para unas apasionantes empresas descubridoras.

EL JOVEN BALBOA: SU VILLA NATAL, SU ENTORNO, SU SEÑOR, SUS CREENCIAS Y SU EDUCACIÓN COMO HIDALGO

Feliciano Correa
Cronista oficial de Jerez de los Caballeros

INTRODUCCIÓN

Solemos fijar nuestra atención principalmente en los momentos estelares de los protagonistas de la historia. En bastantes ocasiones poco sabemos de la infancia o juventud de notorios nombres, habiendo quedado nuestra atención anclada en una foto-fija que tiene que ver ante todo con las circunstancias del hecho estelar que los hizo famosos.

Incluso acontece, salvando algunas extraordinarias excepciones, que muchas obras que tratan sobre Balboa sitúan al personaje en el año 1500, y las referencias a su lugar de nacimiento, o a la villa de *Jerez cerca de Badajoz*, son escasas y desvaídas.

La cuestión es que si, como sostenía Rilke, *"la verdadera patria del hombre es la infancia"*, hemos de convenir que el Vasco Núñez por el que se interesan los historiadores no es solo el héroe del Mar del Sur. El asunto no necesitaría mayor argumentación, pero tal vez a mis palabras le vengan bien algunos apuntalamientos. En marzo de 1895, dentro de la interesante corriente revisionista del 98, que generó tanto ensayo audaz y tanta literatura sobre el significado del hecho descolonizador, afirmaba Miguel de Unamuno: *"Para llegar, lo mismo un pueblo que un hombre, a conocerse, tiene que estudiar de un modo o de otro su historia. No hay intuición directa de sí mismo que valga; el ojo no se ve si no es con un espejo, y el espejo del hombre moral son sus obras, de las que es hijo"*[1]. Agregando más adelante que *"en nuestro estado mental llevamos también la herencia de nues-*

[1] Vid. "En torno al casticismo", 73. Biblioteca Nueva S.L. Cicón Ediciones. Madrid 1998.

tro pasado, con su haber y con su debe"[2]. Es por lo tanto obligado tomar al hombre en su conjunto vital. Más lacónicos son aún trabajos aparecidos en otros idiomas. El libro del de Charles F. Lummis, titulado *Los descubridores del siglo XVI,* se despacha los primeros veinticinco años del jerezano diciendo: *"Nació Balboa en la provincia de Extremadura, en 1475. Embarcóse, con Bastidas, con rumbo al Nuevo Mundo en 1501..."*[3].

Vamos pues a acercarnos al joven Balboa. En los archivos jerezanos no hemos encontrado referencias suyas, ya que los mismos no alcanzan hasta la fecha de su nacimiento. Sí existen en los acuerdos del Concejo de Jerez, del año 1517, un apunte entre los capitulares de un tal *"gº. nuñez de balboa"*, que tal vez podría referirse a su hermano Gonzalo, y algunas otras cuestiones también de Gonzalo, como escribano que fue, en las Actas del Cabildo. Las fechas del nacimiento de Balboa coinciden. Antonio de Herrera, cuando se coló en la expedición de Fernández de Enciso en el año 1510, señala que Vasco Núñez *"era hombre de treinta y cinco años"*. Cuando vuelve a mencionarlo de nuevo, en 1515, dice que tendría *"cuarenta años"*.

[2] O.c. pág. 155.
[3] Pág. 63. Ed. Grech, S.A. Madrid, 1987.

La llegada hasta *Jerez cerca de Badajoz* del apellido debió producirse a partir del año 1230, en que el rey Alfonso IX de León toma la villa.

Hijo de un hidalgo, Álvaro (o Nuño) Arias de Balboa fue su padre, y desconocemos el nombre de su madre, sus hermanos fueron Gonzalo, seguido de Vasco, Juan y Alvar. Su estampa personal era la de un joven apuesto, el dominico fray Bartolomé de Las Casas lo describe como *"mancebo de hasta treinta y cinco años, bien alto y dispuesto de cuerpo, y buenos miembros y fuerza, y gentil gesto de hombre muy entendido y para sufrir mucho trabajo"*[4]. Sin duda, el fraile, que a pocos regalaba los elogios, debió apreciar en el extremeño, al que conoció personalmente, varias cualidades a la vez: de **buena estampa**, **duro** para las faenas **y de buenas formas**. Si era, además, rubio o pelirrojo, nos encontramos ante alguien que tiene, junto a su condición de **"entendido"**, es decir, leído e instruido, la estampa de un líder.

LA VIEJA VILLA DE JEREZ

La vieja villa, en el último cuarto del siglo XV, cambia de perfil para bien; se remoza, y ensancha la muralla en el año 1471, obra mandada hacer por el muy ilustre señor don Juan Pacheco, Maestre de la Orden de Santiago. También se enriquece la vida de intramuros con el frenesí de nuevas construcciones, palacios, fuentes, conventos, templos y ermitas.

Escribía yo en el libro "*Piedras Armeras de Jerez de los Caballeros*"[5] sobre algunos rasgos de la Jerez, lo siguiente: *"Al pasear en mi niñez por las calles de la ciudad me impresionaba sobremanera ese regusto histórico, berroqueño, recio y rancio de sus torreones, los sillares y pilares robustos y las piedras armeras salpicadas por la población... Los enterramientos más ilustres se cubrían con blasonadas piedras cuyas armas sobresalían del suelo, y yo sentía un cierto rubor y temor si las piedras, tanto por los muertos que yacían debajo de mis piernas (con pantalón corto), como por lo que representaban aquellos signos en la densa historia de mi pueblo..."*. A veces me he preguntado si aquel joven Vasco Núñez no sentiría en su condición hidalga tales sensaciones.

---

[4] Vid Las Casas, fray Bartolomé. Historia de las Indias". Texto fijado por Juan Pérez de Tudela y Emilio López Oto. Estudio crítico y preliminar de Juan Pérez de Tudela Bueso Capítulo LXII del tomo II (Historia de las Indias), página 152. Biblioteca de Autores Españoles (BAE). Madrid: Atlas, 1957-1958.

[5] Vid. Libretillas Jerezanas, nº4, pág. 16. Ed. Tecnigraf S.A. Badajoz, 1996.

En su propio barrio, junto a la Calle de la Oliva donde viene al mundo, hay hospitales, es decir, existe la hospitalidad, la *hospitálitas* del socorro medieval. Uno es un viejo Hospital Medieval para *Pobres Transeúntes*, otro es un Hospital para *enfermos*, remozado por la Orden de Santiago y había otro hospital que quedó sepultado bajo el edificio que sirvió para albergar el convento de Nuestra Señora de Gracias en 1491, antes beaterio desde 1434. Además, en las afueras, se localizaba un Lazareto para infectados[6]. Estos y otros recursos asistenciales establecidos en el derecho consuetudinario por antiquísimas cofradías en las que su pueblo ha sido tan pródiga, predispondrán el ánimo del joven para la comprensión humana.

Pero tal vez las diferencias sociales que en su villa vio, y la caridad para remediarlas, expliquen lo que dice Kathleen Romoli: *"lo que le distinguía de otros, era su creencia en que la misión de España en el Nuevo Mundo podía llevarse a cabo con el mínimo de opresión y violencia"*. La propia escritora Romoli, afirma también que*:*

"Balboa dijo claramente que a su juicio, la consideración y la benignidad con los indios eran buenas tácticas, y no habría pensado así si ello estuviera en pugna

[6] Vid. "*La Ermita de San Lázaro. Un enclave templario en la Baja Extremadura*". En Cuaderno nº. 1. Depósito Legal BA 65-2001. Imprime Imprenta Jerez, S.L. 2001.

con sus inclinaciones." Por su parte, otro tratadista del personaje, Frutos Asenjo García, indica que *"aunque poseía la altivez del hidalgo, no era soberbio ni adusto"*. Sumemos a estos juicios el del cronista Antonio de Herrera, al contarnos que *"era muy bien entendido y sufridor de trabajos, hombre de mucho ánimo, prudente en sus resoluciones y muy generoso con todos"*.

Pero hay dos aspectos que me parecen imprescindibles considerar en la concepción de Balboa. Son estos dos: **sus creencias religiosas** y **su condición de hidalgo**.

LA RELIGIOSIDAD EN SU JEREZ NATAL

Justo el año en que nace Balboa se inicia en su Jerez natal un periodo de engrandecimiento por la Orden de Santiago. El mundo de las creencias ha elevado cuatro espléndidas parroquias (mientras que en esos años Badajoz sólo tiene tres). El joven Balboa ve fundarse dentro de su espacio parroquial el convento de Nuestra Señora de Gracia, en 1491[7].

Los componentes de aquellos antiguos gremios se ponían bajo la advocación de un santo patrón; y así, bajo su imagen y con su bendición, preparaban el llamado "disanto" o "Día del Santo", que era una ocasión para dar de comer a los pobres, atender a viudas y a doncellas, auxiliar a indigentes y resolver por unas horas las enormes carencias de aquella sociedad desigual que sobrevivía muda, aceptando un modelo injusto de enormes agravios de clases, sobrevenido por título, familia o fortuna.

El ancho término estaba salpicados de ermitas y oratorios. Todavía vemos hoy, lamentablemente destrozadas por la desidia de latifundistas y de la administración, algunos enclaves que ya existían en la época de Balboa, como es el caso del convento San Benito (junto a la carretera N-475 Km. 75), modelo curioso de la arquitectura rural-popular-religiosa de la Baja Extremadura, construido en el año 1411[8].

---

[7] Vid. Mi trabajo "Nuestra Señora de la Gracia. Desaparece el último convento de clausura y el expolio continúa", pág. 10 y ss. *Boletín mensual Jerez de los Caballeros*. Información. Año I. Número 004. junio 2007. Ed. "Publicaciones de Guadiato", 06300 Zafra.

[8] Vid mi publicación *"La Ermita de San Benito. Una curiosa muestra de la arquitectura popular, rural y religiosa"*, Depósito Legal BA: 203 – 2001. Imprenta Jerez, S.L. Abril de 2001.

Hoy sobreviven los nombres de esas grandes posesiones rústicas, recordando devociones: La Capilla, Las Capellanías, Las Monjas, Las Reliquias, Santa María de España, Los Frailes, San Facundo, San José, Santa Margarita.

Por ello, deambular por la villa era una especie de repaso bíblico del Nuevo Testamento, Y ya en el año 546 se había levantado una iglesia a Santa María, reinando Atanagildo.

Lo religioso iba dejando su rastro en las innovaciones monumentales o decorativas. Cuando Pedro Gracia Dei, Rey de Armas de los RR CC y de Carlos V, diseña o, tal vez sería más preciso decir, rediseña, el escudo de la ciudad, se colocará en una tabla subida más tarde al altar mayor de San Bartolomé[9].

En suma, quien luego descubrirá el Mar del Sur es fruto de esa concepción del *Antiguo Régimen* donde casi todo estaba previsto: nacer, vivir de una determinada manera. Y, ese *anciano régimen* imprimía también en la conciencia de las gentes ***la seguridad de lo esencial*****,** de una fatal seguridad del vivir apoyado en los ejes sustanciales de su modelo inalterable. Este esquema no cambiará hasta que llegue el Nuevo Régimen y sea la razón frente a la fe, ***la dinámica de lo existencial,*** lo que promueva una revolución que trocará esa manera estática y fatalista del viejo modo de existir.

LAS CREENCIAS DE BALBOA

En ambiente tan cargado de emblemas cristianos, era imposible no sentirse atrapado por esa corriente, mucho más cuando lo español estaba tan vinculado a lo católico. Y menos Balboa, que sabía leer y escribir, y llegó a dominar más tarde la lengua de los nativos con los que se entendía bien. El propio cronista Pedro Mártir de Anglería nos dice que Balboa era un hombre de letras[10].

El descubridor del Pacífico nos da cuenta por su propio pulso en carta al rey el 20 de enero de 1513, de las tareas y adversidades, y tal testimonio completa en alguna medida el perfil de sus creencias, aunque, a su modo, era un hombre amante a la vez de la libertad y de la conciliación.

---

[9] Vid. Cordero Alvarado, en *"Piedras Armeras de Jerez de los Caballeros",* pág. 42 y ss. En *"Libretillas Jerezanas"* Nº. 4 –Ed. Menfis. Badajoz, 1996.

[10] Vid. ***"Décadas del Nuevo Mundo"***.Década Tercera. Capítulo I. Página 163. Ed. Polifemo. Madrid, 1989.

La epístola a que nos referimos empieza diciendo: *"Cristianísimo y muy poderoso Señor",* y en el texto vemos que no avanza en el recorrido de sus explicaciones y logros sin mencionar una y otra vez que las bondades obtenidas han sido posibles por la intervención de Dios. Así lo hace, según hemos contado, hasta una docena de veces, en las que invoca y agradece a Dios del Cielo los bienes alcanzados o los que espera lograr también por su ayuda.

La carta muestra el empaque caritativo de Balboa: *"Principalmente he procurado, por donde quiera que he andado, que los Yndios desta tierra sean muy bien tratados, no consintiendo hacerles mal ninguno, tratándoles mucha verdad, y atraerlos a nuestra amistad".*

Balboa se nos asemeja como un hombre de convicciones, casi de compromiso ético, un caballero imbuido de los principios de la milicia y de la religión cristiana.

Pero al concluir este epígrafe me cuesta dejar de contar cómo refleja las buenas cualidades del conquistador el propio Mártir de Anglería con este retrato: *"Por eso en su larga carta no hay ninguna página que no esté llena de acción de gracias por haber salido bien de tantos peligros y trabajos. No hay ningún acto suyo, ni viaje alguno, sin invocar los Santos del cielo, y delante siempre a la Virgen Madre de Dios. Estas cosas he sabido por las cartas de los darienenses y por los que de viva voz me han contado los que vinieron de allá"*[11].

Pareciera como si, al igual que a Las Casas, también a este cronista le hubieran cautivado las narraciones que sobre Balboa llegaban hasta su mesa. Toda una definición, lo más alejado desde luego del patán, del analfabeto, del buscavidas, del aventurero desarrapado. Y lo más cercana por el contrario al caballero, al hidalgo.

Por todo ello, y por su proceder con los indígenas, creo que estamos en condiciones de afirmar que Balboa podría excluirse de esa nómina de capitanes que tienen como denominador común los excesos y abusos. Es por ello que si Las Casas hubiera apreciado en La Española, donde estuvieron juntos, los excesos que de otros cuenta, es seguro que los hubiera referido pormenorizadamente en sus escritos.

---

[11] Vid. Mártir de Anglería, o.c. pág 184-185.

UN HIDALGO AL SERVICIO DE LOS PORTOCARRERO

El jerezano Balboa es un español del siglo XV, su persona está inserta en el espacio de transición del mundo medieval a la modernidad de un Estado Nuevo, que denominaremos la Edad Moderna. Y además Balboa pertenece a una casta de hidalgos, a la *hidalguía,* gentes formadas por tradición en unos modos y maneras que caracterizan a los de su clase. Y no es baladí recordar que dentro del esquema común de los ideales de la Edad Media, a los hidalgos les es propio el ejercicio de la *caballerosidad,* cualidad que el jerezano va a ejercitar en el noble servicio a la familia Portocarrero.

Si uno se asoma a *El Victorial*, también conocido como *Crónica de Pedro Niño* (h. 1436), se comprenden mejor estas consideraciones[12].

Es una narración caballeresca sobre el Conde de Buelna (1378-1443) y se dice que el hidalgos había de ser cauto, prudente, justo, atemperado, mesurado, obligado en socorrer al débil, a proteger a la mujer, ha de ser fuerte y esforzado, y ha de tener gran fe en Dios, esperanza de su gloria, y ha de hacer caridad y buen amor a las gentes. Obsérvese como el patrón de hidalguía subraya que **"ha de tener gran fe en Dios"**, lo que nos evidencia que el hombre medieval era **esencialmente religioso**, aunque no fuera un entendido en la Sagradas Escrituras.

[12] El bello manuscrito de *El Victorial o Crónica de Pero Niño* se conserva en la Biblioteca Nacional, en Madrid, con la signatura BNM Ms.17648.

Y Balboa participa de estas sensaciones, como hombre del Renacimiento.

Su escuela es toda una coreografía propia de un escenario de capa y espada.

El Balboa que embarca es, por todo ello, sujeto ineludible de su condición de hidalgo.

Y esa condición humanitaria que deducimos en Balboa no empece para considerarle un hombre de carácter fuerte. Mártir de Anglería evidencia este porte aguerrido y en ningún caso sumiso.

En el capítulo III de la "Década Segunda" en sus "Décadas del Nuevo Mundo", lo menciona en este sentido varias veces al escribir: "*El esgrimidor Vasco Núñez*"... "*Vasco el gladiador*"... "*Vasco formó el escuadrón según su táctica militar*"... "*decía Vasco que no quería obedecer a ninguno que no tuviera su poder del mismo Rey con diploma propio*"[13].

Escribe al rey como si el nombre de Dios fuera su guía de cabecera, condición de creyente incardinada en el hidalgo. *"Principalmente he procurado, por donde he andado, que los Yndios desta tierra sean muy bien tratados, no consintiendo hacerles mal ninguno, tratándoles mucha verdad, dándoles muchas cosas de las de Castilla por atraerlos a nuestra amistad"*[14].

Además sus palabras nos delatan también a un hombre de convicciones, capaz de superar las dificultades orográficas, sabiendo que *"llega el hombre fasta donde puede i no fasta donde quiere"*, y también al manifestar: *"Suplico a Vuestra Alteza lo vea todo i conforme a mis servicios ansi me faga las mercedes"*.

Y también en varios momentos se rastrea su empaque de hidalgo del siglo XV: "*I quando esto no hiciere no tengo mejor cosa que mi cabeza que pongo por prenda*". Es casi una premonición.

Probablemente por estas y otras cualidades, cuando el cacique Careta pretendió pronto encontrar en Balboa un aliado, para mejorar la capacidad de combate

---

[13] Vid pág. 113 y ss. Ed. Polifemo. Madrid, 1989. Se reproduce en esta edición la traducción castellana que Joaquín Torres Asencio publicara el año 1892. La dedica Mártir de Anglería al Príncipe Carlos el 30 de septiembre de 1516.

[14] Esta carta nos la presenta en su obra Ángel Altolaguirre y Duvale, en "Vasco Núñez de Balboa", Doc. Nº 8, pág 13 del Apéndice Documental. Imprenta del Patronato de Huérfanos de Intendencia é Intervención Militares. Madrid, 1914. Pero nosotros hemos manejado la obra titulada *"Vida y cartas de Vasco Núñez de Balboa"*, Páginas 162 y ss. Escrita por Charles L. G. Anderson (548 Págs.) Editado por Emecé Editores S.A. en Buenos Aires, en 1944.

frente a algunos de sus vecinos; cuenta el propio Las Casas: "*rogóle* –a Balboa– *que no le hiciere tanto mal, y siempre ser su amigo en señal de lo cual le daba una de sus hijas por mujer, la cual era muy hermosa*"[15].

Es impensable que Careta viera en Balboa a un asesino de indios. El hecho de ofrecerle a su propia hija resulta una señal de su afán de conciliación con alguien en el que observa alguna manera de grandeza.

Años más tarde, ya muerto Balboa (+1519) y el rey Fernando (+1516), el nuevo monarca, en carta fechada en Toledo el 19 de mayo de 1525, escribía: "*Yo vos mando y encargo mucho que cada e quando algunos de los dichos españoles quisieren casarse, ellos e sus hijos e hijas, con los dichos yndios... para que ayan efecto los tales casamientos e sean ejemplo para convocar que otros lo hagan, que en ello recibiré plazer e servicio*"[16].

Tampoco hemos de dejar a un lado, cómo esa condición fraternal de Balboa. En este punto no nos resistimos a poner de manifiesto el testimonio del cronista Gonzalo Fernández de Oviedo: *"Tenía otra cosa, especialmente en el campo, que si un hombre se le cansaba y adolecía en cualquier jornada que él se hallase, no lo desamparaba, antes, si era necesario, iba con una ballesta a le buscar un pájaro o ave, y se lo mataba y se lo traía, y le curaba como a hijo o hermano suyo, y lo esforzaba y animaba. Lo cual ningún capitán de cuantos hasta hoy, que estamos ene. Ano de mill e quinientos e cuarenta y ocho, han venido a Indias, en las entradas y conquistas que se hallaron, no lo ha hecho mejor, ni aun tan bien como Vasco Núñez"*[17].

Para mí este testimonio refleja un gran respeto y estima por la condición humana.

En el reciente y extraordinario libro de Luis Blas Aritio[18] dice el autor: *"Muy pronto, Vasco Núñez de Balboa se dio cuenta de que solo con la fuerza bruta no conseguiría alcanzar las previsiones que tenía de obtener rescates, y pudo además comprobar cómo con una actitud agresiva se iba granjeando enemigos que podían*

[15] Vid Las Casas. Historia de las indias. Libro III. Cap. XL Volumen II pág. 571 Ed. Biblioteca de Autores Españoles.

[16] AGI. Audiencia de Panamá. Leg. 233. Libero 2. Folio 45. v.

[17] Ver Libro X. Parte Segunda. Capítulo II. Tomo III. Pág. 209.

[18] Vasco Núñez de Balboa y los Cronistas de Indias, publicado por Ediciones Balboa, Panamá, 2013, pág. 188.

hacer insostenible la situación de la colonia. Por eso, en sus entradas o cabalgadas supo combinar la firmeza y la fuerza con la benevolencia y la dádiva".

Por todo ello hemos de ir concluyendo que, salvando las imprescindibles contiendas para asentarse en el territorio, no se aprecia en el personaje otra actitud que la de la conciliación y el diálogo.

Y Balboa, por esa condición de hidalgo, usó con nobleza la relación con la princesa, al tomarla como compañera y no como esclava: *"Vasco Núñez de las muchas mujeres que había traído captivas de por aquella tierra, tenía en su casa una amiga, de quien hacía tanto caso y tenía tanta estima, como si su mujer fuera legítima"*[19].

El "magnetismo de Balboa" es consecuencia de una mezcla de habilidades. Para cerrar este análisis diremos que el jerezano, tanto en su periplo marinero como en aquellos parajes, resultó ser un personaje hábil, duro y noble. En medio de esa geografía desconocida y en un ambiente con frecuencia ramplón de medios, si atendemos al juicio de las crónicas y a los testimonios de quienes estuvieron cerca de él, supone, si no un ejemplo impecable, si en alguna medida, un intento condescendiente con el prójimo, un soldado que procuraba ser con los propios condescendientes y con los indígenas comprensivo en lo posible.

Y en todos esos aspectos positivos fue decisiva su formación el servicio a los Portocarrero. Un lujo, un prohombre influyente de su tiempo, VIII Señor de Moguer y de Villanueva del Fresno, Alcalde Mayor de Sevilla perpetuo de juro de heredad, Alcaide de Jerez cerca de Badajoz, comendador de Segura de la Sierra... Perteneció al Consejo de los Reyes Católicos y de sus sucesores.

Vivía don Pedro en Jerez en la casa de los Vega Portocarrero, frente a la iglesia de San Bartolomé. El padre de Vasco Núñez fue Álvaro Arias de Balboa, su hermano era escribano del Cabildo, y se juntaba necesariamente por vecindad con don Pedro, el alcalde. La proximidad de funciones y de vecindad de familias, según el historiador y párroco de San Bartolomé, Gregorio Fernández Pérez, nos inclinan a pensar que le hizo entablar una cierta amistad, que acercó a Vasco Núñez al servicio de don Pedro.

[19] Vid Las Casas. Historia de las Indias. B.A.E. Libro III Cap. XLIV Vol. II pág 583 Madrid, 1957.

Viajó Balboa a Moguer y Sevilla, ciudad esta donde tenía casa. Tales incursiones sureñas le debieron servir a Balboa para conocer las noticias sobre cartas de navegación y planes marineros. A esto se sumaron los viajes a Portugal. No podemos obviar la importancia de la Escuela de Sagre, fundada por el Infante Enrique el Navegante, en 1417.

Tenían los Portocarrero un protagonismo de oro y alcurnia; ellos y otros significados nobles harán que la villa alcance la categoría de ciudad pronto, en 1525, mientras que Llerena, capital de la orden santiaguista, no la obtendrá hasta 1640.

Con todo, resulta muy extraño que en el testamento de don Pedro, Señor de Balboa, cuyo original forma parte de los fondos del Archivo de Medinaceli, y la trascripción del traslado de la apertura del mismo se conservaba en el Monasterio de Santa Clara, en Moguer, y en la actualidad está en el Archivo Diocesano de Huelva, no se mencione ni una vez al conquistador, ni siquiera como referencia para recordarlo. El testamento se abre en Jerez el día 27 de julio de 1519, año en el que en la otra orilla era decapitado Balboa**.** Habiéndose otorgado día 16 mayo de 1518 en Villanueva del Fresno ante el escribano Juan de Mata.

Cuando muere don Pedro, Balboa lleva ya dos décadas fuera de Jerez, y no se tenían noticias sobre sus andanzas en esa ancha maraña de rumores sobre el Nuevo Mundo.

El Renacimiento que Balboa percibe dejará rastro para configurar su mente hidalga. Quede como muestra de aquellos siglos el bello epitafio, casi un adelanto del Romanticismo que a don Ildefonso Pacheco Portocarrero dedica su amante esposa: "*La fidelísima esposa doña Mariana de Céspedes, ilustre por su abolengo, pero más ilustre por su fama, dedicó el mausoleo, erigió el sepulcro y dotó la capilla en honor del Sr. D. Ildefonso Pacheco Portocarrero, el más virtuoso del mundo, sobresaliente por su linaje, amado esposo y dueño suyo, muerto en mitad de su carrera, pero vivo siempre en el corazón de ella; y para sí misma, estando viva, con la esperanza, por su amor eterno, de ser sepultada con las mismas cenizas que él*".

Pocas familias en Jerez y su dilatado término tuvieron tanta fuerza y poderío en aquella villa de tierra adentro, que los Templarios hacen famosa y los Santiaguistas la hacen grande, donde nace Balboa en un momento afortunado.

Para Vasco Núñez, los Portocarrero resultaron una buena escuela de entrenamiento. Eran días de luces donde el Renacimiento, con sus inventos, insuflaba caminos inéditos, y ello quebró las encadenadoras fronteras del conformismo. Parecía abrirse un tiempo de esperanzas y en esa oportunidad estuvo Balboa, una persona que de no haberse tropezado en la vecindad de la parroquia con sus señores, hubiéramos perdido su rastro y su nombre se habría desvanecido entre las costuras amarillas de la historia.

VASCO NÚÑEZ DE BALBOA, LA MAR DEL SUR Y LA EFEMÉRIDE DE 1913

Carmen Mena García
Catedrática de Historia de América Universidad de Sevilla

La Conmemoración del Quinto Centenario del Descubrimiento del Pacífico por Vasco Núñez de Balboa está suscitando innumerables celebraciones, –tanto en España como en América–, de las cuales, sin duda, ustedes tendrán noticias. En todas ellas recordamos la actuación de un personaje singular: español de nacimiento y panameño de adopción y de su gran hazaña: –simposios, congresos, exposiciones, cátedras como la de la Mar del Sur, que tuve el placer de inaugurar en la universidad de Panamá el pasado mes de febrero; la *Ruta Quetzal BBVA*: un viaje multitudinario de jóvenes ilusionados, procedentes de todos los países del planeta, que acudirán el mes próximo a tierras panameñas, siguiendo los pasos de Balboa y un largo etcétera. Sin ir más lejos, el presente seminario internacional, celebrado con el generoso patrocinio de la Fundación Ramón Areces, también rinde tributo a esta efeméride del descubrimiento del océano Pacífico que constituye, sin dudarlo, una de las páginas más gloriosas de la Historia universal.

La figura de Vasco Núñez de Balboa siempre irá unida a la de un gran descubrimiento geográfico: la Mar del Sur, el mismo que tras la hazaña de Magallanes, transmutado su género y nombre, sería conocido como el océano Pacífico. Bien es sabido que esta gran masa acuática, que ocupa un tercio de la superficie terrestre, constituye un escenario privilegiado como centro de gravedad del comercio y de la economía mundial. Pero a comienzos del siglo XVI la vieja civilización occidental todavía ignoraba la existencia de este océano explorado por los navegantes españoles y que con el tiempo sería considerado, no sin fundamento, como *el gran lago español.* En los tiempos actuales disfrutamos de todas las ventajas que nos proporciona *la era digital*. Los modernos medios de comunicación de masas han conectado a todo el planeta en tiempo real: modernos aviones, telefonía móvil, televisión, Internet, etcétera y han roto definitivamente las barreras que separaban materialmente a los hombres en épocas pasadas. Hoy día, en efecto,

con los sofisticados medios de los que disponemos, resulta difícil entender cómo a finales del siglo XV nuestros antepasados exhibían tamaña ignorancia respecto a las dimensiones y a la realidad geográfica y humana del planeta que ocupaban. La conmemoración de los quinientos años del descubrimiento del Pacífico por el extremeño Balboa nos invita a reflexionar sobre el significado y transcendencia que este acto excepcional tuvo para la Historia Universal y para la Humanidad en su conjunto. También nos conduce inevitablemente a su protagonista.

Vasco Núñez de Balboa, descubridor y conquistador español del siglo XVI es un personaje histórico que desata pasiones. Desde hace tiempo son muchos los que militan en sus filas, atraídos por el perfil heroico del hombre y por su señalada hazaña descubridora. Él es, sin dudarlo, un héroe de novela, o más bien de tragedia griega, pues en sí reúne todos los elementos característicos de este género, desde su condición de héroe fundador de un nuevo pueblo hasta el destino trágico con el que vio truncada su gran epopeya a los 44 años por decisión del nuevo gobernador del territorio, de nombre Pedro Arias de Ávila (Pedrarias). En efecto, la temprana muerte de Vasco Núñez decretada por Pedrarias en Acla en 1519, acusado de delito de traición, tras un rápido y sospechoso proceso, convirtió a Balboa en héroe y a Pedrarias no solo en villano, sino en el personaje más antipático de la conquista de América. Esta visión enfrentada provocaría inevitablemente un auténtico cisma entre partidarios y detractores que todavía hoy continúa abierto. "Por su sencillez y arrolladora personalidad, su relación igualitaria con el grupo, sus amores con una india, hija del cacique Careta, y su trágica muerte, Vasco Núñez de Balboa, el gran descubridor del Pacífico, se ha ganado la simpatía mayoritaria de la historiografía colonialista". No podía ser de otro modo, pues nadie mejor que el extremeño representa el arquetipo del caudillo americano aventurero y rebelde; un auténtico héroe de novela de aventuras, una especie de *John Smith* de las tierras ístmicas, al que no falta su particular india *Pocahontas*, dispuesto a ser llevado al cine o al teatro[1].

No obstante, el proceso de mitificación del héroe Balboa ha requerido varios siglos. El descubrimiento de la Mar del Sur en 1513, la gran hazaña de Balboa, cayó muy pronto en el olvido, así como su protagonista. Vasco Núñez halló el tan

[1] Cfr. Mena, Carmen: "Vasco Núñez de Balboa y su época. La construcción del mito del héroe", en Aritio, Luis Blas: *Vasco Núñez de Balboa y los cronistas de Indias*. Panamá, Comisión Nacional para la Conmemoración del Quinto Centenario del Descubrimiento del Océano Pacífico. Ediciones Balboa, 2012, pp. 12-62.

ansiado océano en tierras panameñas, pero no fue capaz de encontrar el estrecho marítimo para atravesarlo, sencillamente porque no estaba allí. La expedición de Magallanes/Elcano materializaba por fin el acariciado sueño de Colón: se había hallado una vía marítima para llegar a la India navegando hacia occidente, el ansiado atajo entre los dos océanos. Dada la enorme transcendencia de este hecho, la hazaña del portugués, iniciada en Sevilla en 1519, tan solo seis años después, fue más recordada que la de Balboa. Y este, poco a poco, fue siendo ignorado, al igual que el nombre de la Mar del Sur con el que bautizara aquellas aguas, las cuales por designio de Magallanes, fueron etiquetadas con el inapropiado apodo de océano Pacífico, el de las aguas reposadas. Un nombre que poco a poco terminaría imponiéndose, sobre todo entre las potencias extranjeras que se disputaban aquel *lago español* y, con mayor dificultad y más tardíamente, entre los propios españoles. Cuando solo habían transcurrido cincuenta años, en el famoso mapamundi de Abraham Ortelius (1527-1598), *Nova Totius Terrarum Orbis,* de 1564, ya se indicaba "*Mare Magellanicum sive Pacificum, vulgo Mar del Sur".* Y en su versión de 1595 figuraba una leyenda similar: *"Mare Pacificum quod vulgo nominant Mar del Zur".* La verdad es que el vulgo, sobre todo el del ámbito hispánico, seguirá denominando Mar del Sur al océano descubierto por Balboa prácticamente hasta el siglo XIX. No hace falta más que repasar la actividad naviera del puerto de Cádiz y la consignación de los registros de ida y vuelta de los buques para constatar que todavía en el último tercio del siglo XVIII, los españoles seguían fieles al mismo nombre de la Mar del Sur, con el que Balboa bautizó las nuevas aguas descubiertas dos siglos atrás[2].

El olvido del gran descubridor extremeño constituye una verdadera injusticia histórica que se prolonga por varios siglos. Habrá que esperar, en efecto, al siglo XIX cuando la historiografía romántica (Manuel José Quintana y Washington Irving son dos buenos representantes), atraída por el héroe y sus hazañas, comience a rescatar, junto a otros hechos singulares, a los grandes personajes de la Conquista. A estos también se les recuerda en marciales e idealizadas figuras de piedra o bronce que siembran el paisaje urbano de uno y otro continente. Bien es sabido que los hombres del Romanticismo fueron muy dados a levantar estatuas aquí y allá, en plazas, parques y avenidas, arrastrados por esa particular afición a

[2] Cfr. Herrera Gil, Mª Dolores: *El mundo de los negocios de Indias*. Sevilla, Servicio de Publicaciones de la Universidad de Sevilla, 2013.

la *monumentomanía*, con la que en esta época se glorifica y rinde tributo, tanto en América como en Europa, a las celebridades patrias.

Un claro ejemplo decimonónico de homenaje al héroe Balboa lo encontramos en este libro de Matías Ramón Martínez Martínez, *El libro de Jerez de los Caballeros,* publicado en 1892. Dice así:

> "La vida de Vasco Núñez de Balboa es una de las páginas más brillantes de la conquista del Nuevo Mundo. También me atrevo a asegurar que siendo este personaje el más simpático de cuantos llevaron a cabo los altos hechos de aquella magnífica epopeya ha sido quizás el más desgraciado, no solo por la muerte tan impía como afrentosa y no merecida con el que el gobernador del Darién pagó sus servicios, sino por el olvido en que la posteridad española ha tenido un nombre tan glorioso y tan digno de la poesía y de la estatuaria, que debieran haber levantado egregio monumento a su memoria"[3].

A comienzos del siglo XX, se produce un golpe de timón en las tendencias historiográficas y los criterios literarios y románticos de la pasada centuria ceden paso a otros muchos más rigurosos basados fundamentalmente en el valor de los archivos. Es ahora cuando el personaje de Vasco Núñez comienza ser rescatado documentalmente de los polvorientos anaqueles del pasado con el esfuerzo de un pequeño grupo de intelectuales, todos ellos fascinados con la figura señera del héroe y sus hazañas. Pero todavía quedaba mucho camino por recorrer. Manuel de Saralegui y Medina, teniente de navío y literato español, en el discurso-homenaje a Vasco Núñez de Balboa en la velada celebrada por la Real Sociedad Geográfica el 25 de septiembre de 1913, refería "ciertas palabras de un augusto personaje, que no es prudente nombrar aquí y que al descubridor que hoy nos honramos en conmemorar con extraña displicencia y grave error se referían..." La persona, cuya autoría no quiso desvelar el mencionado orador, atribuía el descubrimiento de la Mar del Sur nada menos que al pirata inglés Francis Drake: "¡Un inglés suplantando a un español! –exclamaba Saralegui– ¡Un pirata aborrecible usurpando su gloria al caballeroso, al ínclito Balboa!". Ante semejante confusión histórica el ilustre marino concluía, sin poder ocultar su enojo: "No parece que pueda llegar a más el desconocimiento

[3] Matías Ramón Martínez Martínez: *El libro de Jerez de los Caballeros*. Sevilla, 1892, 391. Disponible on-line: http://archive.org/stream/ellibrodejerezd00martgoog#page/n6/mode/2up

indisculpable de un hecho de fama universal y de transcendencia suma para la vida de la Humanidad"[4].

El silencio y el olvido, sin dudarlo las condenas más gravosas para cualquier personaje histórico, no afectaban solamente a la figura del gran descubridor. A principios del siglo XX existía, además, un desconocimiento general del pasado español en el océano Pacífico. "La Mar del Sur –observa S. Bernabéu– era un inmenso espacio vago y confuso. Las revistas y periódicos apenas traían noticias sobre el gran océano, y cuando lo hacían el tema casi exclusivo eran las Filipinas, que en realidad pertenece al Sureste Asiático, y los pequeños enclaves de Guam y Yap. Solo un pequeño grupo de políticos, comerciantes, misioneros, escritores y marinos poseían una idea más amplia del área y, de ellos, una minoría solía editar algunas monografías, colecciones documentales, artículos, memorias o diarios sobre el Pacífico"[5].

En la España de Alfonso XIII y Victoria Eugenia de Battenberg los fastos del IV Centenario del Descubrimiento de la Mar del Sur (1913) fueron acometidos con enorme interés y celebrados con un notorio afán científico[6]. Se perseguía, entre otros fines, junto a un estrechamiento con las nuevas naciones americanas, la reparación de una injusticia histórica así como un mayor acercamiento al personaje desde una visión más científica y documentada de su vida y hechos. No podía ser de otra forma: el establecimiento y divulgación de las conmemoraciones como escaparates del progreso nacional era deudor de la escuela positivista, inspirada en las obras del francés Augusto Comte y del británico John Stuart Mills, quienes defendían que el único conocimiento autén-

---

[4] Saralegui y Medina, Manuel: *Homenaje a Vasco Núñez de Balboa. Pequeño discurso leído en la velada celebrada por la Real Sociedad Geográfica el día 25 de septiembre de 1913*. Madrid, Imprenta de los hijos de M.G. Hernández, 1913. Biblioteca Nacional de España. Disponible online: http://www.europeana.eu/portal/record/9200127/B38034D387C626DC3BAAB5E125D465A05991808D.html

[5] Bernabeu Albert, Salvador: "El legado historiográfico del Pacífico", en Catálogo de la Exposición del Archivo General de Indias de Sevilla*: La aventura del Mar del Sur: cinco siglos del legado español en el Océano Pacífico*, *1513-2013,* (en prensa).

[6] La iniciativa partió de Ángel Altolaguirre y Duvale, quien propuso formalmente a la Real Sociedad Geográfica, en la sesión celebrada el 13 de noviembre de 1906, que se nombrase una comisión encargada de preparar los fastos conmemorativos. Boletín *Cultura Hispanoamericana*, año II, abril 1913, núm. 10, pp. 22-24. Disponible on line en Biblioteca Virtual Miguel de Cervantes.

tico era el científico[7]. En esta ocasión fueron muchas y variadas las actividades promovidas para la celebración del citado Centenario de la Mar del Sur, responsable, por cierto, del cambio de rotulación de avenidas, calles y plazas con el nombre del extremeño. Se barajaron también algunas iniciativas curiosas. Por ejemplo, en abril de 1913 el Boletín del Centro de Cultura Hispanoamericana anunciaba que un grupo de estudiantes norteamericanos de la Universidad de Harvard, "dando una muestra de admiración muy estimable hacia el insigne descubridor del Pacífico proyectan construir una carabela análoga a la Santa María, tripulada por Colón en su primer viaje al Nuevo Mundo, y la cual, si es posible, quieren que sea el primer bajel que pase por el canal de Panamá en homenaje al 'Gran Explorador' como llaman, muy justamente, a Vasco Núñez de Balboa". Y a continuación, añadía la citada noticia: "En esa carabela proyectan continuar el viaje hasta San Francisco de California a fin de concurrir a la Exposición Universal que tendrá efecto el año 1915 en dicha capital"[8]. Desconocemos si el proyecto de los alumnos de Harvard llegó a buen término.

Ahora bien, entre los múltiples actos programados para la celebración del Cuarto Centenario los dos de mayor relevancia fueron, sin duda, una Exposición y un Congreso de Historia y Geografía Hispano-Americanas[9], ambos celebrados en Sevilla, cuna de la Hispanidad. El 19 de diciembre de 1913 el Archivo General de Indias abrió sus puertas para inaugurar la *Exposición documental y cartográfica Americana* en la que se dieron a conocer valiosísimos documentos y planos históricos procedentes de muy diversos repositorios nacionales, así como de colecciones particulares, lo que constituía una absoluta novedad en aquella época. E incluso se acometieron importantes obras de mejora en el edificio de la antigua Casa Lonja, especialmente en la planta baja, destinadas todas ellas a albergar ese valioso tesoro documental con el decoro que se merecía, entre ellas un nuevo pavimento de mármol en el vestíbulo y en las galerías interiores del piso principal, cancelas de hierro y cristal para cerrar los cuarenta arcos de las galerías altas y bajas del patio, una ampliación de las estanterías, ciento veinte vitrinas de caoba y hierro, ciento diez cuadros murales para la exhibición de planos y do-

---

[7] Bernabeu Albert, Salvador: "El legado historiográfico del Pacífico", en Catálogo de la Exposición del Archivo General de Indias de Sevilla*: La aventura del Mar del Sur: cinco siglos del legado español en el Océano Pacífico*, *1513-2013,* (en prensa).

[8] Boletín *Cultura Hispanoamericana*, año II, abril 1913, núm. 10, pp. 24-25.

[9] *Congreso de Historia y Geografía Hispano-Americanas, celebrado en Sevilla en abril de 1914. Actas y memorias*, Madrid, Establecimiento Tipográfico de Jaime Ratés, 1914.

cumentos y un mobiliario nuevo y más decoroso para la sala de trabajo[10]. Por cierto, la estantería de caoba de la planta baja fue realizada gracias a los generosos donativos de S.M. el Rey, don Alfonso XIII, S.A. la Condesa de París, el Excmo. Ayuntamiento y la Excma. Diputación de Sevilla, la Real Maestranza de Caballería y varios particulares, cuyos escudos de armas se exhiben en los estantes donados por cada uno de ellos[11].

En los preparativos de la efeméride se constató que existían demasiadas lagunas sobre el personaje homenajeado, incluso la de su lugar de nacimiento. Tradicionalmente se admitía, porque los cronistas así lo aseguraban, que el descubridor era natural de Jerez de los Caballeros, ¿pero realmente había nacido allí? En 1913 Ángel Ruiz de Obregón reconocía que:

> "En estos días y con ocasión de investigaciones realizadas con motivo de la celebración del centenario del Descubrimiento del Pacífico se empieza a discutir este punto con algún interés por los historiadores. No hace mucho, he tenido ocasión de ver una carta particular en la que se asegura que Vasco Núñez era natural de Belalcázar (Córdoba) por haberse encontrado recientemente en el Archivo de Indias de Sevilla un rol o lista de embarque en el cual consta que en 1511 embarcó para América un tal Vasco Núñez nacido en aquel pueblo, pero como consta de un modo indudable que Balboa partió de Sevilla con Bastidas en 1501 y no volvió jamás a España y también que en 1510 acompañó a Enciso en su desgraciada expedición por el continente americano, resulta evidente que este es otro Vasco Núñez que nada tiene que ver con el célebre descubridor de la Mar del Sur y que solo se trata de una mera coincidencia de nombres"[12].

Había que despejar de una vez por todas semejantes dudas y averiguar de manera fehaciente la patria chica de Balboa. Con este objetivo, se decidió nombrar una comisión integrada por el jesuita Pastells, el historiador José Gestoso y el archivero Pedro Torres Lanza para encontrar los testimonios documentales que

---

[10] Torres Lanzas, Pedro, "El IV Centenario del Descubrimiento del Mar del Sur por Vasco Núñez de Balboa en el Archivo General de Indias", *Boletín del Centro de Estudios Americanistas*, 4, diciembre de 1914, 6-7, citado por Salvador Bernabéu, "El legado historiográfico del Pacífico", cuyo relato seguimos en estas páginas.

[11] Bermúdez Plata, Cristóbal (Director del Archivo): *La Casa de la Contratación, la Casa Lonja y el Archivo General de Indias*. Sevilla, Publicaciones del Consejo de la Hispanidad, s.a., p. 23.

[12] Ángel Ruiz de Obregón y Retortillo: *Historia del descubrimiento del Océano Pacífico escrita con motivo del cuarto centenario de su fecha.* Barcelona, Casa Editorial Mauci, 1913. Disponible online:
[h]ttp://archive.org/stream/vascodebalboa00rubirich/vascodebalboa00rubirich

probasen definitivamente que el descubridor era natural de Jerez de los Caballeros. Al mismo tiempo, se encargó a Ángel de Altolaguirre y Duvale, militar sevillano y miembro de la Real Academia de la Historia, que preparase una biografía del extremeño, documentada y acorde con los nuevos tiempos[13]. Casi de forma paralela, en Chile, el erudito bibliófilo José Toribio Medina publicaba *El descubrimiento del Océano Pacífico. Vasco Núñez de Balboa, Hernando de Magallanes y sus compañeros*, Santiago de Chile, 1914, en cuatro volúmenes (los dos primeros dedicados a Balboa y los dos siguientes a la expedición de Magallanes). Ambas obras iban acompañadas de un voluminoso apéndice documental (más numeroso en la segunda que en la primera) que incluía testimonios ya publicados y otros absolutamente novedosos.

Ahora bien, ¿qué sucedía al otro lado del Atlántico? ¿Cómo percibían los panameños al descubridor de la Mar del Sur? ¿Cómo celebraron su efeméride?

El Real Decreto de 1913 que disponía oficialmente en España la celebración del IV Centenario del Descubrimiento de la Mar del Sur declaraba en su preámbulo que "el descubrimiento del océano Pacífico por un reducido número de españoles capitaneados por Vasco Núñez de Balboa... es una de las más grandiosas manifestaciones del heroico esfuerzo de nuestros antepasados en el Nuevo Mundo"[14]. Si para los españoles esta efeméride servía para invocar un pasado glorioso y recuperar el orgullo nacional, herido de muerte después de las pérdidas de las últimas colonias en 1898, para los panameños supuso, por un lado, la posibilidad de reafirmar el legado hispánico de la nación y *panameñizar* a Balboa, quien al mismo tiempo se identificaba con el inicio del carácter ístmico del territorio o lo que es igual, con su privilegiada posición geográfica a nivel planetario. Y, tal vez por otro, –como señala Félix Chirú–, una estrategia nacionalista de propaganda frente a la presencia estadounidense en el territorio[15]. Recordemos que Balboa consiguió "la ciudadanía panameña" a comienzos del siglo XX, tras la tardía independencia del país en 1903. El discurso ficcional que sustentaba el mito Balboa identificaba el valor y el tesón del explorador español con las virtudes de todo un pueblo –el panameño–, al que aquel representaba

[13] *Vasco Núñez de Balboa*. Madrid, Imprenta del Patronato de Huérfanos de Intendencia e Intervención Militares, 1914.

[14] Boletín *Cultura Hispanoamericana*, año II, abril 1913, núm. 10. Disponible on line en Biblioteca Virtual Miguel de Cervantes.

[15] Chirú Barrios, Félix : « Liturgia al héroe nacional: el monumento a Vasco Núñez de Balboa en Panamá", en *Cuadernos Intercambio*, año 9, n. 10 (2012), p.78.

como un ciudadano ejemplar. Es a partir de entonces cuando el personaje se transforma en héroe nacional, en una especie de *padre fundador* en la medida en que el mismo representa, como señala la profesora panameña Ariadna García, el inicio del país a nivel histórico-geográfico[16].

Curiosamente, la efeméride de la Mar del Sur coincidió en el tiempo con un hecho de singular transcendencia a nivel mundial y muy especialmente para la joven República panameña: la apertura del canal de Panamá, inaugurado oficialmente en 1914. Y pese a que la construcción de esta colosal obra de ingeniería se debió a una compañía norteamericana, para los panameños, como observa Félix Chirú, "significó el triunfo de un sueño anhelado desde el siglo XVI". El presidente liberal Belisario Porras, considerado por muchos como el arquitecto de la modernización del Estado panameño, fue el principal impulsor del héroe nacional[17]. Bajo su mandato se celebró la Exposición Universal de 1916 que no solo pretendía conmemorar el descubrimiento de la Mar del Sur y honrar la memoria de Balboa sino también ofrecer una imagen idílica del país como ejemplo de progreso y modernidad, además de nudo privilegiado del comercio y de las comunicaciones. La Ley 42 del 31 de diciembre de 1912, disponía que: "Para conmemorar esta gloriosa fecha, se celebrará en la capital de la República, en los campos cercanos a las ruinas de la antigua Panamá, una Exposición Nacional que durará del 21 de enero de 1914, al 31 de mayo del mismo año". No obstante, dado que no se disponía del tiempo necesario para la construcción de los edificios que le servirían de sede, finalmente se pospuso la inauguración para 1916.

Desde los inicios se buscó la colaboración del gobierno español –*de la Madre Patria*– con quien se mantenían excelentes relaciones. Una carta del presidente panameño, Belisario Porras, dirigida al rey Alfonso XIII, en 1913, le hacía partícipe de los grandes fastos previstos para honrar la memoria del Adelantado de la Mar del Sur y manifestaba, entre otras cuestiones, haber decretado en Panamá la glorificación de Balboa como héroe nacional. Dice así:

---

[16] García Rodríguez, Ariadna: "Vasco Núñez de Balboa y la Geopsiquis de una Nación", *Revista Iberoamericana*, LXVII, 2001, 461-473, p. 462.

[17] Belisario Porras fue un destacado político liberal que gobernó Panamá durante tres periodos consecutivos (1912-1924). Influenciado por la doctrina positivista y la divisa de "orden y progreso", de gran auge en las nuevas naciones americanas, impulsó la modernización del país acometiendo grandes reformas. Véase Szok, Peter A.: "Rey sin corona. Belisario Porras y la Formación del Estado Nacional (1903-1931)", en *Historia General de Panamá*, Alfredo Castillero Calvo, editor, Panamá, 2004, vol. III, tomo I, pp. 35-49.

> "Grande y buen amigo: al tener el alto honor de dirigirnos a Vuestra Majestad para someter a vuestra consideración... idea que liga la patria nuestra al nombre del pueblo hidalgo del que sois el más caracterizado representante... Entre las antiguas colonias españolas de América y la Metrópoli se han iniciado en los últimos años vigorosas muestras de simpatía que tienden a estrechar los vínculos de solidaridad que deben cultivarse entre pueblos de un mismo origen que hablan la misma lengua y que por similitud de aspiraciones marchan por una misma ruta hacia las conquistas del provenir. La República de Panamá ha dado muestras de que participa de ese movimiento noble de acercamiento hacia España y por medio de una ley, expedida por la Asamblea Nacional, *ha decretado la glorificación del descubridor del Mar del Sur* en el cuarto centenario de aquel hecho histórico que el genio ha brindado a las brillantes páginas de heroísmo de España".

Y a continuación adelantaba los numerosos actos previstos en memoria del gran descubridor:

> "Esta ley de la Asamblea Nacional declara día de fiesta para la República el 25 de septiembre de 1913; dispone abrir un concurso para premiar la mejor composición lírica sobre el magno suceso del Océano Pacífico y ordena, para conmemorar de manera digna la hazaña del adelantado Vasco Núñez de Balboa, se organice una Exposición Nacional, que deberá abrirse en Enero de 1914 y a la cual serán invitados tanto la antigua Madre Patria como los países hermanos de este continente"[18].

Además, el presidente Belisario Porras recordaba en su carta a Alfonso XIII los diversos mecanismos de identidad nacional, formulados por el gobierno panameño en memoria de Balboa: puertos, calles y avenidas, sellos postales, la moneda nacional. Y como parte de los festejos nacionales, le comunicaba el acuerdo de levantar una gigantesca estatua dedicada a Vasco Núñez, a la entrada del canal de Panamá, a imitación nada menos que de la emblemática estatua de la Libertad de Nueva York. Por último, invitaba al monarca a participar en la erección del monumento y solicitaba con este fin la colaboración económica del gobierno español:

> "Panamá que ha dado el nombre de Balboa al punto desde donde debió descubrir el intrépido español las aguas del Pacífico, que distingue con el nombre

[18] La carta estaba refrendada por Ernesto T. Lefévre, quien más tarde habría de suceder al General Porras en la presidencia del país. Véase el Boletín *Cultura Hispanoamericana* (Órgano del Centro de este nombre), año II, abril 1913, n 10, pp. 10-12.

de Balboa la moneda nacional y que ha fijado la efigie del descubridor en los sellos de correos, aspira además a perpetuar en las edades la hazaña del Adelantado *por medio de una estatua colosal, como la de la Libertad en Nueva York,* que destaque sobre las aguas del gran Océano el gesto heroico de su glorioso descubridor... en donde sea saludada eternamente por las banderas de todas las naciones y por los hombres de todas las razas, aspiramos a que su costo sea cubierto por contribución voluntaria de españoles y latinoamericanos".

El gobierno de Alfonso XIII contribuyó, en efecto, con una suma de 50.000 pesetas para la construcción de la majestuosa estatua en bronce, dedicada al descubridor de la Mar del Sur, cuya realización fue encomendada a dos geniales escultores españoles, maestros del realismo decimonónico: Mariano Benlliure y Miguel Blay Fábregas. Como indica F. Chirú, el monarca español "se comprometió también a la formación de juntas en España y a canalizar el apoyo de los ayuntamientos españoles y de los gobiernos hispanoamericanos a la grandiosa obra panameña a través de sus representantes en Madrid". Aunque los diplomáticos panameños se comprometieron a agilizar el apoyo del gobierno español para lograr que el monumento fuera realizado en un tiempo prudente, las dificultades por las que atravesaban las finanzas panameñas contribuyeron a aplazar la obra y finalmente su inauguración oficial tuvo lugar en 1924, a un día de finalizar la gestión de Porras[19]. En contra de lo previsto, el lugar elegido para emplazar el monumento tuvo que ser modificado. Alegando razones estratégicas, los Estados Unidos se negaron a aceptar que la estatua fuera instalada a la entrada del canal y hubo de buscarse una nueva ubicación, esta vez en la Avenida Costera, frente al mar, en donde la figura de Balboa se exhibe majestuosa, sobre el globo terráqueo, sujetando en una de sus manos el estandarte de Castilla que ondea al viento y en la otra una espada, pero esta invertida, –la cruz de la religión, antes que el arma del guerrero–, señoreando de este modo y para siempre el océano descubierto hace ya quinientos años[20].

Y es así como en los inicios de la República el nombre de Balboa se convierte en uno de los signos de lo auténticamente panameño: dando nombre no solo a la moneda nacional: *el balboa* –creada por la Convención Nacional en 1904–,

[19] Puede ampliarse información sobre las circunstancias que rodearon a la construcción del monumento a Balboa en Panamá en el detallado artículo de Félix Chirú, "Liturgia al héroe nacional", ya mencionado.

[20] Actualmente ha quedado en medio de la Cinta Costera, amplia avenida construida por relleno marino y se discute el traslado de su emplazamiento.

también a un puerto canalero del Pacífico, a parques, avenidas, condecoraciones e incluso a una popular cerveza, panameña por supuesto. Con este doble nacimiento: el histórico real de 1510 y el producido a consecuencia de la mitificación del héroe desde 1903, el gran descubridor de un océano, injustamente olvidado durante siglos, asume ya definitivamente el papel de figura admirada y reconocida y uno de los símbolos de identidad de todo un país[21].

[21] García Rodríguez, Ariadna: "Vasco Núñez de Balboa y la Geopsiquis de una Nación", *Revista Iberoamericana*, LXVII, 2001, 461-473, p. 462.

TRAS LA ESTELA DE MAGALLANES: TRES SIGLOS DE EXPANSIÓN HISPANA EN EL PACÍFICO

Salvador Bernabéu Albert
Profesor de Investigación del CSIC.
Exdirector de la Escuela de Estudios Hispanoamericano del CSIC

El océano Pacífico se caracteriza por una inmensa mancha azul salpicada por pequeñas islas de un intenso verdor: más de veinte mil que se distribuyen principalmente entre los trópicos de Cáncer y de Capricornio. Esta galaxia de islas se agrupan en archipiélagos, donde varias grandes ínsulas están rodeadas por docenas de pequeños atolones o simples rocas emergidas. Sin embargo, esta vecindad contrasta con la enorme distancia que, en ocasiones, separa los distintos grupos o islas, como la famosa Rapa Nui o Isla de Pascua, situada a 3.500 km del continente americano y a 2.000 km de la isla más cercana: Pitcairn, el hogar de los desertores de la *Bounty* (1789-1790).

Estas características explican que la expedición comandada por Hernando de Magallanes –con tres de las cinco naves con las que partió de Sanlúcar de Barrameda el 20 de septiembre de 1519– apenas encontrara dos islas, bautizadas como Infortunadas, en su navegación por el gran océano que bautizó como Pacífico por sus aguas tranquilas y suaves corrientes, después de superar el estrecho que lleva su nombre el 27 de noviembre de 1520. Tras varios meses de singladura, los expedicionarios avistaron las islas de los Ladrones (Marianas) y el archipiélago de San Lázaro (Filipinas), donde el navegante lusitano al servicio de la Corona española encontró la muerte. La jornada demostró las enormes proporciones del océano, bautizado por Balboa como Mar del Sur, y las dificultades para su travesía: largas jornadas sin ver tierra, hambre, sed, enfermedades, incertidumbre, etc. A pesar de ello, la poderosa atracción de las especias, concentrada en un puñado de islas conocidas como el Maluco o el archipiélago de las Molucas, puso de nuevo en la mar a docenas de barcos, cientos de hombres y enormes caudales, que siguieron la estela abierta por Magallanes.

EN BUSCA DE LAS ESPECIAS: DE MAGALLANES A LA COLONIZACIÓN DE LAS FILIPINAS

Las noticias y especias que Elcano y sus compañeros llevaron a España tras completar la primera vuelta al globo el 6 de septiembre de 1522 fueron recibidas con gran interés, surgiendo el deseo de establecer relaciones regulares con las Molucas. Una de las primeras iniciativas fue la creación de la Casa de la Contratación de la Especiería en La Coruña y la organización de una nueva expedición. En la madrugada del 24 de julio de 1525, una escuadra compuesta por siete naves, capitaneada por fray García Jofre de Loaísa, comendador de la orden de Santiago, levó anclas del citado puerto gallego. El viaje (1525-1527), que estuvo lleno de contratiempos y desgracias, tuvo un balance pobre para las expectativas creadas y las numerosas riquezas invertidas. Los hombres de Loaísa descubrieron la punta más meridional de América, bautizada posteriormente como cabo de Hornos, y una isla del archipiélago de las Marshall, posiblemente el atolón de Taongi.

La nómina de descubrimientos en el Pacífico se amplió durante el viaje de la nao *Florida*, único barco sobreviviente de la armada que capitaneaba Álvaro de Saavedra Cerón, primo del conquistador Hernán Cortés, quien partió del

puerto mexicano de Zihuatanejo el 31 de octubre de 1527. La citada nao navegó entre las Marshall y las Carolinas, descubriendo un grupo de islas –posiblemente las Namonuito u Onón, pertenecientes a las Carolinas centrales– y una ínsula, que llamaron de los Reyes, quizás el pequeño atolón de las Faraleup, antes de llegar a Mindanao en febrero de 1528. En un intento de tornaviaje, los expedicionarios avistaron Payme o Isla de Oro –perteneciente a alguno de los archipiélagos situados entre Halmahera y Nueva Guinea– y otras islas del grupo de las Shouten. La nave atravesó los atolones de Pusuluk y Puluwat, bautizados como los Pintados, y por el atolón Hall, en los 11º N, que llamaron Los Jardines, hasta llegar a los 26º N, donde murió Álvaro de Saavedra, posiblemente en las proximidades de las Hawái. La tripulación intentó seguir hacia el oriente, pero en los 31º N los vientos contrarios y la carencia de bastimentos los obligó a regresar a las Molucas, avistando la isla de Gilolo a finales de 1529.

Sus trabajos fueron continuados por los hombres de la expedición de Hernando de Grijalva (1536-1537), descubridor de las islas de Revillagigedo (México), que fue comisionado por Hernán Cortés para conducir dos barcos al Perú a petición de Francisco Pizarro con el fin de hallar nuevas tierras e islas en el Pacífico. Uno de ellos, el patache *Trinidad*, mandado por Fernando de Alvarado y pilotado por Juan Martínez, regresó a Nueva España, mientras el segundo, una nao de ciento veinte toneles, bautizada *Santiago*, partió del puerto peruano de Paita rumbo al oeste. El capitán Grijalva desobedeció la orden de dirigirse a Nueva España y puso rumbo al oeste, siguiendo la línea equinoccial. No encontraron islas, por lo que variaron el rumbo entre los 13º S y los 24º N en una derrota penosa, que provocó varias sublevaciones. Muerto Grijalva y dirigidos por el piloto Esteban del Castillo, los navegantes descubrieron unas islas, que bautizaron de los Papúas, en las que no pudieron recalar por falta de vientos. Después, la nao *Santiago* ascendió ligeramente hacia el norte, avistando las islas Quaroax y Meuncum en un viaje extenuante, que terminó con el barco varado en la bahía de Savaym (Nueva Guinea). Solo doce hombres pudieron enmararse de nuevo en un pequeño bajel, sobreviviendo dos a los ataques de los naturales.

Le siguió el viaje de Ruy López de Villalobos, que avistó las Revillagigedo, las Marshall, las Carolinas y las islas Palaos entre 1542 y 1545. Los intentos de tornaviaje que protagonizaron algunos de sus hombres permitieron ampliar la nómina de los descubrimientos españoles en el Pacífico. Bernardo de Torres intentó el regreso por una ruta septentrional con el navío *San Juan*, avistando diversas islas y atolones de las Marianas y posiblemente el archipiélago de Volcano

o Kazan Retto y el de Bonin u Ogasawara en 1543. Dos años más tarde, en 1545, Íñigo Ortiz de Retes buscó una ruta meridional con el citado *San Juan*, que iluminó una amplia zona del suroeste del Pacífico. Los nautas avistaron el grupo de las Shouten antes de demarcar y llenar de topónimos españoles la costa septentrional de Nueva Guinea y otras islas al norte de la misma.

Finalmente, este primer ciclo de navegaciones culminaría con el viaje de Miguel López de Legazpi, escribano y alcalde ordinario de México, quien capitaneó una expedición cuyo principal objetivo era la colonización de las Filipinas, fundando Manila en 1571. Durante su jornada, avistó nuevas islas de las Marshall, las Carolinas y las Palaos. Esta derrota tendría un magnífico colofón con el descubrimiento del tornaviaje, que realizarían dos naves: el patache *San Lucas*, dirigido por Alonso de Arellano –que se había separado de la flota a principios de diciembre de 1564 a causa de un temporal–, y la *San Pedro*, capitaneada por Felipe de Salcedo, nieto de Legazpi. Todos ellos siguieron la ruta trazada en México por el capitán Juan Pablo de Carrión, de modo que llegaron a la Nueva España –concretamente a los puertos de La Navidad y Acapulco– con meses de diferencia.

EL VIRREY MENDOZA Y LOS VIAJES DE MENDAÑA Y QUIRÓS

Con el fin de dar salida a los numerosos buscadores de fortuna que recorrían el Perú, así como averiguar la veracidad de ciertas leyendas incas, entre otras razones, el virrey Garci Hurtado de Mendoza, segundo marqués de Cañete, auspició la primera expedición de don Álvaro de Mendaña que, en compañía del cosmógrafo Pedro Sarmiento de Gamboa, descubrió el archipiélago de las Ellice y las Salomón entre 1567 y 1569, reconociendo y cristianando numerosas islas, entre ellas la famosa Guadalcanal. En una nueva singladura, en la que Mendaña encontró la muerte, avistó los archipiélagos de las Marquesas de Mendoza –bautizadas en honor de la esposa del virrey– y el de Santa Cruz (1595-1596). En esta última isla murió el capitán, pasando los títulos de gobernador y adelantado a su mujer, Isabel de Barreto, único caso ocurrido durante la conquista y colonización de América y Oceanía.

Esta extraordinaria campaña finalizó con el viaje capitaneado por Pedro Fernández de Quirós, portugués y antiguo piloto de Mendaña, entre 1606 y 1607, que avistó varias islas pertenecientes a las Tuamotu y a las Nuevas Hébridas. Las penalidades sufridas por los expedicionarios fueron numerosas. Los hombres de

la fragata *Santa Catalina* iban tan aburridos que: "No querían algunas veces laborar, diciendo que Dios ni el Rey obligaban a lo imposible; [...] Y al piloto mayor le dijo uno, que se echaría al mar, aunque le llevase el diablo cuerpo y alma; y otros muchos le decían, que pues los sabía mandar, que les diese de comer". Como epílogo de esta empresa hay que remarcar los hallazgos del viaje en solitario de la nao *San Pedro* y el patache *Tres Reyes*, que se perdieron de la capitana *San Pedro y San Pablo* en junio de 1606.

Bajo el mando de Luis Váez de Torres, los barcos pusieron rumbo al oeste, tras esperar en vano a Quirós en Santa Cruz, y descubrieron numerosas islas al oriente y sur de Nueva Guinea (bautizada Magna Margarita en honor de la reina Margarita de Austria) y el estrecho que lleva el nombre de Torres, entre los mares de Coral y Arufa, llenando el litoral septentrional de Australia de topónimos españoles (1606-1607). Tras este periplo, los viajes por el Pacífico Sur en dirección al oeste se interrumpieron durante ciento sesenta y tres años.

LAS EMPRESAS OCEÁNICAS DEL VIRREY AMAT: PASCUA Y TAHITÍ

Del virreinato del Perú partieron las expediciones hispanas más importantes del siglo XVIII si exceptuamos la encabezada por Malaspina y Bustamante, que será estudiada en otro de los artículos del boletín, y el arriesgado viaje en

solitario de Mourelle de la Rua entre 1780 y 1781. En la mayoría de los casos, fueron viajes de vigilancia o de expansión para adelantarse a otras naciones en la ocupación de islas y puertos deshabitados. Los viajes se realizaron durante el gobierno del virrey Manuel de Amat y Junyent (1761-1767), quien había adquirido gran experiencia geoestratégica como capitán general de Chile (1755-1761), y se dirigieron a las islas de Pascua y Tahití.

El 10 de octubre de 1770, la expedición compuesta por el navío *San Lorenzo* y la urca *Santa Rosalía* levó anclas del puerto del Callao bajo el mando del capitán de fragata Felipe González de Haedo. Los navíos pusieron rumbo al sur hasta alcanzar los 27º 20' S, desde donde siguieron casi en línea recta hasta divisar la Isla de Pascua el 15 de noviembre. Entonces fondearon en el noroeste de la misma, en la actual Hanga Ho'onu, que bautizaron como Ensenada de González. En los siguientes días, varias partidas exploraron la isla y el capitán de fragata José de Bustillo tomó posesión de la misma en nombre de Carlos III. A pesar de la brevedad de la visita, de cinco días de duración, los expedicionarios españoles recogieron valiosas informaciones sobre las costumbres, los cultivos, las viviendas y las famosas estatuas de Pascua, que los nativos llamaban *moai*. Antes de regresar al Callao, los nautas visitaron San Carlos de Chiloé y avistaron la isla de Juan Fernández. El 29 de marzo de 1771 se terminó esta expedición, que dio como resultado una magnífica cartografía de Pascua que recoge los nombres dados por los españoles a los diferentes cabos, islotes y bahías que reconocieron.

El deseo del virrey Amat de colonizar Pascua se frustró obligado por la Corona, quien le ordenó, alarmada, que siguiera los pasos del capitán James Cook en Tahití. El 26 de septiembre de 1772 levó anclas del puerto del Callao la fragata *Santa María Magdalena*, alias *El Águila*, mandada por el capitán de fragata Domingo Bonaechea, llevando dos franciscanos del convento de Santa Rosa de Ocopa: fray Juan Bonamó, de Lieja, y el catalán fray José Amich, que además era piloto. La fragata puso rumbo al oeste, descubriendo el 28 de octubre una isla coralina, habitada por hombres morenos que portaban largas lanzas, que fue bautizada como San Simón y San Judas (Taure, del archipiélago de las Tuamotu). Más tarde, una segunda, rasa y con palmeras, que llamaron San Quintín (actual Haraiki) y, por último, dos islas descubiertas por Quirós en 1606 (Conversión de San Pablo y Decena), las que rebautizaron Todos los Santos y San Cristóbal (Anaa y Mehetia, respectivamente). El 8 de noviembre llegaron a Tahití, desembarcando en el puerto de Aiurua, en Taiarupu, situado en el sudeste de la isla. Allí recibieron a varios caciques locales, se hicieron regalos e

intercambiaron productos. La estancia de los españoles duró un mes, entablando cordiales relaciones con los nativos, lo que permitió profundizar en algunas de sus costumbres. Cuatro tahitianos fueron conducidos a Lima: Pautu, Tetuanui, Heiao y Tipitipia, si bien este último murió en Valparaíso, donde la expedición hizo escala. Finalmente, la fragata llegó al Callao el 31 de mayo de 1773.

El segundo viaje de la fragata *Águila*, de nuevo capitaneada por Domingo de Bonaechea, acompañada del paquebot *San Miguel*, alias *Júpiter*, mandado por José Andía y Valera, tuvo como objetivo principal el establecimiento de una misión franciscana en la isla de Amat (Tahití), que fue encomendada a fray Jerónimo Clota, catalán, y a fray Narciso González, extremeño. La jornada, que se extendió entre el 20 de septiembre de 1774 y abril de 1775, fue aprovechada para reconocer nuevas islas y perfeccionar la cartografía. Un suceso curioso fue el hallazgo de una gran cruz de madera en la isla de Todos los Santos (Anaa), que habían dejado los hombres de Quirós en 1606.

Los primeros meses de la misión, instalada cerca de la ensenada de Tautira, fueron tranquilos y prometedores, asistiendo los caciques locales a la primera misa, pero las relaciones se deterioraron paulatinamente. La tercera expedición española a Tahití se realizó en 1775 con la fragata *El Águila*, bajo el mando de Cayetano de Lángara, la cual transportó víveres y otras mercancías a la joven misión, si bien los padres le comunicaron a su llegada el deseo de abandonar Amat por temor a los isleños, con quienes se habían enemistado. Así lo hicieron el 12 de noviembre de 1775, terminando con esta marcha la presencia española en el archipiélago. El balance general es muy importante, con una cartografía excelente y unos diarios y relaciones que han ayudado a reconstruir la vida y costumbres de los habitantes de las Tuamotu y las Sociedad en los primeros momentos de su contacto con los europeos.

EL EXTRAORDINARIO VIAJE DE MOURELLE DE LA RÚA

Tras destacarse en varios viajes al Noroeste de América entre 1775 y 1780, el alférez de navío Mourelle de la Rúa se embarcó en la fragata *Princesa*, mandada por Bruno de Heceta, con destino a las islas Filipinas para transportar armas y caudales. El 15 de marzo de 1780, la fragata partió del puerto de Acapulco, acompañada de la nao *San José*, anclando en Cavite el 23 de junio. Tras el nombramiento de Heceta como jefe de todas las fuerzas navales filipinas, Mourelle pasó a comandar la *Princesa*, fragata iniciando la travesía de regreso a México el

24 de agosto de 1780. El capitán recibió sus instrucciones en Sisirán, en la costa oriental de Luzón: debía atravesar el Pacífico lo más rápido que pudiese para entregar los pliegos reservados al virrey de la Nueva España. Los tiempos eran contrarios para seguir la ruta tradicional del galeón, por lo que Mourelle buscó vientos favorables más al sur.

El 21 de noviembre de 1780, la *Princesa* puso rumbo al sureste, navegando por el norte de Nueva Guinea. Un mes más tarde, apenas había recorrido 800 leguas, encontrándose en aquel momento entre las Palaos y las islas Yap. El capitán ordenó seguir al sureste, avistando el 7 de enero las Mil Islas (Ninigo), el grupo del Almirantazgo, Nueva Irlanda, las Salomón y, el día 22, los expedicionarios oyeron el bramido del peligroso Roncador Reef, descubierto por Mendaña y bautizado Bajos de la Candelaria. Los vientos impedían realizar otra navegación que la dirigida al sureste, por lo que hubo que racionar los alimentos y el agua, a pesar de lo

cual, la situación se hizo crítica a mediados de marzo. El día 26 realizaron el primer descubrimiento, la isla de la Amargura (Fonualei) por los 18º S y 175º O, pero lo accidentado de su litoral impidió que el barco español fondeara. Al día siguiente avistaron la isla Late, si bien tampoco pudieron desembarcar, aunque al nordeste de la misma descubrieron un grupo de islas que prometía buenos fondeaderos.

El 4 de marzo, tras varios días de intentos fallidos por las continuas calmas, la *Princesa* llegó a la isla de Vavao, en el grupo de las Tonga. Un numeroso grupo de isleños recibieron a los españoles, visitando el barco el rey de la isla, llamado Tubou. Los nativos ayudaron a los marineros a llenar las pipas de agua y los proveyeron de numerosas frutas y animales El día 12, Mourelle fue invitado a una fiesta, en la que le ofrecieron: "muchos ufis, plátanos, cocos y pescado". A continuación, todos se sentaron y comenzó un combate singular: "Luego salió un robusto mancebo con la mano izquierda en el pecho, batiendo con la derecha el doblez del coco, dando muchos brincos por la plaza hacia aquellos que no eran de su partido; y saliendo de estos otro con los mismos ademanes, combatieron a la lucha, asiéndose de los ceñidores y empujándose con tanta violencia, que sus venas y músculos parecían tan gruesos como dedos; finalmente, el infeliz que cayó en el suelo dio tal golpe, que creí no pudiera levantarse; pero cubierto de polvo se retiraba sin volver el rostro, y solo el vencedor hacía gran rendimiento al Rey, cantando los suyos, no sé si la victoria o el ultraje del vencido". A este combate le siguieron otros con luchadores cuyas manos y muñecas estaban protegidos por cordeles, e incluso, varios con protagonistas femeninas: "y, en efecto, tanto se enardecían, que a no separarlas de tiempo en tiempo no se dejarían diente ni muela; mas como me complaciese sensiblemente, le pedí que cesasen; cuya súplica fue inmediatamente concedida, celebrando entre ellos la compasión con que miraba a aquellas jóvenes combatientes".

Tras dejar las Vavao, bautizadas por Mourelle islas de Don Martín de Mayorga en honor del virrey de México, los expedicionarios avistaron otra isla muy alta (quizás Kao) y, antes del ocaso, un nuevo grupo a sotavento que fue llamado islas de Don José de Gálvez (grupo de Hapai). El 24 de marzo descubrieron una isla que bautizaron Sola (Ata) y el día 27 otra que nombraron Del Piloto José Vázquez. Poco después, los malos tiempos los obligaron a capear hasta el 3 de abril, día en el que llegaron a los 30º S. Entonces descubrieron que parte de la galleta almacenada había sido engullida por las cucarachas, por lo que Mourelle tuvo que desandar parte del camino y poner proa a las Marianas en busca de alimentos. El 19 de abril navegaban a la altura de Tonga sin descubrir tierra a causa de la niebla y el 21

fondearon y recogieron frutas en una isla que bautizaron Consolación. Finalmente, entre el 5 y el 6 de mayo realizaron los últimos descubrimientos: Gran Cocal (Nanumanga o Niutao, en el grupo de Ellice o Tuvalu) y San Agustín (el atolón de Nanumea). Por último, la *Princesa* llegó a Guam el 31 de mayo. Allí se recuperaron de tan azarosa derrota, reanudando el viaje el 20 de junio. Finalmente, siguieron la clásica derrota del galeón, alcanzando la Alta California hacia los 34 grados y medio el 8 de agosto de 1781, para fondear en San Blas el 27 de septiembre siguiente tras diez meses y dieciséis días de peregrinaje oceánico.

LAS ÚLTIMAS EXPLORACIONES HISPANAS

Los viajes españoles de la Ilustración coincidieron en el tiempo con varias expediciones científicas enviadas por Francia e Inglaterra. A ellas se sumarían viajeros norteamericanos, rusos, portugueses y, tras la independencia, los enviados por las diferentes repúblicas americanas. Todos estos viajes contribuyeron a aumentar los conocimientos, pero también –por contradictorio que parezca– la confusión. Cada navegante quería inmortalizar su persona, la de sus compañeros y naciones de origen, bautizando la multitud de islas e islotes que tachonan el océano con diversos nombres que pocas veces respetaban todos los navegantes por desconocimiento o por mala fe. En consecuencia, aparece en el Pacífico un baile de nombres y de coordenadas que confunden por la sobreposición de topónimos e islas. Como consecuencia, volvieron a organizarse expediciones para averiguar las verdaderas longitudes y latitudes, desterrar las repeticiones y restaurar los bautismos originales. En 1800, el teniente de fragata Juan Antonio Ibargoitia exploró las Palaos y Anacoretas, y bautizó tres islotes: Cata, Mártires y Anónima. Dos años más tarde, Juan Lafita recorrió las Matelotas y Catrican; y en 1804, Luis Torres viajó a las Ulea, dibujando un plano. Finalmente, en 1806, Juan Bautista Monteverde exploró el grupo de Nugor o Nukuor y la isla de San Rafael. Esta labor irá acompañada del rescate y edición de las crónicas coloniales para demostrar la primacía de los descubrimientos hispanos en el inmenso Pacífico.

Bibliografía

Bernabéu Albert, Salvador, *El Pacífico Ilustrado: Del lago español a las grandes expediciones*, Madrid, Editorial MAPFRE, 1992.

Bernabéu Albert, Salvador, *La aventura de lo imposible. Expediciones marítimas españolas*, Barcelona, Lunwerg, 2000.

Bernabéu Albert, Salvador, "La exploración marítima española en los siglos XVI y XVII", en Miguel Ángel Puig-Samper y Sandra Rebok (editores), *España Explora. Malaspina 2010. Cambio global y biodiversidad en el océano*, Madrid, CSIC-Ministerio de Defensa-Lunwerg-Fundación BBVA-AC/E, 2011, pp. 21-33.

Landín Carrasco, Amancio, *Mourelle de la Rua, explorador del Pacífico*, Madrid, Ediciones Cultura Hispánica, 1978.

Mellén Blanco, Francisco, *Manuscritos y documentos españoles para la historia de la isla de Pascua*, Madrid, CEHOPU, 1986.

Mellén Blanco, Francisco, *Las expediciones marítimas del virrey Amat a la isla de Tahiti, 1772-1775. Manuscritos españoles del siglo XVIII*, Madrid, Ediciones Gondo, 2011.

VV. AA., *Descubrimientos españoles en la Mar del Sur*, 3 vols., Madrid, Editorial Naval, 1992.

LA CUENCA DEL OCÉANO PACÍFICO Y LA HISTORIA GLOBAL

Omar Jaén Suárez
Exministro de RR. Exteriores y exembajador de Panamá.
Especialista en Geografía e Historia del Descubrimiento y océano Pacífico

La historia del océano Pacífico es ya la de la historia universal. Ambas se funden en la primera ocasión hace 500 años y coinciden cada vez más al paso de los siglos. En la bisagra del siglo XV al XVI, en solo 30 años, suceden fenómenos asombrosos que inauguran la historia global. La llegada de Colón a América en 1492, la de los portugueses al golfo de Siam en 1512, la de Balboa al Mar del Sur en 1513 y la circunnavegación planetaria de Magallanes-Elcano entre 1520 y 1522 confirman, sin ninguna duda, la rotundidad del planeta y su completa unidad. Desde entonces es posible la historia universal que ahora, en nuestros tiempos, cumple cinco siglos, cuando hasta principios del siglo XVI solamente había historias continentales, regionales o locales, parroquiales. Es el primer significado, el mayor, de esos acontecimientos que inauguran una era de la historia de la humanidad.

La historia del océano Pacífico y la nueva historia universal son por igual las de los pueblos, numerosos, de culturas, lenguas y civilizaciones muy diversas que habitan sus riberas occidentales, orientales e insulares. En la cuenca del Pacífico se contaban aproximadamente 220 millones de almas por 1500, que se han transformado en más de 3.000 millones a principios del siglo XXI, la inmensa mayoría en Asia. Esos pueblos, con gran vitalidad demográfica y a pesar de los graves accidentes sufridos en los últimos cinco siglos, han evolucionado notablemente en el relativamente corto periodo de tiempo en la escala histórica. Han sobrevivido a toda clase de conflictos internos y externos y han evolucionado con sus singularidades a pesar del terrible y frecuente choque cultural, microbiano y hasta militar, en particular con el mundo occidental de origen europeo, aunque no falten en este fenómeno histórico las potencias asiáticas. Hombres y sociedades que se han adaptado a una realidad cambiante, a una modernidad

cada vez más global. Colectividades humanas afectadas muy diversas según su magnitud, la naturaleza de su civilización y de su cultura y que también han impactados a otras que las sometieron y colonizaron, en especial de Europa y más recientemente de Estados Unidos, potencia que es, además y desde hace poco más de siglo y medio, ribereña del Pacífico.

La llegada de los europeos al océano Pacífico a principios del siglo XVI abre posibilidades extraordinarias a la evolución de su amplia cuenca que ocupa casi la mitad del planeta. El avistamiento del Mar del Sur por parte de Balboa cuando llega al Darién abre, en diversas escalas de magnitud creciente, nuevas e insospechadas posibilidades a la acción de los españoles en las inmediaciones y permitirá al nuevo héroe, un poco después, en naves de madera y tablas, diminutos bergantines que atraviesan el istmo cargados en pedazos a lomo de hombre, las expediciones al sur, en el hermoso archipiélago de las Perlas prolijamente recorrido y, todavía más tarde, las acciones hacia el Oeste, para fundar la ciudad de Panamá en 1519 y conquistar y colonizar la vertiente del Pacífico del istmo. A una escala más vasta, la llegada de los europeos al océano Pacífico abre las posibilidades a las expediciones ultramarinas hacia la América Central y sobre todo hacia la América del Sur, en un amplio ciclo de conquista de los espacios americanos repletos de oro, plata y productos nuevos, de más brazos y almas para la Corona española. Para su integración a un imperio europeo hegemónico y a la civilización occidental en inevitable expansión que entra en contacto, más bien violento con resultados desiguales, con otras civilizaciones y otras culturas e inicia su fenomenal marcha para alcanzar su forma actual. Esta presencia hispánica en el litoral del Mar del Sur hará también posible, mucho más tarde, la exploración, conquista y colonización de la costa del Pacífico de Norteamérica hasta las riberas más septentrionales. La llegada de los europeos al Pacífico permitirá, a una escala todavía mayor si es posible, la conquista y exploración a lo largo de los siglos siguientes, por parte de avezados marinos que emprenden viajes interminables bajo duras condiciones que duran años, de Portugal, España, Francia, Inglaterra, Holanda, en el siglo XVIII también de Rusia y en el XIX de Estados Unidos y Alemania, del vastísimo océano. Permite, finalmente, el descubrimiento de otras tierras y otros hombres, de millones de seres humanos y de millares de islas regadas en la inmensidad acuática y hasta de un continente perdido desde la prehistoria, llamado finalmente Australia y otro helado y vacío de humanidad, todavía más austral, la Antártida cubierta de una gruesa capa de hielo de dos kilómetros de espesor, en cuyo centro se halla el Polo Sur.

Los conquistadores como Francisco Pizarro, Hernán Cortés, Gil González Dávila, Pascual de Andagoya, Francisco Hernández de Córdoba, Pedro de Valdivia, Pedro de Alvarado, Diego Hurtado de Mendoza, Juan Fernández, Hernando de Alarcón, Juan Rodríguez Cabrillo y Sebastián Vizcaíno surcan, desde el principio en el siglo XVI, las aguas litorales americanas del Mar del Sur; algunos dejan su nombre en la toponimia de la inmensa cuenca. Mucho más tarde, en el siglo XVIII, lo hacen en las aguas del Pacífico de Norteamérica Juan José Pérez Hernández, Bruno de Heceta, Juan Francisco de la Bodega y Quadra y Gaspar de Portola. Pero desde el siglo XVI, navegantes al servicio de la Corona española recorren el vasto Pacífico antes que nadie y descubren islas, archipiélagos, estrechos, golfos y bahías. Lo hacen sobre todo Hernando de Grijalva, Fernando García Jofre de Loaísa, Álvaro de Saavedra Cerón, Ruy López de Villalobos, Ginés de Mafra, Miguel López de Legazpi, Andrés de Urdaneta y Cerain, Álvaro de Mendaña de Neira, Pedro Fernández Quirós y Luis Váez de Torres. El Callao, Acapulco y Manila serán los vértices de un triángulo marítimo de intensa actividad hispánica mientras comienzan a incursionar otras potencias europeas en el ancho mar.

Durante 500 años, el océano Pacífico ha funcionado como un mar fundamental de relaciones, comunicación y transporte en el planeta. Es, de lejos, la cuenca oceánica más grande por su dimensión y muy diferente de las otras por su geografía física, por su estructura geológica, sus fondos marinos, su forma, sus mares interiores, sus golfos, sus archipiélagos, sus islas. Pero también lo es por su geografía humana, por su poblamiento y su historia. Cuenca oceánica del Pacífico con litorales de tierra firme e insulares que sufren impactos colosales en su medio natural por parte de los seres humanos, de los navegantes y colonizadores europeos y luego de las mismas poblaciones que crecen, sobre todo en el siglo XX, de manera exponencial en sus riberas. Impactos en realidad en dos sentidos, tan importante es la transferencia entre América y Eurasia, a través del Atlántico y del Pacífico, de plantas y animales que formarán parte de sectores fundamentales de sus economías y de la alimentación de sus poblaciones, en movimiento que se inició hace ya cinco siglos. Así, maíz, patatas, tomates, entre muchos otros, van de América a Eurasia y Oceanía mientras que América recibe, sobre todo de Europa y hasta del Medio Oriente, bovinos, equinos, trigo, vides, cítricos, café, y muchas plantas y animales más.

Durante siglos y desde el principio, desde los últimos años del siglo XV poco después de la llegada de Colón al Nuevo Mundo, los europeos trataron de

manera obsesiva de llegar desde el Atlántico al Pacífico atravesando un estrecho marino y natural inexistente en el largo y ancho continente americano, salvo en sus extremos árticos (solo en el verano y para embarcaciones especializadas) y australes en el estrecho que se llamará de Magallanes. Sus navegantes realizan grandísimos y costosos esfuerzos para buscar el mítico estrecho, tanto desde las aguas y los litorales de todo el Atlántico como desde los del Pacífico Norte, desde Magallanes-Elcano en 1520 hasta la asombrosa hazaña en el Ártico de Amundsen en 1906. En ese intento descubren ríos, golfos, bahías y la geografía física y humana de parte de América. Finalmente, lograron que sus barcos pudieran atravesar más fácilmente la masa continental americana de 15.000 kilómetros de longitud y pasar de un océano a otro, desde hace un siglo, desde 1914, gracias a un estrecho artificial que construyeron en el istmo panameño y con grandes empeños Francia, Colombia, Estados Unidos y Panamá. Evento ya centenario que abre una nueva era en la historia del Pacífico.

En las riberas del Pacífico se asentaron importantes y antiguas civilizaciones; mayores y más avanzadas en el Extremo Oriente, China, Indochina, Corea y Japón, y menores relativamente por su tamaño y sofisticación, por su antigüedad, en América, en México, norte de Centroamérica y Perú. Otras culturas menos desarrolladas en sus técnicas y su economía, situadas en todos los estadios de la evolución humana, se establecieron y crecieron en los litorales del océano Pacífico a través de los milenios. Esas se encuentran desde Australia y Nueva Guinea con sus hombres antiquísimos, de la Edad de Piedra, que hace quizás hasta 50.000 años llegaron allí de Insulindia. Se añaden a los que habitan, desde hace cerca de 3.000 años cuanto más, las islas de la Melanesia, Micronesia y Polinesia, además de aquellos que encontramos en los territorios de los indígenas de las selvas y sabanas del continente americano cuya máxima antigüedad puede ser cifrada en no más de 15.000 años.

La evolución de las poblaciones de la cuenca del Pacífico ha sido muy desigual en los últimos cinco siglos: mientras en Asia crecieron enormemente a pesar de las matanzas y las hambrunas, de las guerras y persecuciones y se mantuvieron casi sin mezcla racial conservando sus creencias y tradiciones, el fondo de su civilización clásica, en América casi desaparecen los aproximadamente 50 millones de amerindios del Pacífico, en un 85%, con la conquista y primera colonización. Lo hacen para crear enseguida una población mestiza racial y culturalmente, en todos sus grados y matices, de amerindio, europeo y africano, evangelizada en el cristianismo católico romano revisitado por los sincretismos locales. Es la "raza

cósmica" que aporta su originalidad cultural, que deslumbra al mundo con su literatura y su arte. Esta población nueva comienza en verdad a crecer a partir de principios del siglo XIX y lo hará con gran vitalidad demográfica, sobre todo en el XX, cuando se multiplica por 10 veces en un siglo, para alcanzar las magnitudes actuales, más de 300 millones de personas en todo el litoral del Pacífico americano. En Oceanía, aparte de Australia y Nueva Zelanda, países blancos creados por Gran Bretaña y la inmigración europea, la escasa población de 2 millones de almas en las diminutas islas regadas en el vasto mar casi no se mezcla racialmente y crece muy poco, hasta 3 millones hoy (salvo Hawái con 1,3 millones), aunque sea aculturada por el Occidente y cristianizada. Todas estas poblaciones de la inmensa cuenca del Pacífico terminan por comunicar entre sí y con el resto del mundo e integrarse a la historia universal y a la civilización global en los últimos 500 años, haciéndolo con más fuerza después de la Segunda Guerra Mundial.

Aunque en los mares ribereños del Extremo Oriente, entre las islas de Oceanía y en el litoral del continente americano hubiese relaciones regionales de poder entre las diversas formaciones políticas territoriales, en algunos casos y sobre todo en Asia desde uno o tres milenios antes, en realidad la cuenca del Pacífico entra en el escenario geopolítico global desde el siglo XVI. Ocurre este fenómeno histórico de la mayor importancia cuando las potencias occidentales se apropian de parte de sus riberas, comenzando por España, que lo hace con las americanas mediante sus principales protagonistas, Pizarro en Perú y Cortés en México, y las de las Islas Filipinas en el último tercio del siglo XVI. Cuando sus piratas y corsarios ingleses, franceses y holandeses, como Drake, L'Hermite, Morgan, Rogers, Dampier, Davis, Sharp, Anson depredan sus aguas y sus costas. Cuando sus navegantes y comerciantes recorren el ancho océano para conocerlo mejor y establecer relaciones comerciales en su cuenca, destacándose los holandeses Le Maire, Tasman, Hartog, Janzoon, Roggeveen. Luego, las grandes potencias marítimas caen, desde el siglo XIX, sobre el rico y poblado Extremo Oriente con el propósito finalmente también de controlarlo y explotarlo en su provecho.

España pierde todas sus posesiones americanas a principios del XIX, que incluye las de la fachada del Pacífico, en donde se producen las batallas decisivas de Junín, Matará y Ayacucho en 1824. Surgen estados nacionales que entran en gran inestabilidad interna y hasta conflictos entre sí, sobre todo mediante las dos guerras entre Chile, Bolivia y Perú en 1836-1839 y en 1879-1881. España también pierde las Filipinas en 1898, que pasan a Estados Unidos. En el siglo XIX, Inglaterra y Francia incursionan en el Imperio Chino que desangran sin piedad

especialmente en las dos guerras del Opio (1839-1842 y 1856-1860). Indochina cae entretanto en las garras de Francia, y el Imperio Japonés, abierto al mundo a mediados del siglo XIX por la potencia emergente estadounidense, se convierte, desde principios del siglo XX, en una gran potencia marítima del Pacífico que vence a Rusia y China, ocupa Corea y crea el Manchukuo.

Entra así el Pacífico plenamente en las grandes relaciones de poder de las potencias en el siglo XIX, fenómeno que se fortalece en el siglo XX y llega a su clímax en la Segunda Guerra Mundial cuando Estados Unidos emplea el arma nuclear en Japón. En ese momento y en sus aguas, y gracias a la mayor conflagración naval de la historia entre 1941 y 1945, se decide el destino del planeta hasta hoy desde el punto de vista de la geopolítica, a pesar de que después se hayan producido tres importantes guerras regionales, en la Indochina Francesa (1945-1954), en Corea (1950-1953) y en Vietnam (1964-1975), y de que la Unión Soviética, mientras existió, exporte su revolución a China, Corea e Indochina. En la ribera del Pacífico surge en 1945, en la ciudad de San Francisco, la Organización de Naciones Unidas, la más alta instancia mundial de cooperación y concertación internacional para mantener la paz y la seguridad en el mundo.

Desde el siglo XVI, los españoles se empeñan en conocer mejor el inmenso océano y con este propósito lanzan importantes expediciones de descubrimientos de sus aguas, sus costas y sus islas, y luego para conquistar y colonizar las riberas de su cuenca en América y Filipinas. Crean además, desde la década de 1530, la primera ruta de la economía-mundo americana y la economía mundo-europea, del oro y luego de la plata, entre el Perú y Sevilla pasando por el istmo de Panamá. Inauguran, en el último tercio del siglo XVI, la primera verdadera autopista oceánica que conecta al Lejano Oriente con Europa a través de México, gracias al "Galeón de Manila" llamado también la "Nao de la China" que dura hasta 1811.

Los portugueses acaparan, al principio y en el siglo XVI, el comercio y la navegación entre el litoral del Pacífico en el Extremo Oriente, desde el Japón y la China con Europa a través de los estrechos de Indonesia y los océanos Índico y Atlántico. Estos navegantes lusitanos fabrican literalmente esa ruta y un sistema comercial que otros emplearán más adelante, especialmente holandeses y británicos. Los primeros, mediante su Compañía Neerlandesa de las Indias Orientales (1602-1800), establecen un imperio comercial desde principios del siglo XVII entre los litorales del Lejano Oriente y Europa, pero también

estudian el Pacífico cerca de las costas asiáticas y de Australia y Nueva Zelanda. Los portugueses y luego los españoles revelan a Europa en los siglos XVI y XVII las antiguas civilizaciones de la China, Japón e Indochina. Sin embargo, desde el siglo XVIII, el espíritu de la Ilustración, la sed de conocimientos y los avances científicos, a la vez que el ansia de poder de las potencias europeas, impulsan los esfuerzos de los exploradores que descubren un rico y variado mundo isleño en las vastedades oceánicas del Pacífico. Gente como Byron, Wallis, Carteret, de Bougainville, Cook, La Pérouse, Malaspina, Bering, Von Krusenstern, Freycinet, Dumont d'Urville, Fitz Roy, Darwin, Vancouver, Wilkes y Ross descubren, estudian, nombran y cartografían nuevas tierras y ofrecen informaciones sobre las gentes y sus culturas, su arte. Describen poblaciones desconocidas en los litorales pero sobre todo a los seres humanos dispersos en las innumerables islas, en los archipiélagos tropicales bautizados desde entonces paraísos en la Tierra. Los navegantes ilustrados del Occidente publican a menudo el resultado de sus investigaciones y de sus viajes con atlas apropiados y bellas ilustraciones. Crean mitos y leyendas y un falso mundo edénico pero también llevan enfermedades y muerte a los "primitivos". Los occidentales se apropian de sus objetos rituales pero no logran enteramente hacerlo con sus almas. Los exhiben desde el siglo XIX en museos y exposiciones universales. Ese mundo nuevo y exótico ribereño del Pacífico, de Asia, América y Oceanía, tan alterado por la acción secular del Occidente, que sufre tantos impactos materiales, humanos y espirituales de Europa, termina por influenciar a sus antiguas potencias coloniales, a perturbar su sensibilidad intelectual, a fascinar su estética más refinada, antes de que aquellas decidan inundarlo más recientemente de sus mercancías y de sus turistas, de sus visitantes en busca de *farniente* tropical.

Todos los esfuerzos y empeños de las potencias durante siglos, todos sus trabajos hasta hoy, están finalmente dirigidos fundamentalmente al comercio y la economía, a aumentar los intercambios y crear más riqueza, en su provecho, naturalmente. El objetivo es, en el fondo, encontrar nuevas rutas de navegación, nuevos mercados y fuentes inéditas de abastecimiento de productos valiosos o raros. Porcelanas, sedas, especias, copra, lacas, oro, plata, maderas preciosas, productos vegetales, objetos de arte y artesanía, fertilizantes, estaño, cobre, níquel, productos del mar, perlas, mano de obra barata, son lo que desean los occidentales hasta el siglo XIX. Más tarde, en el siglo XX, los militaristas japoneses también querrán combustibles, petróleo, carbón, caucho y vituallas para alimentar su guerra. Almas para "salvar" quieren algunos islámicos desde las costas del

océano Índico, y sobre todo los cristianos de Europa y después, desde el siglo XIX, también de Estados Unidos.

Un vasto mercado se abre en la cuenca del Pacífico a la producción industrial de Europa desde el siglo XIX. Desde el siglo XX, todos, en sus riberas, se convierten en importantes productores y consumidores, fenómeno que se ha acelerado desde la segunda mitad del mismo y que es considerable, colosal en verdad, desde hace por lo menos tres décadas, y en particular en el siglo XXI. Asia, el Extremo Oriente especialmente, quema las etapas, recupera el tiempo perdido y después de la Segunda Guerra Mundial entra en la gran carrera del desarrollo económico y comercial. Japón primero, con experiencia desde principios del siglo XX, seguido ahora en su segunda mitad por los pequeños tigres asiáticos, Corea del Sur, Taiwán, Singapur; de lejos y desde hace solo dos décadas lo hacen los países emergentes de la península de Indochina y los filipinos. También recientemente, no más de tres décadas el gigante adormilado, la China, entra con ímpetu en una fenomenal carrera para alcanzar el exclusivo club de los países desarrollados de la cuenca del Pacífico. Se acerca cada año un poco más a los que ya estaban desde hacía rato, Estados Unidos y Canadá, Australia y Nueva Zelanda, y al que aspiran los mayores países emergentes de Hispanoamérica con fachada en el Pacífico, entre los que se destacan México, Colombia, Perú y Chile. Las principales puertas del Pacífico, el estrecho de Malaca y el Canal de Panamá, exhiben también en las últimas décadas estadísticas de tránsitos inéditas por el tonelaje.

La revolución industrial del siglo XIX y la revolución científica y tecnológica del siglo XX cambiaron radicalmente la comunicación y el transporte en todos los mares. Los adelantos en la cartografía náutica, la predicción del tiempo atmosférico, la radio, la electricidad, la energía nuclear, la televisión, el radar, la metalurgia y la arquitectura naval, los satélites en el espacio exterior, la electrónica y la computación han sido fenomenales y han creado una realidad que evoluciona en muchos sentidos, además, con gran rapidez. La capacidad de transporte por los océanos crece vertiginosamente en el siglo XX, sobre todo en sus últimas décadas y las primeras del XXI. El comercio marítimo internacional aumenta exponencialmente y se radican en la cuenca del Pacífico, en el Extremo Oriente, en Asia y en América, los puertos de contenedores más grandes del mundo que pueden acoger los gigantescos Post Panamax como Singapur y Shangai, varios más en China, en Malasia, Corea y Japón, y, en América, Los Angeles-Long Beach y ahora Balboa en Panamá. Se establecen las terminales asiáticas para los súper-tanqueros que sacian la sed de energía de las pujantes

economías asiáticas con el petróleo del Medio Oriente que toma la ruta de los estrechos de Indonesia.

Singapur, la puerta del océano Pacífico al océano Índico en el estrecho de Malaca por donde pasa el 25% del comercio marítimo, aumenta de manera meteórica su actividad. El Canal de Panamá, desde su inauguración en 1914 y gracias a trabajos constantes de modernización, duplica su capacidad de transporte para una demanda creciente de naves y mercancías, maneja el 5% del comercio marítimo mundial. Comienza, hace poco, inmensos trabajos que estarán terminados en 2015, para acoger y transportar en sus aguas barcos aún más grandes, los enormes Post Panamax.

El uso de las aguas del Pacífico, la navegación y la explotación de sus fondos oceánicos y su subsuelo, están reglamentados con las mismas normas que se aplican a los otros océanos y mares desde 1994, por la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Es la mejor forma que ha encontrado la comunidad internacional para facilitar la libertad de navegación marítima y para evitar los conflictos y las guerras que a lo largo de la historia han estallado y se han librado en los espacios oceánicos, incluyendo, naturalmente, los del Pacífico. El espíritu de cooperación para salvaguardar la paz y la seguridad y para propiciar el crecimiento económico, el comercio y el bienestar de los pueblos ribereños ha producido importantes pactos aún vigentes, bilaterales y regionales: son de naturaleza militar, de restricción de armas nucleares que concierne a Latinoamérica, el Sudeste asiático y parte de Oceanía. También hay agrupaciones con propósitos comerciales de diverso tipo entre gran parte de los estados de la cuenca del Pacífico como la APEC y la más reciente, muy dinámica y llena de venturosas expectativas, la Alianza del Pacífico, que entró en vigor en 2012, fundada por México, Colombia, Perú y Chile, abierta a la inclusión de nuevos socios.

Durante cinco siglos la alteración del medio natural en la cuenca del océano Pacífico ha sido más que considerable, fenomenal. Visto de día desde un satélite estacionado en el espacio exterior no se notará ningún cambio sustancial en la enorme geografía de esta cuenca, en su forma, en el contorno de sus litorales, en sus relieves, en sus topografías, en su hidrografía principal, en sus islas mayores y sus costas. Algunos cambios se advierten en el color de la cobertura vegetal que será, según alguna de las cuatro estaciones y la extensión de las áreas cultivadas, o en la estación lluviosa y la seca, más verde o más marrón, más blanca donde habrá nieve en momentos opuestos en las altas latitudes de los hemisferios norte y sur.

En esa imagen satelital van a sobresalir los mayores lagos artificiales, producto de gigantescos embalses, tanto en Estados Unidos como en China, el más reciente, de 2009, formado por la presa de las Tres Gargantas en el río Yantgsé. Desde una órbita más baja o con mayor aumento en el lente se verá también desde un satélite artificial, apenas es cierto, la delgada línea del curso de agua del canal de Panamá que une los dos océanos y sus lagos, obra que constituyó, a principios del siglo XX, el mayor espacio geográfico de la superficie terrestre modificado tan profundamente por el hombre en toda la historia. Sin embargo, vista de noche desde una buena distancia satelital, advertiremos en la geografía de la cuenca del Pacífico el cambio espectacular del paisaje gracias a la iluminación de las zonas urbanizadas. Zonas brillantes, entre más intensas y extensas, revelan la igual presencia del hombre y de su creciente actividad, su localización en espacios urbanos y suburbanos. Algunos son gigantescos, ocupados por las mayores megalópolis del planeta hasta con decenas de millones de habitantes como Los Angeles, San Diego-Tijuana, México, Bogotá, Lima y Santiago en el hemisferio occidental. Mientras que en Asia están megalópolis comparables, Manila, Ciudad Ho Chi Minh (Saigón), Shangai, Pekín, Cantón, Shenzhen, Tianjin, Chongqing, Hong Kong, Seúl y la enorme Tokaido formada por Tokio, Osaka, Kobe y Kioto con 45 millones de almas.

Chinos, coreanos, japoneses y filipinos han estado desde siempre en las riberas del océano Pacífico. Durante milenios se creyó que más allá de las columnas de Hércules en el estrecho de Gibraltar que abría el Mediterráneo se llegaba rápidamente a la nada en un espacio plano, de un mar que debía caer en una cascada en donde se precipitarían barcos y hombres. Colón, navegando hacia el occidente probó lo contrario y su epopeya abre un capítulo nuevo y asombroso en la historia de la humanidad. Pero así como los europeos miraban hacia el Atlántico con angustia, lo veían como un espacio misterioso y peligroso que más valía no perturbar lejos de sus litorales, podríamos hoy preguntarnos: ¿cuál era la actitud de los ribereños del Pacífico en el Extremo Oriente hasta que a principios del siglo XVI los portugueses los visitan y Magallanes confirma su dimensión y sus costas distantes como las del mismo océano? ¿Cómo veían esos asiáticos ese enorme mar desconocido y adónde los llevaría navegando hacia el oriente? ¿Qué hubiese sucedido si el océano Pacífico no se integra a la historia universal en el siglo XVI, sino mucho antes o tiempo después? Todas preguntas de la historia ficción porque la realidad es lo que sucedió hace cinco siglos y seguimos viviendo. La realidad es la lenta pero segura elevación del océano Pacífico durante 500

años a la posición que ocupa actualmente en el planeta, en el desarrollo de sus naciones y de sus pueblos y las proyecciones, en el siglo XXI por lo menos, de lo que será su porvenir.

El Pacífico sigue evolucionando y a pesar de la contaminación creciente de sus aguas y de sus costas, continúa aumentando su tráfico marítimo y su marcha ascendente para convertirse en lugar que podría ser pronto el principal océano de relaciones, de comunicación y de transporte internacional. Así, podría destronar al Atlántico en una función que comenzó a adquirir desde el siglo XVI, después de haber destronado al Mediterráneo que dominó desde la Antigüedad en el espacio más activo en el punto de contacto de Europa, África del Norte y el Oriente Medio.

En una generación, hace 500 años, suceden hechos extraordinarios para la humanidad cuyos impactos no cesan de encandilarnos. Todos son hechos históricos y geográficos cuyos protagonistas principales son europeos, hombres de la Península Ibérica, españoles y portugueses, que desencadenan los encuentros entre los retazos de humanidad dispersa en diversos continentes durante milenios. Hombres que se descubren entre sí porque encuentran otros hombres regados en otros continentes, en otras playas y en otras tierras, que se miran por primera vez. Seres humanos de todas partes que al fin podrán ser, para bien o para mal, solidarios de un destino compartido que trasciende Eurasia y América, que incluye también y sin duda a África y a Oceanía.

Españoles y portugueses comparten una gran hazaña a principios del siglo XVI: "avistar" o "descubrir" el océano Pacífico según la óptica del protagonista, atravesarlo por primera vez y repartirse así el esfuerzo, el renombre y la gloria. El portugués Antonio de Abreu llega a este océano por el oriente, por Malasia e Indonesia, mientras que al mismo tiempo el español Vasco Núñez de Balboa alcanza este ancho mar por el occidente, por Panamá. Pocos años después, el portugués Fernando de Magallanes y el español Sebastián de Elcano son los primeros en atravesar el Pacífico desde América hasta Asia. Ambos simbolizan también la expansión de Europa en la cuenca de este nuevo y enorme océano. Ambos, súbditos de reinos vecinos de la Península Ibérica, hijos de la misma tierra y herederos de idéntica y antigua civilización, comparten una aventura extraordinaria que abre un capítulo mayor en la historia del planeta, que estamos viviendo todavía, de un mundo que, además y en parte gracias a sus hazañas, ha cambiado de manera radical, se ha hecho por fin global.

SESIÓN II
El descubrimiento y las ciencias

LOS BARCOS ESPAÑOLES EN EL PACÍFICO. SIGLOS XVI A XVIII

Marcelino González Fernández
Historiador Naval. Ex subdirector general del Museo Naval de la Marina

INTRODUCCIÓN

Desde su descubrimiento por Vasco Núñez de Balboa en 1513, hasta la independencia de México a principios del siglo XIX, el océano Pacífico fue un mar español. Esta característica se reforzó en el año 1565 en que Urdaneta descubrió la ruta del tornaviaje, que facilitó la navegación de regreso desde Filipinas a América, y permitió a España mantener un comercio continuo a lo ancho del Pacífico, que por tal motivo fue llamado "Lago Español". Lo que se consiguió con barcos construidos en su gran mayoría en astilleros locales.

Aunque los barcos que surcaron el Pacífico entre los siglos XVI y XVIII respondieron a muchas tipologías, para no hacer muy extenso su estudio conviene limitar el campo solamente a los españoles. Por ello, el objeto del presente trabajo es comentar los barcos construidos y empleados por España para el tráfico y el comercio por aquel océano hasta finales del siglo XVIII, en que dichas actividades se vieron reducidas, finalizando definitivamente a principios del siglo XIX por la independencia de las colonias americanas y la apertura de nuevas rutas comerciales.

BARCOS ESPAÑOLES EN EL PACÍFICO

Entre los primeros barcos españoles que surcaron el Pacífico, además de canoas y balsas utilizadas por los indios, y botes tradicionales, están los 3 o 4 bergantines construidos por Núñez de Balboa en Acla, transportados a través de Panamá y ensamblados en 1517 en el golfo de San Miguel, y otros dos que construyó entre 1517 y 1518 en dicho golfo, bautizados *San Cristóbal* y *Santa María de la Buena Esperanza*.

A estos barcos siguieron muchos otros que marcaron hitos en la navegación por el Pacífico, de los que se pueden resaltar los siguientes:

El 27 de noviembre de 1520, Magallanes entró en dicho océano con tres naos: *Trinidad, Victoria* y *Concepción*, y en marzo de 1521 recaló en Cebú solo con dos: *Victoria* y *Trinidad,* ya que por falta de hombres había quemado la *Concepción*. Tras su muerte, la *Trinidad* puso rumbo a Panamá y fue apresada por portugueses, mientras la *Victoria*, mandada por Elcano, arrumbó al cabo de Buena Esperanza y llegó a Sanlúcar el 6 de septiembre de 1522.

En 1524, Francisco Pizarro y otros fundaron en Panamá una empresa para conquistar las ricas tierras del Perú, y en poco tiempo tuvieron listos dos barcos: *Santiago* y *San Cristóbal*.

En julio de 1525, Carlos I envió a las Molucas 7 naos al mando de Loaisa. En una de ellas, la *Sancti Spiritus,* mandada por Juan Sebastián Elcano, iba Andrés de Urdaneta. En aquel viaje murió mucha gente, incluidos Loaisa y Elcano, y solo la *Parral,* con Urdaneta a bordo, llegó a Mindanao en octubre de 1526. Más adelante hubo otras expediciones de naos de América a Filipinas, que solían llegar sin problemas, pero por los vientos contrarios, fracasaban al intentar regresar a América.

Pizarro conquistó Perú en 1532 y la colonización se extendió hacia el sur de América. Se construyeron nuevos barcos en América Central y del Sur. Y creció un comercio regular para llevar por mar la plata del Perú a Panamá, transportarla por tierra hasta el Caribe, y reembarcarla a España.

En noviembre de 1564, salió de Sudamérica una expedición de naos mandada por Legazpi acompañado por el cosmógrafo fray Urdaneta, llevando como capitana a la nao *San Pedro.* Llegó a Filipinas en febrero de 1565, y Legazpi estableció su primer asentamiento en Cebú. La *San Pedro* zarpó el 1 de junio al mando de Felipe de Salcedo, contando con el inestimable auxilio del cosmógrafo fray Urdaneta, que encontró la ruta del tornaviaje a América, al llegar a California el 18 de septiembre y entrar en Acapulco el 8 de octubre siguiente. A partir de entonces comenzó el tráfico y comercio regular entre Acapulco (México) y Manila (Filipinas). Fue la Carrera de Filipinas con el llamado *Galeón de Manila*, *Nao de Acapulco* o *Nao de la China*; casi el único barco que navegó a través del ancho Pacífico hasta principios del siglo XIX.

A este tráfico había que sumar el de las costas occidentales de América, que solo en contadas ocasiones sufrió capturas, como las realizadas en 1578 por

Drake al mando del *Golden Hind.* También hay que sumar los barcos utilizados en aquellas costas y en Filipinas para hacer frente a corsarios y piratas, como fue el caso de varias galeotas o las fragatas *Belén* y *Rosa,* y los empleados en diversas expediciones científicas españolas por el Pacífico en el siglo XVIII, algunos venidos de España como las corbetas *Descubierta* y *Atrevida,* y otros construidos en América, como las goletas *Sutil* y *Mexicana*.

TIPOLOGÍAS

Entre los barcos españoles que operaron en el Pacífico podemos citar varios tipos, que con frecuencia se mezclan y confunden en los textos de la época, y no se corresponden con los tipos del mismo nombre de épocas posteriores, lo que da lugar a muchas confusiones. Los datos aquí reseñados son solo orientativos, ya que dentro de un mismo tipo de barcos sus características podían tener grandes diferencias. Un dato importante era el arqueo o capacidad de carga, diferente del desplazamiento (una forma de tener una idea aproximada y rápida el desplazamiento, era multiplicando el arqueo por 2).

Bergantín. Fue de los primeros barcos utilizados para las exploraciones por el Pacífico. Era de pequeño porte, con 10 a 15 remos por banda y normalmente dos palos, con vela cuadra en el mayor y latina en el mesana. También se le llamaba "cuarto de galera". Era rápido y maniobrero, aunque poco seguro con mal tiempo. Su máxima eslora podía rondar los 13 m.

Nao. Para exploraciones y comercio se utilizó la nao, que era una versión de la panzuda carraca de carga. Tenía bordas altas, popa redonda, castillos a proa y popa, mucha manga, con una relación aproximada eslora/manga de 3, y un arqueo de unas 200 toneladas. Al principio debió de seguir la regla de construcción del "as, dos, tres" –as o uno para la manga, dos para la quilla y tres para la eslora–, con lo que la relación de quilla/manga era 2. Su aparejo era de tres o cuatro mástiles, con velas cuadras en los de proa y latino en los de popa. Se mantuvo en el Pacífico hasta principios del siglo XVII.

Galeón. Con el tiempo, la nao aumentó su porte, eslora y capacidad de carga. Redujo el castillo de proa, que con viento actuaba como gran vela. Prolongó el beque o pico de proa, que recordaba el espolón de la galera, alzó el castillo de popa y adquirió mucho arrufo. El resultado fue el galeón, que en el Pacífico tuvo un gran protagonismo desde principios del XVII hasta entrado el siglo XVIII. Era muy versátil, en ocasiones bien armado, grande, de altas bordas, con una

relación eslora/manga de 3,5, y un arqueo de unas 300 toneladas que fue aumentando hasta las 500. Su aparejo era de tres y a veces cuatro mástiles, con velas cuadras y latina en el mesana.

Debía de tener unas proporciones parecidas a las dadas en España por Escalante de Mendoza, con relación quilla/manga 2,28 en su obra *Itinerario de navegación* (1575); por Diego García de Palacio, con relación quilla/manga 2,125 en su libro *Instrucción náuthica,* impreso en México (1587) y primer tratado de construcción naval publicado en América; y por Thomé Cano, con relación quilla/manga 2,56, en su libro *Arte para fabricar, fortificar y aparejar naos de guerra y merchante,* impreso en Sevilla (1611).

Navío. En su evolución, el galeón continuó ganando fortaleza y poder ofensivo. El aparejo se estandarizó en tres mástiles con velas cuadras y cangreja en el mesana. Aumentó el armamento, desapareció el beque, ensanchó la popa que adquirió balconadas, desapareció el castillo de proa y el castillo de popa redujo su altura. Alargó la eslora, redujo la manga, perdió arrufo para tener las cubiertas paralelas a la flotación, y terminó convirtiéndose en un barco capaz de combatir en línea con otros similares. Nació así el "navío de línea", que en el Pacífico entró en el siglo XVIII para ser usado en la Carrera de Filipinas. Era un barco de construcción recia, con un arqueo de 500 a 1.000 toneladas, dos cubiertas o baterías, y armado con 50 cañones o más.

Su aparición en el Pacífico se produjo cuando en su último viaje, el galeón *Nuestra Señora de Begoña* llevó a Filipinas un decreto de Felipe V de 1721, que establecía las nuevas proporciones dictadas por Antonio de Gaztañeta en 1720 para la construcción de barcos, a saber: quilla recta igual a 5/6 de la eslora; manga igual a 1/3 de quilla; y puntal igual a 1/2 de la manga. Con lo que la relación eslora/manga era 3,6 y la de quilla/manga 3 (por ejemplo, un navío de 70 cañones tenía 44,85 m de eslora, 37,38 de quilla recta, 12,46 de manga y 6,23 de puntal). El resultado fue un navío de línea, aunque genéricamente se le siguió llamando *Galeón de Manila,* lo que da lugar a errores a la hora de su estudio.

En 1734, José González Cabrera publicó en Manila *Navegación especulativa y práctica,* con datos de la construcción de los navíos de Filipinas, que estaban en línea con los de Gaztañeta.

Fragata. Era un barco parecido al navío, con aparejo similar, mayor velocidad y maniobrabilidad, menor porte, una sola cubierta o batería (con unos 30 cañones las de guerra) y sobre 250 toneladas de arqueo. Fue utilizada en exploraciones, transportes, socorros y como guardacostas.

Corbeta. Solía ser similar a la fragata, pero de menor porte y con la mitad de arqueo. Era utilizada como aviso, guardacostas y correo.

Galeota. El siglo XVIII se construyeron en el Pacífico algunas pequeñas galeras, o galeotas, sobre todo para combatir a moros y piratas. Eran barcos largos, estrechos y de poco calado, con unos 25 m de eslora, 70 toneladas de arqueo, alrededor de 16 remos por banda, uno o dos mástiles con velas, y cañones orientados hacia proa.

Goleta. Barco de dos palos, con unos 15 m de eslora y de 30 a 50 toneladas. Era utilizado para exploraciones y vigilancias.

Patache. Normalmente era de porte mediano, con dos mástiles y arqueo entre corbeta y goleta. Se utilizó en el comercio y como aviso.

Falúa. Solía ser de muy poco porte, a modo de bote grande con remos y dos mástiles para velas. Se utilizaba para pequeños transportes, patrullas y barqueo de personal.

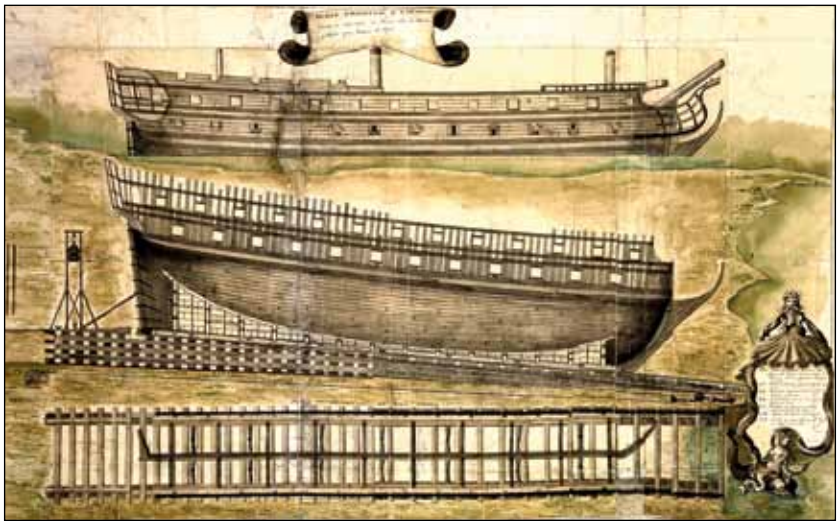
ASTILLEROS Y CONSTRUCCIONES

A partir de las primeras expediciones al Nuevo Mundo y Filipinas, se asentaron en aquellas tierras carpinteros de ribera expertos en la construcción de barcos, que a partir del siglo XVI establecieron una construcción naval más o menos continuada y regular.

En América destacaron los astilleros de El Realejo y Guayaquil, que se mantuvieron estables durante tres siglos, mientras otros a veces se organizaban para construir uno o dos barcos y después desaparecían. Panamá no fue un importante centro de construcción, aunque mantuvo maestranza para reparación de barcos, y en los astilleros de las Islas de las Perlas se construyeron algunos. En 1533 ya se habían construido en el Pacífico más de 30 barcos grandes, y hasta 1736, en Guayaquil se construyeron 176, que pasaban por durar el doble que los construidos en La Habana.

Los barcos de la Carrera de Filipinas se construyeron en México hasta finales del siglo XVI, en que pasaran a ser construidos en Filipinas por la mejor calidad de sus maderas y la mejor localización de sus astilleros, sobre todo Cavite, Bagatao y Sual.

Aquella construcción, que implicaba la utilización a gran escala de todas las tecnologías de la época, siguió los estándares españoles con bastante retraso con respecto a las construcciones en España, debido a que las innovaciones técnicas aplicadas en la metrópoli tardaban en llegar a las lejanas colonias.



Sin ser una norma general, con frecuencia los barcos construidos en el Pacífico eran más altos y estrechos en la cubierta superior que los construidos en el Atlántico, con mangas más anchas en relación con las esloras, y en el siglo XVIII, muchos conservaban castillo de proa, que en el Atlántico había desaparecido en el siglo XVII.

Al principio su relación quilla/manga era 2, y aunque en el Atlántico evolucionó de 2,5 en el siglo XVII a 3,5 a finales del siglo XVIII, en el Pacífico se mantuvo durante mucho tiempo entre 2,5 y 3. En líneas generales, la construcción naval en el Pacífico siguió una línea tradicional con pocas evoluciones.

MATERIALES DE CONSTRUCCIÓN

Los materiales utilizados en la construcción de los barcos tenían diferentes procedencias. Las maderas usadas en América eran: cedro, roble, guachipeli, palo de maría, canelo, mangle y laurel para cascos y estructuras; y palo de maría para mástiles, entenas y vergas. Las zonas de los astilleros de El Realejo y Guayaquil tenían mucha madera de muy buena calidad, lo que contribuyó a su estabilidad. Las maderas usadas en los astilleros de Filipinas eran: banaba y guijo para el casco; molave y lauan para estructuras; apitong para las cubiertas; y mangachapuy para la arboladura.

La mayor parte del hierro para clavazón, anclas y otros elementos, se importaba de España. Pero como la importación era muy cara por el transporte y peso, con frecuencia se recurría a reciclar chatarra. Para la jarcia había cáñamo en Chile, abacá en Manila, y en otros lugares se usaba sisal y piya. Los principales suministradores de jarcia fueron Nicaragua, Chile, Yucatán y Manila. Para calafatear se utilizaba brea, y para proteger los cables de la jarcia se empleaba alquitrán. Ambos elementos se importaban de España, y aunque en el siglo XVII se encontraron en el Pacífico, continuaron importándose. En cuanto a la estopa para calafatear, en lugar de cáñamo como en Europa, se usaba fibra de coco seco. Las lonas para las velas solían proceder sobre todo de Nicaragua, Perú y Filipinas.

LOS BARCOS DE LA CARRERA DE FILIPINAS O GALEONES DE MANILA

Los barcos de la Carrera de Filipinas tuvieron gran protagonismo en un comercio reservado exclusivamente a los españoles residentes en el archipiélago.

En los 250 años de la Carrera (1565 a 1815) navegaron un total de 110 *Galeones de Manila*, se perdieron varios y solo cuatro fueron apresados.

Hasta 1593, tres o más barcos zarpaban al año de cada puerto: Manila y Acapulco. Pero el comercio de Manila se hizo tan lucrativo que los comerciantes de Sevilla se quejaron a Felipe II por sus pérdidas, y consiguieron que en 1593 una ley redujera dichos barcos a solo dos. Por una orden de dicho año, aquellos dos barcos debían de tener un arqueo de 300 toneladas, hasta que otra orden de 1702 lo aumentó a 500, aunque a veces era difícil contar con dos barcos, por lo que se empleó uno solo que podía superar las 1.000 toneladas de arqueo. Los barcos fueron de tres tipos predominantemente: naos, galeones y navíos, aunque también participaron pataches, fragatas y otros. Su capacidad de carga era repartida en "piezas", equivalentes a fardos de 100 x 56 x 28 cm aproximadamente, que una junta distribuía entre la población.

Hasta principios del siglo XVII se utilizaron naos con un arqueo de unas 200 toneladas. En esta época, solo dos barcos fueron apresados: el *Santa Ana,* capturado en noviembre de 1587 en las costas de California por el inglés Cavendish al mando del *Desire* y el *Content*; y el *Nuestra Señora de la Encarnación*, capturado en diciembre de 1709 por el inglés Wood Rogers al mando del *Duke.* Entre los barcos perdidos pero no apresados destacó el *San Diego*, hundido frente Manila en octubre de 1600 en combate con el buque holandés *Mauritius*.

Desde principios del siglo XVII hasta bien entrado el XVIII se utilizaron sobre todo galeones, que desplazaron a las naos por su mayor capacidad de carga, con un arqueo de 300 toneladas que al final llegó a las 500, con mejores condiciones marineras, y mayor capacidad defensiva y ofensiva al armar una apreciable cantidad de cañones. El último construido en Filipinas fue el *Sacra Familia*, que hizo su primer viaje a Acapulco en 1718.

A continuación y durante parte del siglo XVIII, los principales barcos fueron navíos, con un arqueo de 500 a 1.000 o más toneladas. Aunque su cometido principal no era usarlos como barcos de guerra, su estructura y aspecto eran los de verdaderos navíos, y como su principal uso era el de buques de carga, con frecuencia navegaban con menos cañones de los que les correspondía. Fueron los seis siguientes, construidos en Filipinas con las normas de Gaztañeta: *Nuestra Señora de la Guía, Nuestra Señora de Covadonga, Nuestra Señora del Pilar de Zaragoza, Nuestra Señora del Rosario y los Santos Reyes, Nuestra Señora del Rosario y San Juan Bautista,* y el *Santísima Trinidad y Nuestra Señora del Buen Fin*.

***Nuestra Señora de la Guía, Santo Cristo de la Misericordia* y *San Francisco de las Lágrimas* (Alias *Guía*).** Fue el primer navío. Construido en el año 1727, se perdió a finales de diciembre de 1740 en los bajos del golfo de Albay, cuando regresaba de Acapulco.

***Nuestra Señora de Covadonga*.** Construido en Cavite y botado en 1730. De 36 m de eslora, 500 toneladas de arqueo y unas 1.000 de desplazamiento, armaba 50 cañones. En junio de 1743, armando solo 13 cañones, fue apresado en aguas de Filipinas por el navío británico *Centurion*, mandado por Anson.

***Nuestra Señora del Pilar de Zaragoza*.** Construido en Cavite, fue entregado en 1733. Era similar al *Covadonga*. En su última travesía hacia Acapulco, en septiembre de 1750 entró muy sobrecargado en el estrecho de San Bernardino y no se volvieron a tener noticias de él.

Nuestra Señora del Rosario y los Santos Reyes. Construido en Cavite, entró en servicio en 1743. Medía 37 m de quilla, armaba 60 cañones, y tenía 1.095 toneladas de arqueo. En 1750 se decidió su desguace.

Nuestra Señora del Rosario y San Juan Bautista (**Alias *Filipino*).** Construido en Sual, entró en servicio en 1747. Armaba 50 cañones. Estando España en guerra contra Inglaterra, para escapar de la escuadra británica de Cornish, en septiembre de 1762 se refugió en Palapag, donde su comandante lo encalló tras poner a salvo la artillería y caudales.

Santísima Trinidad y Nuestra Señora del Buen Fin (**Alias *Poderoso*).** Construido en 1751 en Bagatao, era de 51,5 m de eslora, 54 cañones, 1.375 toneladas de arqueo y más de 2.000 toneladas de desplazamiento. Fue el barco más grande de la Carrera, pero resultó poco maniobrero por su tamaño y defectos de construcción. En octubre de 1762, armando solo 9 cañones, fue apresado por el navío *Panther* y la fragata *Argo* de la escuadra del vicealmirante británico Cornish. Fue el cuarto y último *Galeón de Manila* capturado.

FINAL

Cuando desapareció el último navío de la Carrera de Filipinas, en su lugar se usaron fragatas hasta que el servicio desapareció a principios del siglo XIX. El último barco de la Carrera fue la fragata *San Fernando,* alias *Magallanes,* con un viaje en 1815 con el que puso punto final a un gran tráfico de más de 300 años por el Pacífico y de 250 años del *Galeón de Manila*. Con la emancipación de las colonias españolas en la América del Pacífico, dicho mar dejó de ser el "Lago Español", desapareció el tráfico costero en América, y el tráfico con las Filipinas se mantuvo directamente desde la Península por el Índico, doblando el cabo de Buena Esperanza, o pasando el canal de Suez tras su inauguración en 1869. Pero esta es otra historia.

Bibliografía

Amich, Julián. *Diccionario marítimo.* Juventud. 1998.

Artiñano y Galdácano, Gervasio de. *La arquitectura naval española en madera*. Oliva de Vilanova. Madrid, 1920.

Cano, Thomé. *Arte para fabricar, fortificar y aparejar naos de guerra y merchante*. Casa de Luis Estupiñán. Sevilla, 1611.

Fernández Duro, Cesáreo. *Armada Española. Tomos V y VI.* Museo Naval, Madrid, 1973.

Fernández Duro, Cesáreo. *Disquisiciones náuticas. Tomo V.* Ministerio de Defensa. 1996.

Fernández Izquierdo, Francisco. "Astilleros y construcción naval en la España anterior a la Ilustración". *Cuadernos monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval, 1.* Madrid, 1987. Páginas 35-61.

García del Valle y Gómez, Jesús. *Retrato de un navío.* Bubok. 2011.

Gaztañeta, Antonio. *Proporciones más esenciales para la fábrica de navíos y fragatas.* Imprenta de Phelipe Alonso. Madrid, 1720.

González Fernández, Marcelino. "El Galeón de Manila". *Proa a la Mar.* Número 162, 2011. Páginas 40-43.

González-Aller, José Ignacio. *Catálogo-Guía del Museo naval de Madrid. Tomos I y II.* Ministerio de Defensa. Madrid, 2007.

León Sánchez, Jorge. "Los astilleros y la industria marítima en el Pacífico americano: siglos XVI a XIX". *Diálogos. Revista electrónica de historia.* Escuela de Historia. Universidad de Costa Rica. Vol. 10, Nº 1. Febrero-Agosto 2009. Págs. 47-90.

O´Scalan, Timoteo. *Diccionario marítimo español.* Imprenta Real. Madrid, 1831.

Ramos Gómez, Luís J. *Las "Noticias secretas de América", de Jorge Juan y Antonio de Ulloa (1735-1745).* Consejo superior de Investigaciones Científicas. Madrid, 1985.

Rodríguez González, Agustín Ramón. *Drake y la "Invencible".* Sekoti. Madrid, 2011.

Varios Autores. *El buque en la Armada española.* Silex. 1981.

Varios Autores. *Revista española de estudios del Pacífico.* Asociación española de estudios del Pacífico. Número 2. 1992.

MÉTODOS E INSTRUMENTOS DE NAVEGACIÓN EN LAS EXPEDICIONES DE EXPLORACIÓN DEL MAR DEL SUR

Francisco José González González
Director técnico de la Biblioteca y Archivo del Real Instituto y Observatorio de la Armada

EL PROBLEMA: LATITUD Y LONGITUD

A lo largo de la Edad Moderna, los navegantes europeos se vieron obligados a perfeccionar nuevas técnicas e instrumentos de navegación, imprescindibles para el desarrollo de la exploración marítima del planeta. Estas técnicas buscaron solucionar, desde el primer momento, la principal incógnita a la que un marino se enfrenta en la inmensidad del océano: el conocimiento de la posición geográfica de su nave en cualquier momento de la travesía.

Los astrónomos y los geógrafos de la Edad Media habían conseguido determinar sin grandes dificultades las coordenadas geográficas en tierra firme. Sin embargo, no ocurrió lo mismo con la determinación de estas coordenadas en alta mar. A partir del siglo XV, una vez aceptada la esfericidad de la Tierra, el problema de conocer con exactitud las coordenadas que permiten marcar la posición de los navíos sobre un mapa, la latitud y la longitud, se convirtió en un importante motivo de preocupación para aquellas potencias europeas que trasladaban por mar gran parte de las riquezas obtenidas en los nuevos territorios ultramarinos.

En aquellos años, los viajes por mar, cuyo último objetivo era encontrar rutas seguras para la navegación, fueron verdaderos desafíos a la naturaleza. Los nuevos descubrimientos geográficos, que obligaban a permanecer en la mar sin ver la costa durante meses, llevaron a los marinos a utilizar las estrellas como puntos fijos de referencia. De esta forma, y gracias a la práctica de determinadas observaciones astronómicas, el arte de navegar se iría transformando paulatinamente en navegación astronómica, primero con la solución al problema de la determinación de la latitud, ya en el siglo XV, y más adelante con el desarrollo de los

métodos para determinar la longitud, unos métodos que fueron definitivamente perfeccionados en el siglo XVIII.

PORTUGAL Y EL INICIO DE LA EXPLORACIÓN OCEÁNICA

A finales de la Edad Media, dos reinos europeos en expansión como Portugal y Castilla se pusieron al frente de la exploración oceánica, impulsando la organización de grandes expediciones navales de descubrimiento y exploración. Unas expediciones cuyo principal objetivo era establecer un contacto marítimo seguro entre Europa y el Lejano Oriente que evitase cruzar el Mediterráneo, ya que, en aquel momento, este era un camino controlado por las ciudades italianas y amenazado por los turcos, que dificultaban el acceso a las tradicionales rutas terrestres hacia Oriente.

El interés por la exploración de las costas del continente africano, y la búsqueda de las especias por la ruta de la India, hicieron que el reino de Portugal fuese pionero en la organización de las primeras expediciones oceánicas por el Atlántico. Sobre todo en la época del infante Don Enrique (1394-1460), llamado el Navegante, cuando la corte portuguesa apoyó sin reservas la exploración de la costa africana. Fue entonces cuando en Portugal se mejoraron los instrumentos náuticos, se construyeron las primeras naves capaces de soportar navegaciones de larga duración por el océano y se perfeccionó un método de navegación basado esencialmente en el cálculo de la latitud en alta mar, el conocido como "método de la altura-distancia", cuyas instrucciones prácticas fueron consignadas en los llamados "regimientos", el "Regimiento del Norte", para la navegación al norte del ecuador, y el "Regimiento del Crucero del Sur", para la navegación en el hemisferio austral.

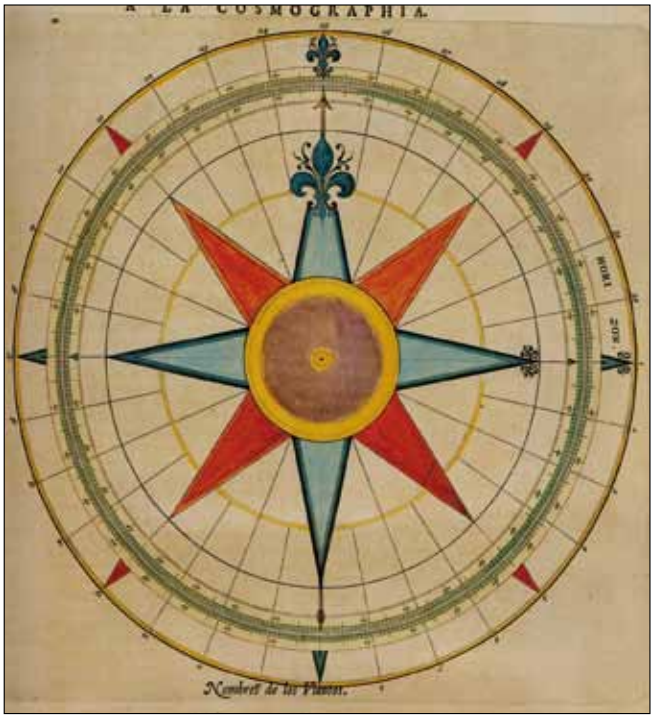
Podremos entender fácilmente la sencillez del método usado por los navegantes lusos si definimos la latitud como la *distancia angular entre un punto y el ecuador, medida en grados a lo largo de su meridiano*, y sabemos que el valor de esa distancia se corresponde con la altura del polo celeste sobre el horizonte del lugar de observación. Partiendo de estas premisas, el navegante debía observar la altura de la estrella Polar a su paso por el meridiano antes del inicio de la travesía. Más adelante, a lo largo del viaje, volvía a tomar la altura de la misma estrella en idénticas circunstancias, y con ello conseguía conocer la diferencia de dicha altura entre los dos lugares de observación. De esta forma, obtenida esa diferencia y transformada en leguas, se podía calcular sin muchos problemas la distancia navegada hacia el Sur o hacia el Norte. La principal limitación de este método

vino dada por la obligatoriedad de ser practicado durante la noche, una limitación que fue superada a finales del siglo XV con la elaboración de las primeras tablas de declinación solar y la redacción de las instrucciones para su uso en la mar, recogidas en el llamado "Regimiento del Sol".

Lo cierto es que, gracias a la puesta en práctica de este método, los marinos portugueses exploraron a lo largo del siglo XV toda la costa occidental de África. De esta forma, tras la expedición de Bartolomé Días, que al doblar el cabo de Buena Esperanza en 1488 demostró que sería posible llegar a Oriente desde Europa por esa ruta, los portugueses hicieron ver al resto de los europeos del siglo XV que el límite del mundo conocido hasta entonces podía ser superado.

INSTRUMENTOS Y TÉCNICAS DE NAVEGACIÓN (SIGLOS XVI Y XVII)

Con sus aportaciones, sencillas pero muy prácticas, los navegantes portugueses abrieron un proceso que, con el paso de los años, transformaría el llamado arte de navegar en la moderna navegación astronómica, impulsando el desarrollo

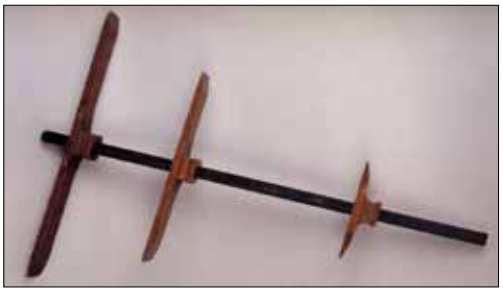


de nuevos instrumentos náuticos y obligando a la mejora de los conocimientos astronómicos de unos marinos que, generalmente, utilizaban técnicas de navegación antiguas y muy rudimentarias.

Hasta entonces, estas técnicas se habían basado en el uso de la aguja imantada, la brújula, un sencillo instrumento introducido en el Mediterráneo hacia el siglo XII que permitía a los navegantes conocer dónde se hallaba el Norte, y poco más. En el siglo XIV, la aguja imantada se convirtió en aguja náutica al ser adaptada a la navegación colocándola sobre una rosa de los vientos en la que iban marcados, a intervalos equidistantes, treinta y dos vientos. Debidamente trasladados a un mapa, estos vientos se convertirían en treinta y dos posibles rumbos para la navegación en línea recta. Y este puede ser, sin duda, el origen de las llamadas cartas portulanas, utilizadas por los navegantes del Mediterráneo en la Baja Edad Media. Unas cartas que, además de presentar claramente los perfiles costeros, contenían uno o más puntos de los que partían líneas rectas espaciadas con el mismo criterio que los vientos marcados por la aguja náutica en la rosa de los vientos, materializando de esta forma un buen número de posibles rumbos.

Más adelante, cuando la navegación oceánica hizo necesaria la determinación de la latitud, aparecerían las llamadas cartas planas, caracterizadas por superponer al tradicional esquema de rumbos una red de meridianos y paralelos equidistantes. Como todos sabemos, la representación de una parte de la esfera terrestre sobre un plano provoca ciertas deformaciones en la imagen del territorio en ella reflejado. Por lo tanto, ambos tipos de cartas, portulanas y planas, inducían a importantes errores en la navegación. Las primeras marcaban con líneas rectas todos los rumbos, como si la Tierra fuese plana. Y las segundas, espaciaban los meridianos de manera equidistante, sin tener en cuenta su convergencia en los polos, provocando un error que aumentaba de manera exagerada las distancias en los paralelos situados más lejos del ecuador. Sin embargo, ambos problemas no encontrarían una solución adecuada hasta la introducción de los métodos geodésicos en la cartografía y la elaboración de las llamadas cartas esféricas, dotadas con escalas de latitud y longitud, que han llegado hasta nuestros días.

Una vez establecido el rumbo con ayuda de la aguja náutica, los pilotos intentaban calcular la velocidad de la nave para determinar la distancia recorrida a lo largo de la línea imaginaria marcada por el rumbo. Para conseguirlo, recurrieron durante mucho tiempo a un cálculo mental basado en su experiencia y en una serie de factores como el conocimiento de los vientos y de las corrientes, o el



Oceanum

efecto de la carga transportada por el buque en su velocidad. Hasta finales del siglo XVI no encontramos la descripción de la corredera de barquilla, el primer instrumento diseñado para calcular la velocidad del buque y facilitar la localización de su posición en una carta náutica. La corredera consistía en una tabla de madera que se arrojaba desde la popa del barco atada a un cordel que llevaba una serie de nudos situados a intervalos iguales, cuyo cómputo en un determinado lapso de tiempo, medido por una ampolleta, servía para estimar la distancia recorrida por la nave.

Todas estas prácticas cambiaron sustancialmente a raíz de la introducción de las técnicas de navegación basadas en observaciones astronómicas que hemos descrito anteriormente al hablar de la determinación de la latitud. Fue necesario entonces perfeccionar algunos de los instrumentos astronómicos ya conocidos en la época medieval, como el cuadrante o el astrolabio, y construir nuevos aparatos diseñados para su utilización en el mar, como la ballestilla o el cuadrante de Davis.

En la Edad Media el cuadrante fue usado esencialmente para obtener las alturas de los astros sobre el horizonte. No era más que un sector circular de 90º, suspendido por su vértice, que permitía obtener la altura de un astro sobre el horizonte mediante una plomada fijada al vértice, que fue sustituida por una barra metálica cuando el aparato fue adaptado para ser usado en el mar. Otro de los instrumentos astronómicos medievales adaptados para uso náutico fue el astrolabio. De esta adaptación nació el astrolabio náutico, un aparato mucho más simple que se colgaba de una anilla para mantener la verticalidad y que, mediante una alidada giratoria con pínulas, permitía hallar la altura de los astros sobre el horizonte, visándolos directamente, en el caso de las estrellas, o por la línea de sombra si se trataba del Sol.

El mismo objetivo que cuadrantes y astrolabios tenía el anillo astronómico, un anillo metálico perforado por un pequeño orificio que dejaba pasar un rayo de Sol con el que se obtenía una lectura en la escala graduada que llevaba en su cara interior. Los navegantes del siglo XVI manejaron también el nocturlabio, o reloj nocturno, un instrumento diseñado para determinar el momento de la media noche, y por tanto la hora local verdadera, mediante la observación de las estrellas cercanas a la estrella Polar. Por otro lado, a principios del siglo XVI, el navegante portugués Vasco da Gama dio a conocer en Europa un instrumento muy empleado en el océano Índico, el kamal o tavoleta da India. Un aparato

muy simple formado por una tablilla de madera de forma rectangular a cuyo centro iba unida una cuerda marcada con nudos situados a intervalos. Se usaba extendiendo el brazo y haciendo coincidir la parte inferior de la tabla con el horizonte y la superior con el astro a observar, mientras la longitud de la cuerda, y sus nudos, daban una indicación de la altura sobre el horizonte.

Los intentos de simplificar la observación de la altura de las estrellas sobre el horizonte llevaron al desarrollo de un nuevo instrumento, la ballestilla o báculo de Jacob, que se haría habitual en los barcos a mediados del siglo XVI. Este aparato estaba formado por una regla de madera graduada con una escala, llamada radio, y una o dos tablas rectangulares, llamadas sonajas, que se deslizaban por esta de forma perpendicular. El sistema empleado para la observación con la ballestilla también era muy simple: se acercaba el ojo al extremo de la regla graduada mientras se iba moviendo la otra pieza hasta hacer coincidir el horizonte con el borde inferior y el astro elegido con el borde superior, momento en el que se efectuaba la lectura de la regla.

A finales de ese mismo siglo, el inglés John Davis diseñó el cuadrante de Davis, también llamado cuadrante doble o cuadrante inglés, una nueva versión de la ballestilla que fue rápidamente aceptada por los marinos. Debido a su fácil manejo, a su escaso peso y a la posibilidad de utilizarlo de espaldas al Sol, en las observaciones diurnas, el cuadrante de Davis fue muy utilizado a bordo de los barcos hasta bien entrado el siglo XVIII.

Como se puede deducir fácilmente de todo lo comentado hasta ahora, los instrumentos que hemos descrito solo permitían una cierta fiabilidad en las observaciones dirigidas a la determinación de la latitud, por lo que solamente resultaban de gran utilidad en las travesías realizadas con dirección Norte-Sur, especialmente en las navegaciones portuguesas dirigidas a la exploración de las costas de África. No obstante, a partir del siglo XVI quedarían perfectamente definidas las cuatro principales determinaciones que eran objeto del arte de navegar: el rumbo, que se determinaba con ayuda de la aguja náutica y se representaba en la carta; la distancia, que se calculaba con ayuda de la experiencia del piloto y con la corredera de barquilla; la latitud, que se obtenía mediante observaciones astronómicas; y, por último, la longitud, que se deducía de los datos obtenidos en las anteriores determinaciones.

Con esos datos el piloto procedía a efectuar una operación denominada "echar el punto", consistente en intentar reflejar la situación del buque en la carta

náutica. El método más tradicional, consistente en mantener un rumbo y estimar la distancia navegada, permitía a los pilotos obtener el llamado "punto de fantasía". Si, además del rumbo, el navegante contaba con una buena determinación de la latitud, el punto marcado en la carta recibía el nombre de "punto de escuadría". Y había otra opción más para situar la nave en la carta, el método de altura y distancia desarrollado por los marinos portugueses, basado en el uso de datos fiables de latitud y distancia navegada, datos que permitían al piloto echar el llamado "punto de fantasía y altura". De todas formas, como es fácil de imaginar, la precisión conseguida en todas estas operaciones era bastante escasa, aunque eso no impidió que los marinos peninsulares navegasen durante varios siglos por los mares de todo el planeta, incluido el Mar del Sur.

LOS ESPAÑOLES Y LA EXPLORACIÓN DE LOS OCÉANOS

Mientras Portugal volcaba sus esfuerzos en la relativamente segura exploración de la costa africana, el reino de Castilla, también ávido de expansión territorial y comercial, optó por apoyar la arriesgada propuesta colombina de viajar hacia el Oeste por el Atlántico para llegar a las islas asiáticas productoras de las especias. Como consecuencia directa de esta decisión, España se colocó a la vanguardia del desarrollo de las técnicas de navegación durante la primera mitad del siglo XVI, coincidiendo con la época de los grandes descubrimientos geográficos.

Colón y sus acompañantes, que ya conocían los avances aportados por los navegantes portugueses, aprovecharon, igual que estos, las ventajas que la situación geográfica de la Península Ibérica ofrecía, sobre todo en lo que se refiere a la unificación de las tradiciones marineras atlánticas y mediterráneas. En la búsqueda de las islas de las especias, Colón encontró un nuevo continente que, en un primer momento, supuso para los castellanos un obstáculo que impedía la llegada de sus naves a las Molucas. Y esto es algo que quedó claramente reflejado en la carta de Juan de la Cosa (1500), el primer mapamundi que incluye los territorios americanos, que aparecían reflejados en este mapa como una verdadera muralla para la navegación hacia el Occidente.

Como todos sabemos, tras la firma del Tratado de Tordesillas entre España y Portugal (1494), que estableció la línea divisoria de sus posesiones ultramarinas en el meridiano situado a 370 leguas al oeste de las islas de Cabo Verde, se inició un nuevo ciclo de viajes y expediciones cuyos principales hitos, además

de los sucesivos viajes colombinos, serían el hallazgo del Mar del Sur por Vasco Núñez de Balboa (1513), que aquí conmemoramos, y el viaje de Magallanes (1519) que, tras cruzar el estrecho de su nombre, se encontró con la inmensidad de un océano que él llamó Pacífico y con un nuevo camino hacia el mercado de las especias. Un impulso explorador que, a principios del siglo XVI, permitiría abarcar por primera vez la totalidad del globo terrestre mediante las sucesivas expediciones marítimas protagonizadas por los marinos de la Península Ibérica.

A partir de entonces, y como ya hemos visto en la anterior sesión de este seminario, el recién descubierto océano Pacífico se convertiría en objetivo de diversas expediciones marítimas españolas. En los siglos XVI y XVII, el Pacífico sería un mar español, solo perturbado por incursiones de piratas, organizadas por las potencias enemigas, y por algunas expediciones marítimas organizadas desde Inglaterra y Holanda. Durante décadas, los navegantes españoles lo atravesaron en diversos sentidos y descubrieron la mayor parte de sus archipiélagos, además de circunnavegar Nueva Guinea y de explorar el archipiélago filipino. Un dominio español del Pacífico que continuó vigente hasta el siglo XVIII, cuando este amplio espacio oceánico se convirtió en el objetivo de las expediciones científicas y comerciales de británicos y franceses, gracias al aumento de la seguridad en la navegación derivado del perfeccionamiento de unos métodos para determinar la longitud en alta mar, de los que trataremos a continuación.

EL PROBLEMA DE LA LONGITUD

El método basado en la determinación de la latitud utilizado por los navegantes lusitanos para rodear África, muy útil en las navegaciones realizadas en dirección Norte-Sur, no era válido para atravesar grandes océanos como el Atlántico o el Pacífico, en los que había que realizar largas singladuras en la dirección Este-Oeste. Por lo tanto, tras el descubrimiento de América, y del gran espacio oceánico encontrado por Núñez de Balboa, sería cada vez más necesario el hallazgo de un método fiable para determinar la longitud, un método que permitiese fijar con exactitud la posición de los buques en la inmensidad de los océanos.

La longitud, entendida como la *distancia angular entre el meridiano de un lugar y un meridiano de origen (meridiano cero), medida a lo largo del ecuador*, es fácil de determinar si se puede calcular con precisión la diferencia horaria entre la posición de un buque y un punto de referencia, por ejemplo el puerto de partida, utilizado en este caso como meridiano cero. Y esto es así porque existe

una relación directa entre la diferencia de longitud y la mencionada diferencia horaria. Dado que la Tierra tarda 24 horas en completar una vuelta sobre su propio eje, efectuando una revolución de 360º, cada una de esas 24 horas equivale a 15º de longitud. Por lo tanto, si en un viaje oceánico concluimos que son las 10.00 horas mediante observaciones astronómicas para determinar la hora local y sabemos que en Cádiz, el lugar desde el que zarpó nuestro navío, en ese mismo instante son las 12.00 horas, podemos afirmar que la diferencia de longitud de nuestra situación respecto a Cádiz es de 30º al Oeste (15º por cada hora de diferencia). Así pues, solo hacía falta poder determinar simultáneamente la hora local y la hora del punto de partida para compararlas. No obstante, como ya se dijo al principio, habrá que esperar hasta bien entrado el siglo XVIII para el desarrollo de unos métodos prácticos que solucionasen este sencillo problema teórico.

España se convirtió, en 1598, en la primera nación convocante de un concurso de carácter internacional para buscar una solución a este problema. Posteriormente, la iniciativa tomada por España fue secundada por los Países Bajos, Francia e Inglaterra, que también ofrecieron importantes premios para aquella persona que aportase una solución válida. Fueron muchos los métodos propuestos en los mencionados concursos, pero casi todos resultaron poco adecuados para su ejecución en alta mar. Finalmente, solo dos de las soluciones propuestas terminarían siendo viables: una solución astronómica, la basada en la observación de las posiciones de la Luna, y una solución mecánica, que proponía la utilización de relojes portátiles. Dos soluciones muy distintas, aunque ambas exigían, como veremos a continuación, la realización de observaciones astronómicas más o menos complejas y el diseño de nuevos instrumentos.

EL MÉTODO DE LAS DISTANCIAS LUNARES Y EL SEXTANTE

El primero de estos métodos, el método de las distancias lunares, estaba basado en la utilización del desplazamiento de la Luna respecto a las estrellas como si de un cronómetro universal se tratase, pues la Luna es el astro que se mueve con más velocidad sobre la esfera celeste comportándose, por tanto, como la manecilla de un reloj que va pasando sobre un fondo de estrellas de referencia. En líneas generales, la práctica del método consistía en deducir la diferencia de longitud entre dos puntos comparando el lugar en el que se observaba la Luna en alta mar con aquel que debería ocupar si fuese observada en el meridiano del puerto de partida.

Para poder practicar este método era necesario predecir con exactitud, y mucha antelación, las posiciones de determinadas estrellas de referencia y los movimientos de la Luna, además de disponer de instrumentos de observación capaces de medir las distancias angulares necesarias con la suficiente precisión. Por eso, aunque podemos encontrar su primera descripción en los comentarios a la traducción de la ***Geografía*** de Ptolomeo, realizada en 1514 por Johann Werner, el método de las distancias lunares no pudo ser utilizado por los navegantes hasta la segunda mitad del siglo XVIII, tras la publicación de las primeras tablas fiables de movimientos de la Luna por Tobías Mayer y el desarrollo de una nueva generación de aparatos capaces de medir ángulos desde un buque en movimiento, los llamados instrumentos de reflexión.

El primero de estos instrumentos fue el octante, un aparato dotado de un sector graduado de 45º, que facilitaba las medidas angulares de hasta 90º, y de un sistema de espejos móviles, que permitía al observador hacer coincidir las imágenes del astro y del horizonte en una sola línea de mira. Su invención es atribuida

a John Hadley, que diseñó un prototipo presentado a la Royal Society de Londres en 1731. A partir de entonces, el octante fue sustituyendo paulatinamente al cuadrante de Davis, debido a sus ventajas tanto en la comodidad de su manejo como en la precisión de sus observaciones, algo que resultaba fundamental en la aplicación del método de las distancias lunares.

Posteriormente, diversas modificaciones dieron lugar al nacimiento de nuevas versiones de este instrumento. La más importante de ellas se debe a John Campbell, que en 1759 propuso ampliar el sector graduado para poder medir mayores distancias angulares. Apareció entonces el sextante, un instrumento dotado de un sector graduado de 60º que permite ampliar las medidas de ángulos hasta los 120°. Gracias a estas características técnicas, desde la segunda mitad del siglo XVIII el sextante ha sido considerado como el instrumento astronómico ideal para las observaciones necesarias en la determinación de la longitud por medio del método de las distancias lunares.

EL MÉTODO DEL TRASLADO DE LA HORA: LOS CRONÓMETROS

El otro método perfeccionado en el siglo XVIII para solucionar el problema de la longitud, el método del traslado de la hora, pretendía solucionar el problema de la forma más sencilla posible: el buque debía zarpar con un reloj que conservase la hora del meridiano del punto de partida y, una vez en alta mar, los navegantes debían deducir mediante observaciones astronómicas la hora local del punto donde se hallaba situado el buque. De esta forma, la diferencia entre la hora local obtenida por observaciones astronómicas y la hora del meridiano de origen guardada en el reloj permitía deducir la diferencia de longitud entre la posición de la nave y el punto de partida (a razón de 15º de longitud por cada hora de diferencia, como ya hemos visto).

El método es bien sencillo. De hecho, la más antigua propuesta sobre el uso de relojes en la solución del problema de la longitud ya está incluida en una obra de Gemma Frisius publicada en 1530 (*De principiis astronomiae et cosmographiae)*. Sin embargo, la construcción de relojes capaces de soportar una navegación oceánica sin pérdida de precisión resultó bastante problemática con los medios técnicos de los siglos XVI y XVII. A mediados del siglo XVII, Christian Huygens, conocido por su teoría del péndulo ideal, intentó sin éxito construir un reloj susceptible de ser usado en alta mar sin pérdida de precisión. Habría que

esperar todavía unas décadas hasta que el inglés John Harrison diseñase y construyese, a partir de 1735, los primeros cronómetros marinos, unas máquinas de relojería moderna que evitaban el uso del péndulo en su maquinaria.

Harrison se decidió a construir un reloj adaptado para ser usado en el mar, animado por los premios ofrecidos por el Parlamento británico tras la publicación del Decreto de la Longitud en 1714. Para conseguirlo sustituyó las pesas y el péndulo del reloj tradicional por unos nuevos mecanismos, el resorte en espiral y el volante compensador, que minimizaban la influencia del movimiento del buque en el comportamiento de su maquinaria. Su primer prototipo, el H1, fue presentado en 1735 a la Oficina de Longitudes de Londres, pues su funcionamiento cumplía con los requisitos de precisión exigidos por el Decreto anteriormente citado para la obtención del premio.

A partir de entonces, y a petición de la mencionada Oficina, Harrison tuvo que construir tres nuevos aparatos (conocidos como H2, H3 y H4). El último de estos prototipos, el H4, fue probado en un viaje entre Inglaterra y Jamaica,

acumulando un error de poco más de un minuto (frente al máximo de 30 minutos que exigía la convocatoria del Parlamento). Sin embargo, la Oficina de Longitudes, controlada por los astrónomos partidarios de solucionar el problema de la longitud mediante el método de las distancias lunares, exigió a Harrison más pruebas de que su prototipo era práctico y fácilmente reproducible, obligándole a desarmarlo y a explicar su mecanismo a un grupo de expertos.

Finalmente, a pesar de todos los obstáculos interpuestos en su candidatura, Harrison recibiría el premio del Parlamento en 1773, treinta y siete años después de que el primero de sus prototipos ya hubiese cumplido los requisitos exigidos en la convocatoria del premio. Poco antes, el relojero había regalado al rey Jorge III su último prototipo, el H5, un pequeño reloj que, después de diez semanas de prueba, solo había acumulado un error menor de cinco segundos.

CONCLUSIÓN

Podemos afirmar, por tanto, y con esto termino, que el XVIII fue el siglo de la resolución del problema de la longitud, gracias al desarrollo de nuevos instrumentos como el sextante y el cronómetro marino, que permitieron la puesta en práctica de los métodos de las distancias lunares y del traslado de la hora. Como consecuencia de ello, a partir de 1750 se inició una nueva época de expediciones por el océano Pacífico, protagonizadas por marinos británicos, franceses y españoles cuyo éxito descansaría directamente en los avances de la ciencia y de la técnica. En definitiva, una nueva era para la historia de los viajes por mar caracterizada, entre otras cosas, por unas expediciones marítimas españolas que, en las últimas décadas del siglo XVIII, y mezclando objetivos geoestratégicos, comerciales y científicos, llevarían el dominio español en ultramar a una extensión real nunca antes alcanzada.

No obstante, y a pesar de los grandes avances realizados a lo largo de toda la Edad Moderna, la determinación exacta de la posición del buque seguía siendo uno de los principales problemas de los navegantes a finales del siglo XVIII. Eso explica que el marino gaditano Vicente Tofiño, director de la Academia de Guardias Marinas y del Real Observatorio de Cádiz, maestro de muchos de los marinos científicos españoles que exploraron los océanos en las últimas décadas del siglo ilustrado, continuara insistiendo en sus trabajos en la importancia que el conocimiento preciso de las coordenadas geográficas debía tener para un navegante, con unas palabras que vamos a utilizar como colofón de esta ponencia:

"...el hombre es una máquina débil; con sus bienes, con su vida, que es el mayor de todos, está como suspenso sobre un abismo: solo ve un horizonte no interrumpido, una mar uniforme; y habiéndose él mismo condenado al destierro, no sabe donde se halla. El conocimiento del lugar que ocupa entonces, esto es, su Latitud y Longitud, que puede ignorar sin consequencia en sus hogares, y aun en los campos desiertos, lo es aquí de una absoluta necesidad..."

(Tofiño, *Derrotero de las costas de España*..., 1787)

Bibliografía

J. L. Comellas. *El cielo de Colón: Técnicas navales y astronómicas en el viaje del Descubrimiento*. Madrid, 1991.

S. García Franco. *Historia del arte y ciencia de navegar*. Madrid, 1947.

F. J. González. *Astronomía y navegación en España. Siglos XVI-XVIII.* Madrid, 1992.

J. F. Guillén. *Europa aprendió a navegar en libros españoles.* Barcelona, 1943.

J. M. López Piñero. *El arte de navegar en la España del Renacimiento.* Barcelona, 1986.

J. M. López Piñero. *Ciencia y técnica en la sociedad española de los siglos XVI y XVII.* Barcelona, 1979.

M. Sellés. *Instrumentos de navegación: Del Mediterráneo al Pacífico.* Barcelona, 1994.

M. Sellés. *Navegación astronómica en la España del siglo XVIII.* Madrid, 2000.

VIDA COTIDIANA EN LAS RUTAS OCEÁNICAS ESPAÑOLAS DEL SIGLO XVI

Pablo E. Pérez-Mallaína
Catedrático de Historia de América. Universidad de Sevilla
Responsable técnico del Pabellón de los Descubrimientos de Sevilla

Casi todos nos hemos preguntado como hubiera sido nuestra vida en una época remota y brillante de la historia, pero los que lleguen a creer aquello de que "todo tiempo pasado fue mejor", normalmente olvidan las penalidades de la vida diaria de nuestros antepasados. Así, en el novelesco mundo de los galeones y flotas que unían el Extremo de Occidente con el Extremo Oriente después de atravesar el Atlántico y el Pacífico, el deslumbrante brillo de los tesoros que transportaban no era suficiente para ocultar las miserias de aquellas terribles travesías. Los barcos de Su Majestad Católica también eran testigos de la existencia cotidiana de sus tripulantes, unos hombres que solían pagar con el esfuerzo de un trabajo muy duro la enorme ventaja que para los reyes y poderosos de su tiempo tenía el recibir los ríos de plata que fluían desde el otro lado de los océanos.

Mar viene de amargura, decían los españoles del siglo XVII y seguían afirmando que, aunque era "deleitosa de mirar", resultaba "muy peligrosa de pasear", pues era un lugar donde muchos se hacían ricos, pero muchos más los que yacían enterrados. ¿Será que la España de aquellos años estaba demasiado influida por el espíritu de los hombres de la dura meseta castellana, en donde las únicas olas que son visibles las forman los trigales movidos por el viento? Parece que no es esa la explicación, porque los ingleses, que han sabido venderse con suma habilidad como los grandes marineros de la historia, pensaban aproximadamente lo mismo y un viejo dicho de aquellas islas afirmaba que antes de mandar a un hijo a hacerse marinero era preferible convertirlo en aprendiz de verdugo y que aquel hombre que estaba dispuesto a embarcarse por diversión, sería capaz de irse al infierno a darse un paseo[1].

[1] Guevara, fray Antonio de: *De muchos trabajos que se pasan en las galeras (1539).* Recogido por José Luis Martínez en: *Pasajeros a Indias*. México, 1984, pág. 229.

Era un hecho general en toda la Europa que el mar fuese visto como un lugar lleno de peligros; un espacio en el que los miembros de una población, que mayoritariamente se concentraba en el interior, solo se aventuraba movida por dos situaciones que normalmente resultan ser parientes cercanas: la necesidad y la codicia. A ellas se solían añadir otros dos impulsos más: el de la curiosidad y el de la tradición familiar, y con esto tendríamos completo el cuadro que explicaría la practica totalidad de las vocaciones marineras. Don Juan Escalante de Mendoza, un personaje que, además de caballero veinticuatro del Cabildo de Sevilla, fue general de una de las flotas de la Carrera de Indias, decía que las dos principales razones para convertir a un hombre en marinero eran la extrema pobreza y la ingobernable inquietud y curiosidad[2].

De entre las dos, Escalante, consideraba que la pobreza era el principal impulso que llevaba a la gente a escoger una profesión tan peligrosa. Pobreza no faltaba en la España del siglo XVI, y aun en las ciudades ricas como Sevilla, cabecera de las flotas de Indias, existían legiones de pobres y mendigos. Una de las principales fuentes de las que se surtían las embarcaciones era el ejército de niños huérfanos que vagaban por las cercanías del muelle fluvial. Junto a ellos había otros que tenían padres conocidos, pero que no eran capaces de alimentarlos. Ambos grupos podían muy fácilmente engrosar los escuadrones de ladronzuelos que tan bien describió Cervantes en su *Rinconete y Cortadillo*, o si la fortuna lo decidía así, podían pasar a ocupar algún puesto de "paje" en los buques que partían cada año para las Indias.

Los documentos nos informan de niños huérfanos que, con seis o siete años, eran "adoptados" por algún oficial o maestre, que los hacía navegar en sus barcos[3]. En otros casos, sobre todo si los jovencitos tenían padres, se llegaban a firmar contratos de aprendizaje, por los cuales un oficial de abordo se comprometía a enseñarle el oficio a cambio de una sumisión total durante un periodo de hasta diez años. El joven aprendiz estaba obligado a servir a su amo durante las navegaciones, pero una vez en tierra, también queda a

---

[2] Escalante de Mendoza, Juan: *Itinerario de navegación de los mares y tierras occidentales (1575)*. Madrid, 1985, págs. 115 y 116.

[3] Archivo General de Indias (a partir de aquí citado A.G.I.) Indiferente General 2006. Información de testigos sobre la petición de Francisco Manuel para poder optar al examen de piloto. Sevilla, 21 de agosto de 1593. En la citada información, el aspirante a piloto cuanta como en su niñez vagó por la ciudad como un niño abandonado hasta que fue adoptado por el armador Andrés de Paz, que lo puso a navegar en sus barcos.

disposición de toda la familia de su maestro, a la que tenía que servir en cualquier cosa que tuvieran a bien mandarle, con la excepción, según especifican con claridad los documentos, de aquellas ordenes que resultasen "imposibles o deshonestas"[4].

A los menesterosos de mayor edad no era tan fácil convencerlos, pues muchos preferían seguir viviendo cómodamente de limosnas que aventurarse en azarosas aventuras entre las olas. Por ello los maestres de los buques mercantes y los generales y almirantes de las armadas debían ofrecerles algunas compensaciones. La más común era atraerlos con el reclamo de dos, tres o cuatro pagas mensuales de adelanto. Muchas personas cargadas de deudas acudían a enrolarse, pensando en desertar inmediatamente después de cobrar, por ello, una vez recibidas las pagas de enganche, los marineros eran confinados en los barcos y sometidos a estricta vigilancia.

Uno de los incentivos más irresistibles para que muchos se convirtiesen en marineros era la posibilidad de emigrar a las Indias, entrando en ellas sin pagar el pasaje y burlando los controles migratorios que ponía la Casa de la Contratación. En efecto, si desertar en Sevilla o Cádiz era dificultado por la vigilancia de los oficiales, esta se aflojaba mucho en América. La razón es sencilla: el cargamento de los viajes de vuelta, compuesto fundamentalmente por metales preciosos, era mucho menos voluminoso que los aceites, vinos y fardos de tela de los viajes de ida. En el retorno a Sevilla se necesitaban siempre muchos menos barcos y varios de ellos eran vendidos o, simplemente, quedaban varados e inservibles en los puertos americanos. Por ello, muchos maestres, con tal de no pagar los salarios de vuelta, dejaban escapar a sus antiguos tripulantes, que de esta forma pasaban a engrosar la larga lista de emigrantes ilegales al Nuevo Mundo. Si en las tierras de la Nueva España tampoco hacían fortuna, les quedaba aún la posibilidad de probar de nuevo fortuna, atravesando el Pacífico en la ruta que anualmente unía Acapulco con Filipinas en el famoso "Galeón de Manila".

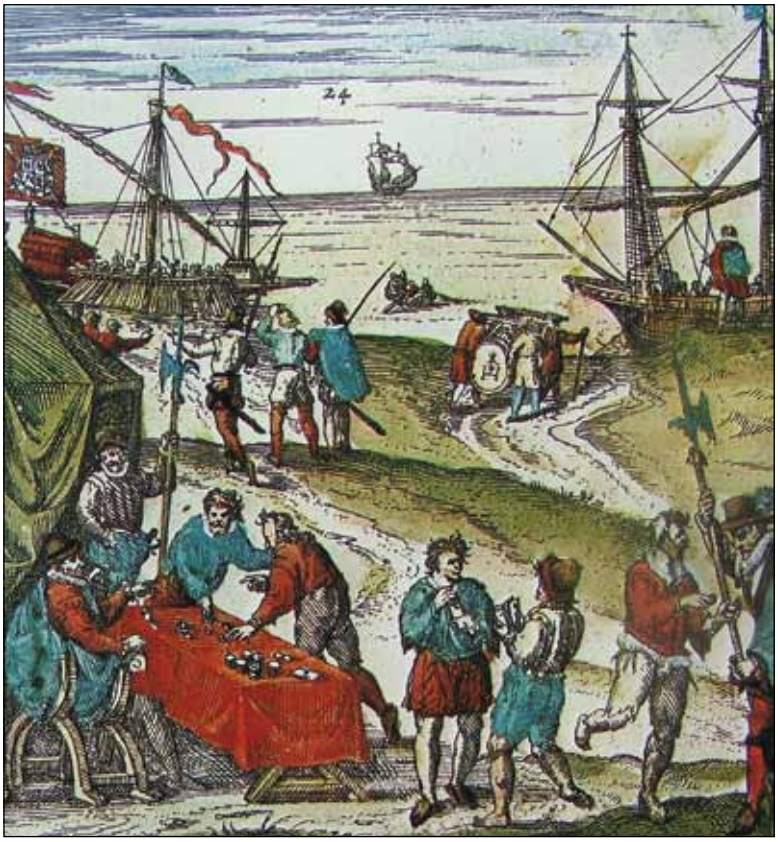
Los barcos de la Carrera de Indias eran, entre otras cosas, un espacio en el que unos trabajadores ejercían un oficio. Para algunos especialistas en historia naval, los sistemas de trabajo de las embarcaciones durante la Edad Moderna constituyen los precedentes más claros de los procedimientos

[4] A.G.I. Contratación 3032. Escritura de aprendizaje de Bartolomé Núñez. Sevilla 16 de enero de 1628.

laborales que luego estuvieron en uso en las factorías de la era industrial[5]. En las embarcaciones trabajaban una masa de obreros que eran en su inmensa mayoría asalariados libres, cuando en el resto de Europa todavía tenían una enorme importancia numérica las relaciones laborales precapitalistas. Además, estos obreros estaban confinados en lugares cerrados en los que, como en las fábricas de nuestros días, manejaban maquinaria sofisticada. En ese sentido, debe tenerse en cuenta que los barcos constituían en sí mismos las máquinas más complejas de su tiempo y que además encerraban un conjunto de mecanismos muy variados y complejos, como los cabrestantes o las bombas, e incluso otros que podían ser clasificados de auténticos instrumentos de precisión como un astrolabio, una ballestilla o, incluso, una pieza de artillería. Finalmente, los marineros tenían también en común con los obreros de siglos venideros el que realizaban sus tareas con una programación muy cuidadosa y bajo una supervisión constante y cercana de quienes ejercían la autoridad. No es descabellado afirmar que entre el tipo de labor que ejercía un marinero y la que podía realizar un colono agrícola dependiente de un señorío nobiliario había un verdadero abismo. Este último podía mantenerse todavía en un sistema de dependencia feudal, sin cobrar en moneda, trabajando sin horario definido y con aperos de labranza que no habían cambiado desde la época de los romanos.

La única escuela que tenía el hombre de mar para ir subiendo en la escala profesional era la experiencia. Es verdad que en la Casa de la Contratación se dieron algunas clases para quienes aspiraban a convertirse en pilotos, pero esto se hizo solo a partir de la segunda mitad del siglo XVI y pronto quedó reducido a un breve cursillo de un par de meses. Lo único que los oficiales de la Casa hacían en realidad era certificar la pericia adquirida por un marinero a lo largo de su carrera y darle un título que lo acreditaba como piloto.

[5] Rediker, Marcus: *Between the devil...*, pág. 83.



Dicha pericia se adquiría por contacto directo con el medio y solo se alcanzaba en plenitud por quienes habían empezado desde niño a servir en los barcos. La carrera de un marinero no se prolongaba mucho más allá de los cuarenta años. Cumplida esa edad, un hombre de mar podía considerarse casi un anciano. Algunos pocos, sin embargo, podían ampliar su etapa laboral, pero siempre que hubieran sido capaces de despertar la confianza de sus oficiales y patrones, estos los hubiesen elegido para alguno de los cargos de mando intermedios. Entre ellos estaban el contramaestre y su ayudante el guardián, que se encargaban de dirigir la maniobra y eran los directos responsables de mantener la disciplina; el despensero, que se encontraba del cuidado y reparto de las raciones o el condestable, encargado de la conservación de las armas de abordo. No solían faltar a bordo un carpintero y un calafate, cuya posición y salario los colocaba por encima del común de la marinería.

Con todo, la tripleta directiva en los barcos de la Carrera de Indias estaba formada por el piloto, el maestre y el capitán. El capitán era el jefe militar del buque y no todos los mercantes llevaban a alguien que ejerciese este cargo. Solo en los galeones reales o en las grandes naves de carga que habían sido alquiladas para hacer las veces de buques de guerra, existía una figura con este título, que solía ser un hidalgo o un personaje de cierta distinción social.

Al cargo de piloto sí podía tener acceso un simple marinero. Para ello debía estar dotado de una inteligencia natural superior a la media y poseer la suficiente inquietud para, desde pequeño, aficionarse a aprender de los viejos pilotos los secretos de su arte, y estar dotado de una memoria lo suficientemente precisa para recordar cada uno de los accidentes de las costas por las que había navegado. Si además sabía leer y escribir, tenía casi todas las posibilidades de presentarse a los exámenes de la Casa de la Contratación y convertirse en piloto de la Carrera de Indias, prolongando entonces su carrera hasta pasar la cincuentena.

El maestre era el administrador económico de la embarcación. En la primera mitad del siglo XVI era muy frecuente que el dueño del barco, sobre todo si este era de pequeño tonelaje, viajase a bordo como maestre. A medida que avanzaba el siglo y las embarcaciones eran más grandes y más caras, los propietarios confiaban la rentabilidad de los viajes a administradores, que eran los que ejercían ese cargo en los buques.

Los barcos, además de un lugar de trabajo, eran unos espacios en los que miles de personas vivían y morían en travesías que duraban meses e incluso años.

Las condiciones de habitabilidad de los buques de la Carrera de Indias pueden calificarse, sin ningún tipo de reticencias, como espantosas. El hacinamiento alcanzaba límites elevadísimos, de tal manera que el espacio medio por persona no era más de un metro y medio cuadrado. Para que pueda entenderse con claridad lo que significa este número, considérese que es equivalente a que en una vivienda de 150 metros cuadrados conviviesen durante muchas semanas (entre cuatro y seis meses en las travesías del Pacífico) unas 100 personas ¡sin incluir en esto los animales no racionales que iban también a bordo! Refiriéndonos a estos últimos, algunos se llevaban para servir de alimento durante la travesía y otros, simplemente, eran parásitos de todo signo y especie.

Tripulación, soldados, pasajeros, todos tenían que ocupar unos reducidos espacios, cuyo pasaje se pagaba a precio de oro. Los más pudientes se alquilaban

una mínima intimidad por medio de tablones y cortinas, con los que se construían camarotes provisionales. De esta manera los entrepuentes en los que debían dejarse espacios libres para poder manejar la artillería, estaban llenos de cubículos y mamparos provisionales. Cuando se divisaba un enemigo había que deshacer esta arquitectura efímera y dejar libres las cubiertas, y de ahí proviene la conocida voz de "zafarrancho de combate", que viene a indicar la necesidad de dejar sin obstáculos los "ranchos" o espacios en los que se alojaba la tripulación.

Si al hacinamiento unimos el calor de las navegaciones tropicales y la suciedad, que era producto tanto de las costumbres de la época, como de la falta de agua dulce con la que lavarse, tendremos completo un cuadro que no dudaríamos en pintar como terrible. Algún bromista llegó a decir que los barcos de Su Majestad antes se olían que se veían, lo cual es una buena manera de resumir este particular. Los testigos que tuvieron la necesidad de cruzar el océano como pasajeros nos han dejado vivos relatos de cómo se desarrollaba la vida cotidiana en las naves de la Carrera de Indias[6].

La alimentación a bordo presentaba una paradoja básica. La única fuente segura de conservación de los alimentos era mantenerlos en salazón o deshidratados y para desgracia de todos los viajeros y tripulantes, el agua dulce era un bien siempre escaso que, desde el principio, estaba duramente racionado. Las botijas de agua ocupaban un gran volumen y ello redundaba negativamente en la rentabilidad del navío, por ello, los maestres y despenseros procuraban siempre llevar las raciones ajustadas al "cuartillo", que era la medida de capacidad más común para los líquidos de la época. De esta manera, mientras las raciones estaban compuestas por pescado salado, tasajo, o pan recocido (el célebre bizcocho, que quedaba duro como una suela de zapato), los líquidos bebibles eran siempre escasos. La sed era pues, uno de los mayores tormentos a que se sometía a los viajeros y tripulantes[7].

Claro que no todo eran inconvenientes y también quedaban en los viajes momentos para gozar de algunos de los placeres de la vida. La travesía se tornaba especialmente tranquila cuando, una vez pasadas las Canarias, las flotas se dejaban llevar por los vientos alisios. La mar solía estar en calma, y con el viento a favor pasaban muchos días sin que apenas fuera necesario ni cambiar el número de

---

[6] Torre, fray Tomás de la: *Diario del viaje de Salamanca a Ciudad Real (Chiapas). 1544-1545*. Recogido por José Luis Martínez en: *Pasajeros a Indias*, pág. 247.
[7] Ibídem, págs. 287-288.

velas que colgaban de las vergas. Entonces había tiempo para las grandes aficiones de la gente de mar: la primera era el juego. Aunque esta actividad estaba teóricamente prohibida, en los barcos de Su Majestad Católica era frecuente perder literalmente hasta la camisa. Dados y naipes eran los instrumentos más frecuentes, aunque algunos caballeros del pasaje prefiriesen el aristocrático ajedrez. Beber y charlar eran dos diversiones muy usuales. Ahora bien, cuando el vino había sido demasiado y los comentarios versaban sobre vidas privadas, podían llegar a producirse serios altercados.

Si nos preguntamos por la consideración que tenían los oficios marítimos ante los ojos de los contemporáneos, la conclusión es muy sencilla: alcanzaban uno de los máximos desprestigios. Un marinero era un trabajador manual que, además, no podía ocultar fácilmente su condición de tal. Los rostros quemados por el sol y las manos encallecidas lo delataban fácilmente.

Si la sociedad no tenía muy buen concepto de los que hacían del mar su oficio, estos les devolvían el favor, siendo gente levantisca; incumplidora de las leyes de Dios y del rey, y que basaba su comprensión del mundo en su propia experiencia y no en los dictados de los grandes filósofos o intelectuales.

Fray Antonio de Guevara, que fue capellán de las galeras reales, afirmaba que la mar era "capa de malhechores y refugio de pecadores" y que en sus marítimas escuelas los hombres aprendían con gran perfección siete "artes liberales": blasfemar, beber, engañar, difamar, robar, asesinar y fornicar[8]. ¡No hay duda que es todo un programa de estudios! Cierto es que fray Antonio estaba en contacto

[8] Guevara, fray Antonio de: *De los muchos trabajos...,* pág. 229.

con lo más bajo del gremio, que eran los condenados a galeras y los tripulantes libres que debían vigilarlos. Pero los testimonios de juicios vistos ante la Audiencia de la Casa de la Contratación ponen de manifiesto la cantidad de robos, peleas y asesinatos a punta de cuchillo que se producían en los buques.

Curiosamente, algunos autores contemporáneos han visto en esta actitud altanera y alborotadora de la gente de mar el precedente de un cierto anhelo de libertad, por el que los proletarios se enfrentaban a la opresión injustificada de sus patrones. El marinero sería, así, un representante del espíritu de rebelión frente a la injusticia[9]. Es un planteamiento lleno de romanticismo que debe matizarse, y que en el fondo es el mismo que lleva a considerar al pirata como un símbolo de lucha contra los abusos de poder de las grandes potencias imperialistas. Con todo, sí es cierto que, en las rutas españolas, los marineros representaban un tipo de trabajador que hacía valer su condición de asalariado libre, en un mundo donde predominaban todavía los sistemas laborales de carácter señorial o feudal. De esta manera, no era tan fácil reprender o castigar a un marinero como a un colono o bracero de una gran hacienda. Este, tal vez aguantaría temeroso, con el sombrero en las manos y los ojos puestos en el suelo, la reprimenda de su señor, pues no le resultaría tan fácil buscarse otra parcela y otro amo. Sin embargo, como la necesidad de mano de obra en los buques fue siempre alta, si un maestre se mostraba especialmente cruel, era relativamente sencillo cobrar el salario percibido hasta el momento y enrolarse ese mismo año o, al siguiente, en otro buque o en otra expedición.

Con respecto a las leyes de Dios, la gente de mar constituía uno de los grupos en los que las supersticiones y los incumplimientos de los calendarios litúrgicos alcanzaban cotas más altas. Tanto era así que Alonso de Chaves, uno de los pilotos mayores de la Casa de la Contratación en el siglo XVI, comenzó su famoso libro *Espejo de navegantes* con un calendario perpetuo en el que se indicaban las fiestas móviles del año litúrgico y, de esta manera, la gente de mar no pudiera alegar ignorancia para justificar el incumplimiento de sus obligaciones para con la Santa Madre Iglesia[10].

Es evidente que la vigilancia que pudieran hacer instituciones religiosas y seglares sobre el comportamiento de la gente de mar se veía muy limitada por la

[9] Rediker, Marcus: *Between the devil…,* pág. 110 y 205-253.
[10] Chaves, Alonso: *Espejo de navegantes*. Madrid, 1983, pág. 79.

movilidad de estos grupos. Los marineros se pasaban años enteros fuera de sus casas y no tenían un párroco que pudiera estar al tanto si frecuentaba los templos. Como en los barcos mercantes no existía la figura del capellán, las posibilidades de escabullirse de los constantes rituales religiosos a que estaban sometido el resto de la población eran muy grandes.

Esto no significa que los tripulantes de los barcos fueran gentes descreídas, sino tan solo que podían vivir sus creencias con una mayor libertad y flexibilidad. Esto incluía poder practicar con mayor desenvoltura toda una serie de ritos mágicos para, por ejemplo, aplacar las olas de una tormenta o admitir públicamente la existencia de toda una serie de encantamientos y maleficios que estaban claramente más allá de los elementos demoníacos que admitía la religiosidad oficial. La creencia, por ejemplo, de que en las cercanías del archipiélago de las Bermudas se producían fenómenos sobrenaturales que podían poner en

peligro la suerte de las embarcaciones no es cosa de hace pocos años, sino que era un temor ya extendido entre los navegantes españoles del siglo XVI. Por el contrario, los delfines o toninas, que en nuestros días son contemplados como animales simpáticos y amigos de los humanos, hace quinientos años eran vistos con grandes recelos, como seres demoníacos, cuya aparición en la superficie del mar podía anunciar tormentas y peligros inminentes.

No caben en estas breves líneas referirnos a las innumerables supersticiones y creencias mágicas de la marinería de los buques de la Carrera de Indias, que de un modo sincrético, se mezclaban con elementos de la religiosidad oficial. La más conocida es, sin dura, la que hacía responsable a San Telmo de las luces que la electricidad estática encendía en los topes de los mástiles durante las tormentas. El general Escalante comentaba así la impresión que estas luminarias producían en su tripulación:

> "Es así que en el mismo instante que uno diga: cata San Telmo en tal parte; en ese mismo punto se paran todos a mirar adonde parece y en viendo que ven aquellas lumbres, comienzan luego a decir: salva, salva, San Telmo cuerpo santo; en lo cual están pasmados y embevescidos (sic) y dejan entonces de acudir a la mayor necesidad y por mucha instancia que se haga con ellos no los pueden quitar ni mover... no acordándose del ordinario refrán que dice: a Dios rogando y con el mazo dando..."[11].

Ante la gran cantidad y variedad de los peligros que acechaban a la gente de mar, todas las ayudas parecían pocas. Por eso, los marineros se encomendaban a los santos y conjuraban a los demonios, y aparte de todo eso, tenían que estar muy atentos a valerse de sus propios recursos, pues eran conscientes, como reconocía don Juan de Escalante, de que solo "dando con el mazo", podían salir de la mayoría de las situaciones comprometidas. Y no deja de resultar llamativo que en lo fundamental, como es la manera de enfrentarse a los grandes problemas de la existencia, unas gentes cuyas condiciones de vidas parecen estar tan alejadas de las nuestras, pudieran realizar unos análisis tan cercanos a los que podrían hacer los hombres y las mujeres de las primeras décadas de este siglo XXI.

[11] Escalante, Juan: *Itinerario de navegación...*, pág. 214.

APORTES CIENTÍFICOS DE LAS EXPEDICIONES NAVALES ESPAÑOLAS EN EL PACÍFICO. DE MALASPINA A MALASPINA 2010

Miguel Ángel Puig-Samper
CSIC

LA EXPEDICIÓN DE ALEJANDRO MALASPINA

La *Gazeta de Madrid* y el *Mercurio de España* recogían el 12 de diciembre de 1794 un balance de la empresa expedicionaria en un texto único, probablemente redactado por el propio Malaspina. Según su propia descripción, la *Descubierta* y la *Atrevida* zarparon del puerto de Cádiz el 30 de julio de 1789, "sin otro objeto que el de coadyuvar con las otras potencias marítimas a los progresos de las ciencias, y particularmente de la navegación; formaron cartas y derroteros de las costas de América e islas adyacentes, comprendidas entre el Río de la Plata y el cabo de Hornos por la una parte; y entre este mismo cabo y los extremos de la América Septentrional por la otra, reuniendo bajo un solo punto de vista todas las tareas y navegaciones así nacionales como extranjeras que les precedieron". En la costa de NO de América por los 59, 60 y 61 grados de latitud buscaron sin fruto, y demostraron prácticamente la inexistencia del paso del mar Atlántico, indicado por el antiguo navegante español Lorenzo Ferrer de Maldonado. La mayor parte del año de 1792 había sido empleada por las corbetas en el examen de las islas Marianas, Filipinas y Macao en las costas de China. Navegaron entre la isla de Mindanao y las de Morintay, costearon la Nueva Guinea, reconocieron bajo la Línea y hacia el oriente 500 leguas de mares no trillados, atravesaron las Nuevas Hébridas, visitaron la Nueva Zelanda por Dusky-Bay, la Nueva Holanda y el archipiélago de los Amigos por las islas de Vavao. Practicadas nuevas investigaciones en algunos paralelos del mar Pacífico, abordaron por último el Callao de Lima en junio de 1793. Desde este puerto, tras visitar el de Concepción de Chile, las corbetas costearon las Tierras de Fuego, la costa patagónica, y la parte

occidental de las Malvinas, hasta llegar al Río de la Plata. Desde allí hicieron el viaje a Cádiz, donde fondearon el 21 de septiembre, a los 90 días de navegación.

LOS RESULTADOS CIENTÍFICOS DE LA EXPEDICIÓN MALASPINA

La cartografía fue uno de los resultados más relevantes de la expedición Malaspina y tuvo la fortuna de darse a conocer a pesar de los problemas políticos derivados del enfrentamiento de Godoy con el jefe de la expedición. Miles de millas cartografiadas de forma fiable fueron el regalo de la Marina española al resto del mundo, ya que los dibujos cartográficos fueron grabados en el Depósito Hidrográfico de Madrid y puestos a disposición de la comunidad internacional. Entre las cartas más interesantes se encuentra la realizada en 1793 de Bahía Botánica y de Puerto Jackson en Australia y el *Croquis del Puerto Dudoso por el capitán Cook y del Péndulo por el capitán Malaspina,* hecho por Felipe Bauzá, que representa una zona de la isla sur de Nueva Zelanda conocida como Dusky Bay, en la que se ven los islotes de Née, la isla de Bauzá, el canal de la Descubierta, la punta de Quintano o el canal de Malaspina. El croquis está depositado en el Bristish Hydrographic Office desde la época del exilio de Bauzá en Londres, en la que se relacionó estrechamente con los hidrógrafos británicos y con la Royal Society, de la que era miembro desde 1819.

LA ZOOLOGÍA Y LA HISTORIA NATURAL DE LA EXPEDICIÓN

La historia natural de la expedición Malaspina había quedado en manos del jefe naturalista Antonio Pineda y del bohemio Tadeo Haenke, si exceptuamos las tareas botánicas del francés Luis Née. Pineda tuvo en realidad una actividad científica amplia que cubrió desde sus estudios estrictamente zoológicos hasta los anatómicos, geológicos, físicos, químicos y antropológicos, ya que como jefe científico coordinó los trabajos de su equipo. Las descripiciones zoológicas de Pineda siguieron los consejos del sabio italiano Lázaro Spallanzani y de Linneo, aunque pedía una reforma de su sistema, sobre todo en la clasificación de aves y peces. El conde de Buffon, autor de la *Historia Natural* general más importante del siglo, fue también seguido por Pineda pero con cautela. Sabemos que hubo una interesante aportación de Pineda a la reforma de la clasificación taxonómica en el grupo de las aves, al proponer un nuevo grupo para las trepadoras, de pico granívoro y pies escamosos, que fue posteriormente aceptado en la obra del naturalista francés George Cuvier en su *Cuadro elemental de la historia natural de los animales*. Es también interesante el uso del microscopio por Pineda para el estudio de las anémonas, las salpas, las medusas y otros invertebrados marinos.

Pineda realizó algunos estudios de anatomía comparada, con la ayuda del cirujano Pedro González, sobre ejemplares raros y también atendiendo a algunas que Spallanzani le había aconsejado, como el vampiro o el caimán. En su trabajo aparecen diversas observaciones sobre serpientes, peces, aves y mamíferos, aunque hay cuatro casos de interés para la zoología: la tortuga verde, el caimán filipense, la iguana y el ajolote. La primera es descrita anatómicamente por primera vez en la *Zoología panamense*, encontrando una disposición de su estómago ciertamente rara, al estar situado a lo largo de su cuerpo. El estudio anatómico de la iguana se encuentra en la *Zoología de Acapulco*, en la que también se describe un armadillo hembra, en la que se centra en el estudio de su aparato genital como ya había hecho en el caimán, y en la que además observa una estructura respiratoria particular en la que aparecen dos vejigas cilíndricas con funciones respiratorias y de flotación.

Un caso especial fue el estudio anatómico del ajolote, descrito como *Piscis tetrapodus*, un animal fantástico que parecía una especie de pez evolucionado a salamandra inmadura, del que se conservan unos dibujos en el Museo Naval de Madrid entre los papeles de nuestro zoólogo. El ajolote es un animal que hoy día nos sigue resultando sorprendente, tanto por su morfología como por sus

propiedades de regeneración. Lo primero ha dado lugar a narraciones maravillosas como la de Julio Cortázar y su cuento *El ajolote*, en tanto que lo segundo nos permite hacer estudios experimentales de gran interés científico.

Entre sus estudios regionales de la zoología del viaje se conserva la *Descripción de aves, cuadrúpedos y peces del Puerto de Guayaquil*, hecha en colaboración con Pedro González, considerada fundamental en la historia de la zoología ecuatoriana y especialmente en su ornitología, ya que dedica su estudio a 45 especies de aves, muchas de ellas dibujadas por el pintor José Cardero, siete mamíferos y un anfibio, una investigación que se completa con el diario de la expedición al volcán Tunguragua. Hay que destacar también su *Ornitología del Realejo*, en la que aparecen, además de aves, tortugas, anémonas marinas y el cangrejo del Realejo. En su *Diario del Realejo a Acapulco* incluye medusas, actinias y una relación de peces y seres marinos que comprende pargos, dentón, corbina, aguja, roncador, pez espada, cazón, raya, manta raya, sábalo, pez sapo, tamboril, picuda, dorada, pez sierra, pámpanos, etc., e incluye erizos, estrellas de mar, carey, etc. En el diario de la isla de Luzón incluye una ornitología de la isla filipina escrita poco antes de su muerte. El inventario zoológico de Antonio Pineda es impresionante: 357 especies de aves, 124 de peces, 36 de cuadrúpedos y 21 de anfibios, algunos de los cuales fueron "redescubiertos" en el siglo siguiente, dado que sus descripciones quedaron manuscritas y sin publicar en el Real Gabinete de Historia Natural.

LA DESCRIPCIÓN DE NUEVAS ESPECIES BOTÁNICAS

Los resultados botánicos de la expedición se debieron a los otros dos naturalistas, Tadeo Haenke y Luis Née. Malaspina tuvo siempre un alto concepto del naturalista bohemio y, en consecuencia, dio órdenes para que se apoyase con todos los medios la incorporación de Haenke a la expedición, tras el desastre del naufragio del botánico en Montevideo. Haenke había aprovechado el tiempo para explorar el Río de la Plata, las pampas, las sierras de Mendoza y las montañas andinas, recogiendo más de 1.400 plantas y otros objetos de Historia Natural. El propio Haenke mostraba su entusiasmo ante una Naturaleza espectacular que mostraba sus encantos, desde aquellas pampas desérticas, solitarias, llenas de caballos salvajes, hasta las cimas andinas, donde pudo estudiar, en medio de los mareos de la puna y riesgo de su propia vida, una flora alpina cuyo raro aspecto comparaba con la posible fisonomía de las plantas de la Luna.

Entre 1790 y 1793, el naturalista bohemio visitó las minas de azogue de Punitaqui, de gran interés estratégico, Tarma, Huanuco y las inmediaciones del río Amazonas, Guayaquil y El Realejo, acumulando un espléndido herbario que en el primer año se elevaba a 4.000 plantas. El año siguiente fue intenso por el viaje de la expedición Malaspina a Guam y al archipiélago filipino, donde hizo exploraciones con Luis Née y Antonio Pineda. En Nueva Zelanda, Australia, las islas Vavao y de los Amigos o de la Sociedad, hizo abundantes recolecciones, antes de volver al puerto peruano de El Callao. El naturalista obtuvo el permiso del virrey para dirigirse a Buenos Aires haciendo una expedición terrestre que le permitió obtener muchas piezas de Historia Natural. En junio del mismo año, Haenke se encontraba en La Paz, desde donde escribía a Antonio Valdés para informarle de su proeza en la subida al volcán de Arequipa y notificarle sus descubrimientos botánicos, sus experiencias con el famoso bejuco del guaco como antídoto para las mordeduras de serpientes, así como su estudio de las diferentes cascarillas o quinas. Mientras la *Descubierta* y la *Atrevida* fondeaban en Cádiz a final del año 1794, Haenke se internaba por la región de Moxos, Santa Cruz de la Sierra, Potosí, etc., hasta llegar a Cochabamba, que se convertiría en su hogar hasta su muerte en 1816 y el lugar en el que combinaría sus interpretaciones de Mozart con el estudio de la naturaleza, que alcanzó su punto más completo en su *Introducción a la historia natural de Cochabamba*.

En cuanto a las actividades botánicas de Luis Née, hay que decir que en general se realizó con ayuda del dibujante naturalista José Guío, que le acompañaba en la *Atrevida*. De sus descripciones botánicas han quedado cuatro colecciones de todos los lugares visitados por la expedición, siempre siguiendo el orden de Linneo. Consiguió reunir una colección de 12.000 números que luego pasó a formar parte del Real Jardín Botánico de Madrid. Otros sabios botánicos españoles y europeos lograron describir multitud de especies nuevas basadas en este herbario y en las plantas desarrolladas de la semillas que el propio Née había enviado al Jardín Botánico y habían sido distribuidas por diferentes centros. Luis Née publicó algunas novedades en los *Anales de Historia Natural*, todas del género *Quercus* de México y Nutka, excepto una *Musa textilis* filipina y una *Piper cava* de Vavao, y realmente ha pasado a la historia como un colector botánico brillante.

La conclusión sobre los resultados de la expedición de Alejandro Malaspina y José Bustamante es altamente positiva, tras haber desarrollado un proyecto científico y político moderno, de alcance internacional. La expedición Malaspina fue un éxito en las dos facetas que se le habían encargado: volvieron con

valiosas descripciones científicas, recolectaron grandes colecciones –14.000 plantas, 900 dibujos y 500 especies zoológicas– y cartografiaron las costas de todos los virreinatos. Las mediciones de la gravedad para ver la forma de nuestro planeta, las nuevas observaciones astronómicas, el reconocimiento geográfico en el Atlántico y el Pacífico, que dio lugar a una nueva cartografía, la apertura de rutas de navegación, el descubrimiento de nuevas plantas, animales y minerales, así como su propia representación artística y científica contribuyó a generar la nueva imagen del Mundo Ilustrado.

EL VIAJE ROMÁNTICO DE LA COMISIÓN CIENTÍFICA DEL PACÍFICO

El 10 de agosto de 1862 zarparon desde Cádiz los buques *Resolución* y *Triunfo* que conducían a América a los miembros de la Comisión Científica del Pacífico, héroes románticos de la nueva ciencia que, aunque asombrados ante el

esplendor de la naturaleza americana, se consideraban portadores de la cultura y la civilización que el Viejo Mundo aún podía aportar al Nuevo. La escuadra llegó al puerto brasileño de Bahía el 9 de septiembre. La posibilidad de explorar un territorio más amplio determinó que la comisión científica se fragmentase en grupos que recorrieron Río de Janeiro, Desterro, Petrópolis, Santa Cruz y Río Grande do Sul en un período aproximado de tres meses. Finalizada su estancia en Brasil, los naturalistas se embarcaron en la goleta *Covadonga*, que les condujo a la ciudad de Montevideo, desde donde se planeó un viaje para recorrer Argentina hasta alcanzar el territorio chileno, proyecto que culminaron los expedicionarios Patricio Mª Paz, Manuel Almagro, Joan Isern y Fernando Amor, en tanto que sus compañeros de comisión siguieron en los buques en dirección al estrecho de Magallanes. Asimismo, éstos últimos visitaron las islas Malvinas y Tierra de Fuego, antes de llegar a Valparaíso, lugar de encuentro de los dos grupos de la comisión científica.

En el verano de 1863, Almagro e Isern iniciaron una amplia excursión a los Andes, fruto de la cual fueron numerosos objetos antropológicos y un interesante herbario, en tanto que el resto de los científicos exploraban la costa chilena y el desierto de Atacama, antes de salir con rumbo a Panamá y San Francisco de California, ciudad en la que falleció Fernando Amor. En diciembre del mismo año llegó la fragata *Resolución* al puerto de El Callao y un mes más tarde fondeaba la *Triunfo* en las aguas del puerto de Valparaíso. El primer buque, que debía embarcar a Almagro e Isern, permaneció cerca de tres meses en el puerto peruano a la espera de actuar militarmente, ya que al regresar del viaje a California se encontró Pinzón con la noticia de la agresión armada a la colonia española de Talambó. Finalmente se dirigió a Valparaíso, donde permanecería al acecho, en tanto que por fin se conseguía reunir a los integrantes de la comisión científica.

Iniciada la campaña del Pacífico, con la ocupación militar de las islas Chinchas por parte de la escuadra española se ordenó la suspensión de la expedición científica. A pesar de esta orden, Martínez, Jiménez de la Espada, Almagro e Isern, decidieron continuar la expedición. Una vez autorizado este proyecto y reunidos en Guayaquil, en octubre de 1864, los cuatro científicos mencionados anteriormente decidieron realizar lo que ellos llamaron *El Gran Viaje* a través de los ríos Napo y Amazonas. Finalizada la expedición el 12 de octubre, Jiménez de la Espada, Almagro e Isern se embarcaron en Pernambuco con intención de regresar a España, en tanto que Almagro iniciaría su regreso desde

La Habana, ciudad a la que se había dirigido nada más concluir la aventura amazónica. La expedición se dio por terminada el 18 de enero de 1866, después de una reunión en Madrid de los integrantes de la Comisión Científica del Pacífico. Hay que destacar que los científicos españoles recorrieron casi toda Sudamérica, Centroamérica y California, recogiendo abundante material zoológico y botánico con destino a los Museos de Madrid. No hay que olvidar que los comisionados españoles asistieron al despertar económico del Pacífico, observable por la "cadena" de minas visitadas entre Chile y California, los yacimientos de salitre y los depósitos de fertilizantes naturales de las islas guaneras. La culminación del trabajo de la Comisión se presentó en una gran exposición en el Real Jardín Botánico de Madrid, en la que se mostraron al público de Madrid las ricas colecciones formadas por los naturalistas españoles.

LOS RESULTADOS CIENTÍFICOS DE LA EXPEDICIÓN

El estudio científico de las colecciones sufrió las consecuencias de los vaivenes de la política nacional y de la profunda crisis económica que surgió en el momento de finalizar la expedición, por lo que los trabajos científicos no pudieron tener la continuidad necesaria y se realizaron en muchos casos de forma marginal. Esto dio pie a que otros países se adelantaran en la descripción de especies que se encontraban entre las colecciones de la Comisión Científica del Pacífico.

Las aportaciones antropológicas consistieron en el envío de importantes colecciones al Museo de Ciencias Naturales de Madrid. Los estudios sobre dichas colecciones no se produjeron hasta pasados treinta años, en que Francisco Barras de Aragón y Manuel Medina realizaron un primer trabajo en el Museo de Historia Natural de la Universidad de Sevilla, siendo el más importante el realizado por Luis Hoyos Sainz sobre las colecciones de cráneos deformados de Perú y Bolivia. Manuel Almagro hizo descripciones etnológicas de interés en su *Breve descripción de los viajes hechos en América por la Comisión Científica enviada por el gobierno de S.M. durante los años de 1852 a 1866*, que fue la memoria oficial de la expedición, hecha por encargo del ministro de Fomento.

La aportación de Joan Isern a la Botánica española consistió en la formación de una gran colección de plantas americanas. El único e importante estudio de las colecciones botánicas del Pacífico fue llevado a cabo por José Cuatrecasas

hacia 1934, fecha en que fue pensionado por la Junta para Ampliación de Estudios para realizar su trabajo en el Jardín Botánico de Berlín. La aportación a la Botánica de Cuatrecasas como científico, exiliado tras la Guerra Civil a Colombia y más tarde a Estados Unidos, y de Isern como colector se pone de manifiesto por la cantidad de especies, variedades y combinaciones nuevas que el primero describió en su obra *Florae Isernianae*.

Las principales aportaciones en Zoología fueron realizadas en el estudio de los mamíferos por Jiménez de la Espada y su discípulo Ángel Cabrera, que describieron quince especies nuevas, además de veinte más descritas por autores extranjeros, siendo el fundamental el titulado por Cabrera *Mamíferos del Viaje al Pacífico* (1917). A Marcos Jiménez de la Espada se le reconoce el descubrimiento de dos especies de monos, *Mydas Graellsii* y *Mydas lagonotus*. En cuanto al número de vertebrados recogidos, el catálogo de la Exposición del Jardín Botánico habla de 786 anfibios, 687 reptiles, 3.478 aves y 251 mamíferos.

La contribución más reconocida por la comunidad científica fue la realizada por Marcos Jiménez de la Espada en su obra *Vertebrados del Viaje al Pacífico. Batracios*, en la que se describieron 13 géneros, 36 especies y 3 subespecies nuevas, siendo también muy importante su estudio sobre la reproducción del *Rhinoderma darwini*. Hay que destacar el estudio de Espada sobre *Urotropis platensis*, que aparentemente era el primer urodelo descrito en el cono sur y en realidad correspondería a un ejemplar del género *Ensatina* de procedencia californiana que sin duda se mezcló con las colecciones del Río de la Plata. Esta descripción de Espada fue su contribución involuntaria a la herpetología norteamericana. Asimismo, hay que destacar la contribución hecha por la Comisión Científica del Pacífico a la Malacología, gracias a los trabajos de Martínez Sáez, que estudió los bivalvos marinos de la expedición en 1869; J. González Hidalgo, que publicó el estudio correspondiente a los univalvos terrestres; y F. Haas, quien describió dos especies nuevas. En lo que se refiere a la Entomología, Ignacio Bolívar publicó en 1884 su obra *Artrópodos del Viaje al Pacífico*, en el que se dieron a conocer cuatro géneros nuevos y 34 especies.

En el aspecto institucional hay que destacar la fundación de la Sociedad Española de Historia Natural por varios naturalistas de la Comisión Científica del Pacífico. Ellos abrieron las puertas de una nueva etapa a las ciencias naturales españolas, tras un período caracterizado por el aislamiento de los científicos españoles de la comunidad científica internacional.

LA EXPEDICIÓN MALASPINA 2010, UN VIAJE DE CIRCUNNAVEGACIÓN EN EL SIGLO XXI

La expedición de circunnavegación Malaspina 2010 es un proyecto de investigación interdisciplinar liderado por el CSIC que tiene como principales objetivos evaluar el impacto del cambio global en el océano y explorar su biodiversidad, con una presencia importante en el Pacífico. Se inicia en diciembre de 2010 con la salida del buque de investigación oceanográfica *Hespérides*, operado por la Armada española, desde Cádiz, que tras una navegación por Río de Janeiro, Ciudad del Cabo, Perth, Sidney, Auckland, Honolulu, Cartagena de Indias y Panamá, vuelve a España en julio de 2011. Al mismo tiempo, el buque *Sarmiento de Gamboa*, operado por el Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC), trabaja en paralelo entre Las Palmas de Gran Canaria y Santo Domingo. De esta manera, durante siete meses, más de 250 científicos a bordo de los dos buques llevan a cabo una expedición que aúna la investigación científica de frontera con la formación de jóvenes investigadores y el fomento de las ciencias marinas y la cultura científica en la sociedad.

Los primeros hitos científicos de esta expedición podemos resumirlos en los siguientes aspectos:

Primera colección global en el mundo de genómica y biodiversidad de plancton del océano. Se ha compilado una colección global de organismos, desde virus y

bacterias hasta medusas y larvas de peces, tomados desde la superficie del océano hasta 4.000 m de profundidad, para el estudio de su biodiversidad a través de análisis taxonómicos, químicos, y genómicos.

Primer inventario de los organismos transportados por la atmósfera y bioaerosoles. Una de las investigaciones innovadoras de la Expedición Malaspina 2010 ha sido la caracterización de la abundancia de organismos suspendidos en la atmósfera que se han recogido de forma cuantitativa a escala global por primera vez. Esta comunidad, que es muy diversa con bacterias de origen marino y terrestre, hongos, polen, insectos, etc., puede jugar un papel importante en la distribución de estos organismos.

Primera evaluación global de contaminantes orgánicos persistentes y emergentes en el océano y en la atmósfera. La Expedición Malaspina ha tomado muestras para caracterizar, por primera vez a escala planetaria, la abundancia y el ciclo global de contaminantes orgánicos persistentes.

La Expedición Malaspina publica la primera síntesis del funcionamiento del ecosistema pelágico del océano profundo, el mayor ecosistema del planeta. Investigadores de la Expedición Malaspina han aportado la primera síntesis del funcionamiento del ecosistema pelágico del océano profundo, el mayor ecosistema del planeta.

La Expedición Malaspina cuantifica el valor industrial y de mercado de los genes derivados de organismos marinos, denuncia deficiencias en la regulación de su uso y propone un nuevo mecanismo para garantizar que estos recursos se usen en beneficio de toda la humanidad.

La Expedición Malaspina deja un rastro de boyas que continúan observando el océano tras su paso. Todas estas boyas continuarán midiendo y enviando datos relevantes sobre la dinámica del océano a través de satélites durante tres años. Además, esto ha permitido realizar el *primer mapa sinóptico de salinidad del océano superficial medido desde satélite*.

Cae la concentración de oxígeno en el océano tropical. Se ha descubierto una caída significativa de la concentración de oxígeno en aguas del Atlántico y Pacífico tropical y subtropical, que se extendía hasta más de 3.000 m de profundidad.

Descubrimiento de microalgas fotosintéticas viables a 4.000 m de profundidad en el océano y descubrimiento de las aguas más transparentes del océano. La Expedición Malaspina descubrió, entre 11 y 13 º S en el Pacífico, cerca de Samoa, las

aguas más transparentes del océano con una penetración de la luz en cantidad suficiente para soportar la fotosíntesis de hasta 200 m.

La piel del océano fundamental para el ecosistema profundo. A través de tomas de muestras de los primeros 10 cm. de la superficie del océano se ha descubierto una comunidad extraordinariamente diversa (medusas, crustáceos, larvas de peces, crustáceos y moluscos y el insecto *Halobates*, entre otros), que juegan un importantísimo papel en el funcionamiento de la redes tróficas del océano.

Por último y sin entrar en más detalles técnicos, se ha realizado la *Evaluación global del impacto de la radiación ultravioleta, el calentamiento del océano y la acifidicación del océano sobre el plancton marino*.

La dimensión internacional e interdisciplinar del proyecto es de particular importancia, ya que tanto la evaluación del impacto del cambio global en los océanos como la exploración de su biodiversidad son objetivos que deben ser afrontados por la comunidad científica internacional con el concurso de especialistas de diferentes áreas. Además hay que resaltar su visión futurista, ya que el proyecto mira también al futuro con la Colección Malaspina, el "tesoro de la expedición". La Expedición Malaspina 2010 ha abierto una ventana a la exploración del océano y la evaluación de los impactos derivados del cambio global. Esta ventana permanecerá abierta, al menos durante 30 años, cuando las muestras de la Colección Malaspina, que permanecerán selladas hasta entonces, sean utilizadas como una cápsula de tiempo que permitirá evaluar los cambios en las propiedades básicas del océano acaecidos durante las próximas tres décadas. No hay que olvidar que el futuro de la humanidad reside en buena medida en el uso inteligente y racional de los océanos, la última frontera del planeta Tierra.

Bibliografía

Almagro, M. (1866), *Breve descripción de los viajes hechos en América por la Comisión Científica enviada por el gobierno de S.M. durante los años de 1852 a 1866*, Madrid (hay una edición facsimilar de Lily Litvak en 1984, Ed. Laertes, Barcelona).

Barreiro, A.J. (1926), *Historia de la Comisión Científica del Pacífico*, Museo Nacional de Ciencias Naturales, Madrid.

Calatayud Arinero, Mª. A. (Ed.) (1994), *Diario de Don Francisco de Paula Martínez y Sáez, miembro de la Comisión Científica del Pacífico (1862-1865)*, Madrid: CSIC.

Calatayud, Mº. A. & Puig-Samper, M.A. (Eds.) (1992), *Pacífico inédito, 1862-1866. Exposición fotográfica*, Barcelona: Lunwerg.

Casado, Santos (2012), *Malaspina 2010. Crónica de un viaje oceanográfico alrededor del mundo*, Madrid: Catarata-CSIC.

De la Riva, I. (2000), "La obra herpetológica de Jiménez de la Espada: su relevancia y validez después de un siglo" in L. López-Ocón & Pérez-Montes, C. (Eds.), *Marcos Jiménez de la Espada (1831-1898). Tras la senda de un explorador*, pp. 76-90, Madrid: CSIC.

Duarte, Carlos (2006), *Cambio Global: Impacto de la actividad humana sobre el sistema Tierra*, Madrid: CSIC.

Galera, Andrés, (2010), *Las corbetas del rey. El viaje alrededor del mundo de Alejandro Malaspina (1789-1794)*. Madrid: Fundación BBVA.

González Fernández, J.E. (2000), "El coleccionista" in L. López-Ocón & Pérez-Montes, C. (Eds.), *Marcos Jiménez de la Espada (1831-1898). Tras la senda de un explorador*, pp. 72-75, Madrid: CSIC.

Higueras, Dolores (Ed.) (1987-1999), *La Expedición Malaspina, 1789-1794*. 9 vols., Madrid: Museo Naval-Lunwerg.

Miller, R.R. (1983), *Por la gloria y la ciencia nacional*, Ediciones del Serbal, Barcelona.

Pimentel, Juan (1998), *La Física de la Monarquía. Ciencia y política en el pensamiento colonial de Alejandro Malaspina (1754-1810)*. Aranjuez: Doce Calles.

Puig-Samper, M.A (1988), *Crónica de una expedición romántica al Nuevo Mundo*, CSIC, Madrid. (2ª edición en 2013 en Madrid: Polifemo).

Puig-Samper, Miguel Ángel (2011), *La expedición Malaspina. Un viaje hacia el conocimiento y la modernidad*, Madrid: Accentur.

Puig-Samper, Miguel Ángel y Rebok, Sandra (2012), *España explora. Malaspina 2010.Cambio global y biodiversidad en el océano*, Barcelona-Madrid: Lunwerg-CSIC.

Varios autores (2010), *Expedición Malaspina. Un viaje político-científico alrededor del mundo 1789-1794*. Madrid: Turner.

SESIÓN III
Descubrimiento y el comercio

EL OCÉANO PACÍFICO

Rafael Rodríguez-Ponga
Presidente de la Asociación Española de Estudios del Pacífico.
Secretario general del Instituto Cervantes

Quinientos años después de la llegada de Núñez de Balboa al Mar del Sur, es evidente que aquel hecho significó una importante ampliación de horizontes para España, Europa y el resto del mundo.

La hipótesis de que, navegando desde el Índico, algunos europeos ya hubieran avistado el Pacífico no invalida la importancia de los acontecimientos de 1513. Como tampoco lo hace el que ya hubiera, evidentemente, habitantes en América, Asia y Oceanía.

Lo importante de un hecho son sus consecuencias. Por eso, los que ponen de manifiesto una realidad, muestran la verdadera composición de la naturaleza o enseñan lo que unos no conocen (aunque otros sí), se llaman *descubrimientos*. Lo son porque dan a conocer a otras personas aquello que ignoraban.

Frente a quienes son contrarios al significado de las palabras y de la historia, creo que lo grandioso de *aquel descubrimiento* del Pacífico de 1513 fue su repercusión a largo plazo: modificó el saber de unos y otros y, en consecuencia, la vida y la conducta de las personas, cuyas consecuencias nos llegan hasta hoy.

Me resulta muy interesante que Balboa descubriera un mar, porque otros eran navegantes que, al llegar a la costa, descubrían una tierra y, a partir de ahí, a pie o a caballo, otras tierras. Por el contrario, Balboa y sus hombres fueron por tierra y llegaron a un nuevo mar. Su mérito está en abrir un camino de ida y vuelta entre lo nuevo y lo viejo, entre lo recién hallado y lo vivido anteriormente. En ese momento, apareció todo un mar de nuevas posibilidades.

Si el descubrimiento fue de la tierra al mar, su continuación inmediata fue del mar a la tierra: el propio Balboa construyó barcos para poder conocer nuevas tierras. Sorprende su capacidad de reacción y rapidez. Como sorprende también la visión tan temprana de quienes pensaron que podría hacerse un canal en Panamá, para unir los océanos Atlántico y Pacífico.

Durante un tiempo, las exploraciones llevadas a cabo por los navíos españoles fueron dando a conocer nuevos datos sobre el Pacífico. La Primera Vuelta al Mundo (1519-1522), lograda por Juan Sebastián Elcano, en la flota de Fernando de Magallanes, representa la cima de las gestas descubridoras.

El Pacífico se convirtió en el mar español, *The Spanish Lake*, como dijo O.H.C. Spate. Los barcos iban de un lado a otro. La navegación marítima se enfrentaba a nuevos retos.

Y dieron nombre a las islas visitadas. Nombres que han quedado. Vean un mapa y *descubran* ustedes mismos los nombres de las islas: *Marianas, Filipinas, Carolinas, Salomón, Espíritu Santo, Santa Isabel, Marquesas*... Nombres de claro origen español.

Los contactos marítimos trajeron nuevos contactos humanos, entre quienes llevaban productos y procedimientos, creencias y palabras: contactos comerciales, culturales, religiosos y lingüísticos.

Durante siglos, el centro fue Nueva España. De allí salía el *Galeón de Manila, Nao de la China, Galeón de Acapulco* o *Nao de Acapulco*: elijan el nombre que más les guste. La unión Acapulco-Manila fue una fuente asombrosa de intercambios en cadena. Nació la sociedad globalizada, con el encuentro de los cinco continentes, que se produjo en México (no en España, por cierto), entre personas procedentes de América, Europa, África, Asia y Oceanía.

Poco a poco, ingleses y holandeses, rusos y japoneses, franceses y alemanes, empezaron a recorrer el Pacífico, conocido como los *románticos* y *exóticos* Mares del Sur.

Desde la América española salían los barcos hacia el Poniente. La huella que hoy se percibe en Filipinas y en Marianas es de una cultura española envejecida y con sabor americano. Desde que llegara López de Legazpi e incorporara ambos archipiélagos a la Corona (1565), la presencia política española duró hasta 1898 en Filipinas y la isla de Guam. Y hasta 1899, en lo que hoy constituyen las Islas Marianas del Norte, los Estados Federados de Micronesia y la República de Palaos.

Desde el punto de vista lingüístico, la presencia del español resulta hoy evidente en la multitud de palabras de origen hispano que encontramos en las lenguas de aquellas islas. Entre ellas, hay más de un centenar de palabras de origen indígena americano, como demostró Paloma Albalá en su libro *Americanismos*

en las Indias del Poniente, lo que pone de manifiesto el carácter hispanoamericano de los contactos transpacíficos. Por cierto, destaca una de origen panameño: *chicha* "bebida alcohólica que resulta de la fermentación del maíz", que se adaptó a la lengua tagala o filipina como *sitsa*. Ya ven, una voz que viajó desde los indios cunas de Panamá –la tierra de Balboa– hasta el otro lado del Pacífico.

El contacto entre el español y las lenguas malayo-polinesias del Pacífico produjo la formación de nuevas variedades: el chamorro moderno de las Marianas y el chabacano de las Filipinas. Fenómenos apasionantes.

Hoy, el español es lengua minoritaria o moribunda en el lado occidental del Pacífico. Y es lengua mayoritaria en la franja oriental: pujanza impresionante en la costa americana. Si muy modernamente ha crecido el número de hispanohablantes en Australia es porque han llegado por el Pacífico, desde Chile y Argentina. Y la Isla de Pascua es, a la vez, Polinesia e hispánica por su pertenencia a Chile.

La lengua y la cultura recorrieron tierras y mares. Por eso, en este V Centenario, el Instituto Cervantes, con la Real Academia Española y la Asociación de Academias, organiza el Congreso Internacional de la Lengua Española en Panamá.

Quinientos años después, merece la pena reunirse, como hoy, y estudiar las implicaciones de aquellos hechos. El Pacífico es un área de enorme importancia y de inmenso futuro. Prestémosle la atención debida. Así lo hacemos desde la Asociación Española de Estudios del Pacífico (AEEP), con un enfoque de complementariedad y multidisciplinariedad.

La presencia en esta mesa de reconocidos expertos –Alberto Alemán, Juan Luis Suárez de Vivero, y Ramón Tamames– nos ilustra, desde distintas perspectivas, sobre las consecuencias de lo que aconteció en Panamá hace quinientos años.

PANAMÁ EN EL CONTEXTO DE LAS NUEVAS POLÍTICAS MARÍTIMAS Y ESTRATEGIAS DE LOS OCÉANOS

Juan Luis Suárez de Vivero
Catedrático de Geografía Humana, Universidad de Sevilla

PANAMÁ Y EL CAMBIO DE PARADIGMA MARÍTIMO

La conmemoración del descubrimiento del océano Pacífico hace 500 años es una oportunidad para reflexionar, con una amplia perspectiva histórica, sobre la evolución que ha experimentado la visión estratégica de los océanos. La expansión geográfica que se inicia en el Renacimiento configura el paradigma en torno al cual se han desarrollado las formas de utilización y explotación de los océanos que prácticamente han estado vigentes hasta la entrada del presente siglo, y que han tenido su fase de apogeo con los imperios marítimos e iniciado un proceso de transformación con el declive de estos. El paradigma marítimo hasta ahora vigente ha estado estrechamente asociado con los descubrimientos, el colonialismo y la alianza entre el comercio y el poder naval. Los canales de Suez y Panamá responden a la visión y requerimientos del paradigma marítimo que emerge con la era de la expansión geográfica, alcanzándose así su apogeo con el establecimiento de un circuito comercial –denominado por A. Siegfried (1948) "ecuador económico"– que circunnavegaba el globo a través de estos canales, el estrecho de Gibraltar y los estrechos asiáticos–, en una clara expresión de la globalización marítimo-comercial de los inicios del siglo XX.

El instrumento jurídico por antonomasia que regula la actual utilización de los océanos, la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CNUDM, 1982), se podría considerar como una manifestación de la fase de transición del antiguo al nuevo paradigma marítimo: recoge aspiraciones de los Estados que emergen del colonialismo (la zona económica exclusiva, la regulación de los fondos marinos más allá de la jurisdicción nacional), al mismo tiempo que perpetúa el pensamiento navalista decimonónico, reflejado en la fórmula

del paso en tránsito por los estrechos internacionales, como expresión de los intereses estratégicos de las potencias marítimas.

Este paradigma ha conformado algunas de las manifestaciones geopolíticas y geoeconómicas del siglo XX que atañen a Panamá. Así, la constitución de lo que podríamos denominar los Estados marítimos poscoloniales y un modelo de negocio marítimo estrechamente vinculado con el patrón geográfico de las grandes áreas económicas y los flujos comerciales a ellas asociados. La geografía política del último tercio del siglo XX ha experimentado numerosos cambios con la proliferación de micro-Estados, la mayoría insulares, junto con toda una constelación de entidades político-territoriales (territorios y dependencias de ultramar) que ha permitido a los países protagonistas de la expansión geográfica, una vez liquidadas las estructuras coloniales, contar con una presencia territorial global –Francia a la cabeza con unos diez millones de kilómetros cuadrados de jurisdicción marítima– y situar a la Unión Europea como la organización política con una mayor proyección territorial por su dimensión marítima.

En la descripción del paradigma marítimo se pueden identificar cuatro áreas:

i) El **comercio marítimo**, que es el componente central y se sigue manteniendo como la actividad esencial de lo marítimo, aunque profundamente transformada y redefinida.

ii) La **político-institucional**, cuya prioridad estratégica ha sido durante la era de la expansión geográfica construir normas jurídicas e instituciones para garantizar la hegemonía de los imperios marítimos. La expresión más acabada ha sido la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. El nuevo paradigma sustituye esta prioridad estratégica por las nuevas políticas marítimas que permitan preservar y/o promover el liderazgo oceánico. Territorialmente, este componente se puede identificar con las actuales iniciativas para la delimitación de la última frontera jurisdiccional: la plataforma continental extendida (de la que Panamá no puede beneficiarse).

iii) La de **seguridad**, cuya prioridad se ha desplazado de la seguridad alimentaria (la pesca ha sido en las pasadas décadas la materia sobre la cual se ha construido y desarrollado el entramado de la gobernanza marina) a la seguridad energética, que ha pasado a ser una de las prioridades vitales

de la comunidad internacional y el objetivo esencial de la denominada planificación espacial marina.

iv) La **tecnológica**, en la que los minerales de los fondos marinos han sido el objeto de una regulación específica en la CNUDM –Parte XII (reformada al poco tiempo de entrar en vigor la Convención para superar el rechazo de los países más desarrollados)–. En un tiempo relativamente corto, esta prioridad estratégica era superada por la bioprospección como consecuencia de los hallazgos de la investigación oceanográfica.

El cambio de paradigma que se ha ido configurando en estas últimas décadas se caracteriza pues por una nueva visión de los océanos que, aunque sigue teniendo la circulación marítima como piedra angular, está experimentando una profunda transformación como consecuencia de los cambios globales, el conocimiento y la innovación tecnológica. De esta manera, las actividades marítimas tradicionales y no sustentadas en una sólida base científica y tecnológica entran en declive para ser sustituidas por nuevos usos y recursos (producción de energías alternativas y recursos biogenéticos), y la maritimidad pasa a sustentarse en un nuevo patrón jurídico, institucional y tecnológico, dando lugar a una nueva realidad geopolítica que obliga a los Estados a reformular su visión y objetivos estratégicos.

LA DIMENSIÓN MARÍTIMA DE PANAMÁ

La economía panameña se sustenta fundamentalmente en el sector servicios (más de las tres cuartas partes del PIB), integrado en gran parte por actividades marítimas como el canal, registro de buques, zona franca de Colón, tránsito de contenedores y logística. Solo los ingresos del canal en 2012 equivalen a un tercio del PIB generado por el clúster de logística marítima[1]. En términos relativos, pocas economías marítimas en el mundo tienen un peso tan determinante en el conjunto del país. El negocio marítimo no solo constituye el componente esencial de la nación, sino que, en un sentido más integral, Panamá, además de ser dependiente en un alto grado del sector marítimo, es un territorio cuya geografía está dominada por elementos de naturaleza marítima y, como es bien sabido, su seña de identidad, el canal, es consustancial a su morfología geográfica y a su posición relativa.

Bajo esta perspectiva, se puede afirmar que Panamá es en buena medida resultado del viejo paradigma marítimo, un eslabón vital del proyecto de conexión global en el que el comercio marítimo y el poder naval configuraron la arquitectura geopolítica de los imperios coloniales. Canal y registro de buques fueron creaciones prototípicas del mundo marítimo casi coetáneas, y una clara expresión del alcance de la globalización a inicios del siglo XX. Tanto uno como otro han mantenido un desarrollo sostenido en su casi un siglo de existencia. Indicadores como los ingresos por peaje del canal (triplicados entre 2001 y 2012), el tráfico de contenedores, duplicado entre 1995 y 2012, o su índice de conectividad, que sitúa a Panamá como el país de América Latina mejor conectado, según UNCTAD, son altamente reveladores respecto al rol vital que desempeña esta infraestructura de rango global y al tipo de progresión que ha ido experimentando durante estas últimas décadas en el tráfico marítimo internacional.

El tránsito por el canal ha ido asimilando tanto la evolución del comercio marítimo como el incesante progreso de la tecnología naval, particularmente el diseño de naves de mayor envergadura, circunstancia que en parte se debe a un proyecto concebido con miras de futuro, pero igualmente a la capacidad organizativa y logística para la gestión de un tráfico de mayor complejidad y la ordenación del sistema territorial (cuenca hidrológica) necesaria para el funcionamiento de las esclusas. En cuanto al registro de buques, el liderazgo de Panamá es en la actualidad

[1] Fuente: NathanAsociatiates Inc. (2012): Informe Final. Entregable nº 8. Programa de dimensión del impacto del Canal de Panamá sobre la economía del país. https://micanaldepanama.com/wp-content/uploads/2012/09/InformeFinal-17-mayo-2012.pdf

indiscutible, tras diversos vaivenes históricos asociados con el convulso siglo XX y una rivalidad con Liberia saldada por el momento con la primacía panameña. La evolución y rol de los denominados "registros abiertos" parece que se sitúan ahora en un nuevo contexto, el de la globalización y sus conexiones con el nuevo paradigma marítimo, en el que Panamá deberá hacer frente a nuevos desafíos aunque de naturaleza distinta a los habidos en la centuria pasada. En este sentido, otros componentes de la economía marítima de Panamá pueden ser relevantes; así, la pesca, dentro de una tónica de declive durante la última década, ha sufrido una fuerte caída en 2011 (21,9%), al parecer debido a variaciones climáticas, y el turismo de cruceros, que presenta una evolución irregular con una caída acusada en 2012, siendo un sector que a escala global viene experimentando una fuerte expansión y que tiene en el Caribe a una de las áreas más emblemáticas.

Desde esta perspectiva, puede apreciarse cierta insuficiencia en la utilización de un potencial que está resultando clave en la configuración de la nueva visión estratégica de los océanos –en particular para una tipología de Estados como Panamá–, cual es el territorio sobre el que el Estado ejerce su soberanía y derechos jurisdiccionales. Panamá, con un territorio emergido de 75.517 km^2, genera una superficie de aguas jurisdiccionales de 331.677 km^2, es decir, que multiplica por 4,3 su extensión terrestre, un índice realmente alto (por ejemplo, España, con más de un millón de kilómetros cuadrados de aguas jurisdiccionales, tiene un índice multiplicador de 2).

Esto se debe a las características geográficas de Panamá, con doble fachada marítima, y a su posición relativa, que también actúa como limitación (Costa Rica, con una extensión de 51.100 km^2, genera 572.007 km^2 de aguas jurisdiccionales). El recurso territorio, incluido el espacio marítimo, se está convirtiendo progresivamente en un factor de alto valor estratégico en la medida en que supone contar con un potencial que el desarrollo científico y tecnológico amplía de manera considerable y que explica la transición al nuevo paradigma marítimo, con objetivos que se desplazan del interés por los recursos biológicos tradicionales (la pesca) a los energéticos y biogenéticos. Este fenómeno está configurando un nuevo modelo de Estado marítimo en el que los pequeños Estados (caso de Panamá) y los micro-Estados (numerosos en el mar Caribe) están configurando una nueva geografía política.

En este contexto, Panamá se puede considerar como un claro precursor de los Estados marítimos poscoloniales definidos por rasgos tales como su constitución a partir de la fragmentación de los imperios y potencias marítimas, cuando no su

creación motivada por los intereses de los mismos, y, particularmente, por orientar sus facultades jurisdiccionales a establecer un modelo competitivo de negocio marítimo. Ante las limitaciones de una base territorial sobre la que basar una economía suficiente, los recursos jurisdiccionales del Estado ofrecen una vía ventajosa para desenvolverse en un dominio como el negocio marítimo, por esencia internacionalizado. La adopción de la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (1982) por la mayoría de la comunidad internacional, ha tenido como consecuencia la configuración de una nueva territorialidad de base marítima, especialmente con la zona económica exclusiva y la plataforma continental, beneficiando en un alto grado a los Estados insulares y a morfologías territoriales como la de Panamá. De esta manera, los Estados marítimos poscoloniales han devenido en una nueva tipología territorial a la que se puede denominar "Estados *offshore*", es decir, literalmente Estados cuyo componente territorial dominante lo constituye el espacio más allá de su línea de costa**.** Muchos de estos Estados, altamente dependientes de su entorno marino, han pasado a desarrollar servicios marítimos, generando una fuerte competitividad cuyos efectos constituyen un reto a afrontar por economías marítimas ya consolidadas como Panamá.

País	Superficie terrestre (km^2)	Superficie ZEE-PCE (km^2)	ZEE-PCE/ Superficie terrestre	Superficie terrestre/ total (%)
Antigua y Barbuda	452	107.836	238,83	0,42
Bahamas	12.670	596.400	47,07	2,08
Belice	22.858	35.990	1,57	38,84
Bermuda	32	450.395	13926,02	0,01
Barbados	444	241.723	544,42	0,18
Islas Caimán	284	119.206	420,11	0,24
Honduras	112.604	218.151	1,94	34,04
Jamaica	11.026	244.975	22,22	4,31
Panamá	74.117	331.642	4,47	18,27
San Vicente y las Granadinas	368	36.360	98,90	1,00
Antillas Holandesas	931	68.710	73,83	1,34
Anguilla	82	92.173	1121,63	0,09
Islas Turcas y Caicos	445	154.237	346,31	0,29
Islas Vírgenes Británicas	139	80.167	578,14	0,17

La madurez y alto grado de desarrollo de Panamá como Estado marítimo queda reflejada en su política marítima, formulada en la denominada Estrategia Marítima Nacional (EMN) de 2004, reformada en 2008. Panamá se encuentra así entre el grupo de países pioneros en construir un nuevo marco político-estratégico con el que afrontar los retos del mundo oceánico. Si la Estrategia Marítima Nacional de 2004 es significativa por su temprana aprobación (la de la UE se lanza en 2006 [Libro Verde]; España carece todavía de una política marítima), la reforma de 2008 despierta el interés por la constatación por parte de Panamá de la necesidad de adaptarse a un escenario internacional fuertemente competitivo y a los requerimientos de un sector marítimo cuyos cambios se producen a un ritmo acelerado. La EMN, como es común en muchas de estas iniciativas, es un documento de política, sin rango normativo, pero que debe orientar las políticas sectoriales y coordinar la acción de gobierno en materia marítima. Dicha orientación se focaliza particularmente en los servicios marítimos de naturaleza logística, lo que pone de manifiesto el papel crucial que tiene el canal en todo el conglomerado que gira en torno a las distintas facetas del transporte y sus infraestructuras.

El proyecto de actualización de la EMN se justifica por la emergencia de nuevos retos para mantener las aspiraciones de Panamá en el ámbito de la logística del transporte y para hacer frente a los cambios que deben acompañar a la ampliación del canal. Con muy buen criterio se pone un especial énfasis en reforzar la formación y la necesidad de promover la innovación en un entorno altamente competitivo. Contar con una infraestructura de la envergadura del canal no es suficiente si no va acompañada de las correspondientes capacidades, conocimientos y estructuras institucionales y organizativas. Los seis objetivos estratégicos constituyen un exhaustivo repertorio para alcanzar y consolidar el liderazgo del país como "plataforma marítima y logística de las Américas", cuyo desarrollo requerirá los máximos esfuerzos en un entorno –globalización y cambio global– que constituye todo un desafío ante la emergencia y profusión de una nueva generación de Estados marítimos.

IMPACTOS DE LA GLOBALIZACIÓN MARÍTIMA Y EL CAMBIO GLOBAL

Hablar de globalización marítima puede ser una tautología en la medida en que lo marítimo apela por esencia al ámbito de lo internacional y de las

interconexiones a través del espacio continuo de los océanos. Considerando una de las acepciones que tiene el término globalización, el de aumento de la competencia, resulta ser esta circunstancia la que emerge como un desafío para los Estados marítimos, al extremo de que en la Unión Europea ha sido una de las razones para lanzar su Política Marítima Integrada y recuperar parte de su liderazgo perdido por mor de la implacable competencia de las economías emergentes.

Panamá, en otro contexto, se enfrenta a situaciones que pueden afectar a su estatus de potencia marítima poscolonial. El fenómeno de los registros marítimos es a este respecto revelador. En 1925 se crea el registro abierto de Panamá, al que le siguen, ya en plena conflagración mundial, los de Honduras y Costa Rica (Montero Llácer, 2003). Todavía vigente la Guerra Fría, y a raíz de la Conferencia organizada por UNCTAD (1986), aumentan los registros abiertos a cerca de tres decenas, encontrándonos en la actualidad con un mapa de registros abiertos y segundos registros que superan el medio centenar. La migración del abanderamiento de buques a los primeros registros abiertos, con el resultado de la práctica desaparición de las flotas nacionales, ha terminado por desencadenar una fuerte competencia –más registros abiertos y la creación de segundos registros– difuminando las diferencia entre registros abiertos y registros nacionales.

Este escenario de fuerte competitividad constituye obviamente una amenaza para Panamá que empieza a reflejarse en las estadísticas de abanderamiento. Así, de entre los diez primeros registros por tonelaje, seis crecieron más que Panamá, particularmente Hong Kong (27,3%), Islas Marshall (24,4%) y Singapur (22%), frente a un 7,25% de la bandera panameña (UNCTAD, 2012), aunque esta bandera sigue ocupando un primer puesto a gran distancia de su histórico rival (Liberia). Otra característica del mapa de registros abiertos y segundos registros es el predominio de lo que anteriormente se ha denominado "Estados marítimos poscoloniales", un número destacado de los cuales se corresponden con la categoría "Estados *offshore*", es decir, Estados insulares y micro-Estados. En la medida en que esta tipología de Estados es relativamente numerosa y sus capacidades para sostener una economía que soporte su continuado crecimiento demográfico es muy limitada, su orientación a los servicios (marítimos y financieros) se acrecienta. En este sentido, la región Caribe es altamente ilustrativa, como queda reflejado en el mapa de la región. Pero la competencia para Panamá no se limita a su entorno geográfico y, en buena lógica de la globalización, se extiende por todo el globo y especialmente en Asia, donde se localiza casi la

cuarta parte del tonelaje de los buques registrados, lo que se corresponde con el desplazamiento hacia Oriente del centro de gravedad económico y geopolítico.

Una circunstancia a reseñar en este contexto es la presencia dominante en el registro panameño de armadores japoneses y coreanos, al mismo tiempo que los buques de propiedad estadounidense (tradicionalmente vinculados a Panamá) se abanderan en las Islas Marshall. Se trata por tanto de la configuración de un nuevo mapa del abanderamiento de buques, sometido a profundas transformaciones resultado de las estrategias frente a los efectos de la globalización y de la competencia entre los nuevos Estados marítimos, fenómenos a los que Panamá deberá prestar una especial atención para mantener su posición de liderazgo.

Si en el ámbito del abanderamiento las tendencias a corto plazo muestran ya signos de cambios a los que prestar atención, a medio-largo plazo el cambio global está dando paso a nuevos hechos geográficos que pueden llegar a ser un nuevo desafío para la economía marítima de Panamá: la apertura de la ruta polar para el tráfico marítimo como consecuencia del cambio climático. El avance en la fusión del hielo del océano Ártico hace progresivamente viable la navegación por la denominada Ruta Marítima del Norte (NSR por sus siglas en inglés) en las conexiones entre el Atlántico Norte y Extremo Oriente. El avance en el calentamiento global y la progresiva retirada de los hielos facilita obviamente esta posibilidad, aunque no la sustitución de una ruta por otra, ni, por supuesto, la inmediatez de tal alternativa. A largo plazo sí se dibuja un escenario que puede contener algunas novedades relevantes que impliquen nuevos desafíos para el canal, especialmente la conjunción con otros procesos como el debilitamiento de las conexiones económicas entre Europa Occidental, la costa oriental de América del Norte y Asia Oriental, y la acusada tendencia a incrementar el tamaño de determinados buques como los portacontenedores y los graneleros. Así, más de la mitad de los buques porta-contenedores que transitan el canal sirven la ruta entre NE de Asia y costa E de Estados Unidos, ruta que se beneficiaría de la navegabilidad del océano Ártico.

La ampliación del canal de Panamá mejorará notablemente su capacidad, lo que le permitirá absorber el incremento del tamaño medio de los porta-contenedores más usados, que se situaría entre 5.500 y 7.500 TEU (Batri, 2011), aunque el segmento de buques de gran tamaño (*very large container ship*), que supera ya los 14.000 TEU y alcanza hasta los 18.000 TEU, si bien minoritario, ya afectaría a la conectividad del canal tras la ampliación. Estas tendencias tienen

efectos muy diversos, y no solo en las infraestructuras, cuya adaptación es compleja, sino igualmente en el conjunto de la cadena logística. Para los pequeños Estados marítimos se convierten en un desafío permanente, debido a la velocidad a la que se producen las innovaciones. En este marco, las políticas marítimas son instrumentos que adquieren una importancia decisiva para definir objetivos a medio y largo plazo, guiar el desenvolvimiento de las distintas actividades del sector marítimo e impulsar su necesaria adaptación a las cambiantes situaciones globales y regionales.

En el contexto de la globalización, el conjunto de la comunidad internacional está expuesta a los grandes cambios que se operan en el ámbito de la geoeconomía y la geopolítica, aunque en diferente grado e intensidad. Panamá presenta un mayor grado de vulnerabilidad en función de su peculiar geografía y de la naturaleza extremadamente internacional de una parte considerable de la economía marítima. Reseñamos, a título conclusivo, algunos aspectos que son relevantes para su condición marítima:

– El desplazamiento de las áreas de influencia económica global hacia Oriente, junto con el incremento de los intercambios Sur/Sur, modificándose de esta manera los patrones geográficos del comercio mundial. Simultáneamente, el cambio climático contribuirá a la alteración de la geografía de las conexiones marítimas con la progresiva apertura de la ruta polar a la navegación. Los cambios tecnológicos en la arquitectura naval con el creciente tamaño de los buques constituyen otro factor que contribuye a la modificación geográfica de las rutas marítimas.

– La nueva geografía política de los Estados con la proliferación de los Estados marítimos poscoloniales y los «Estados *offshore*» aviva la competencia por los servicios marítimos que con la globalización incorpora también a las potencias económicas, contribuyendo a disipar las condiciones ventajosas que los primeros ofrecen.

– La maritimización de la economía y de la geopolítica hace indispensables las nuevas políticas marítimas en la consecución de oportunidades localizadas en el espacio oceánico en un contexto de creciente deterioro medioambiental.

– La iniciativa de Panamá con la formulación de su Estrategia Nacional Marítima la sitúa en el grupo destacado de Estados que han empezado a

sentar las bases políticas e institucionales para desarrollar la nueva visión estratégica de los océanos. El desafío consiste en hacer de esta política un instrumento eficaz y operativo sustentado en la innovación y el conocimiento dentro de un sólido marco institucional, que permita una mayor capacidad de adaptación a los cambios y la construcción de un sector marítimo diversificado.

Bibliografía

Nathan Asociatiates Inc. (2012): Informe Final. Entregable nº 8. Programa de dimensión del impacto del Canal de Panamá sobre la economía del país. https://micanaldepanama.com/wp-content/uploads/2012/09/InformeFinal-17-mayo-2012.pdf

UNCTAD (2012): Review of Maritime Transport 2012. UNCTAD/RMT/2012, United Nations Publications. Sales nº. E.12.II.D.17

Montero Llácer, F (2003): Open registers: past, present and future. Marine Policy (27): 513-523.

Batri, P (2011): The effects of the expansion of the Panama canal on containership design and its implications for Australian port infrastructure. Projet report. Department of Maritime and Logistics Management, Australian Maritime College, University of Tasmania. https://elibrary.utas.edu.au/utas/file/79abc96a-e79f-4d95-284b-dc5ac30c2b8f/1/Batri2011-FrontMatter.pdf

EL CANAL DE PANAMÁ Y EL OCÉANO PACÍFICO

Alberto Alemán Zubieta
Exadministrador de la Autoridad del Canal de Panamá

Fue en la mente de los primeros exploradores donde nació la idea. Ya Panamá era protagonista de primera mano en un istmo de solo 50 millas de ancho en su punto más angosto, caracterizado por su tranquilidad, sus montañas, su impenetrable jungla, sus pantanos, lluvias torrenciales, sol abrasador; la humedad y algunas de las formaciones terrestres más complejas del mundo a nivel geológico.

La historia del canal de Panamá, su pertinencia, surge también de esa concepción forjada al calor de la necesidad de los primeros exploradores europeos en América: un paso para el transporte marítimo entre el océano Pacífico y el Atlántico. Una simiente echada en el punto más angosto entre el mar Caribe y el océano Pacífico.

Es precisamente desde el istmo de Panamá, veinte años después que Cristóbal Colón descubriera el Nuevo Mundo, que Vasco Núñez de Balboa vislumbra el Mar del Sur, y tres lustros más adelante, el emperador Carlos V concibe la empresa y ordena encontrar los medios para aproximar ambos océanos.

Panamá se convirtió en el punto de encuentro comercial entre Europa y América. En los años de 1557 hasta 1737, el istmo potenció su posición estratégica y la delgadez de su cintura, convirtiendo a las Ferias de Portobelo en referente obligado de la globalización de hoy.

Era tan imperiosa la construcción de un canal ante las presiones comerciales y los avances tecnológicos a finales del siglo XIX, que la misma llegó a convertirse en una propuesta posible, concretándose primero en el fallido intento por parte de Francia, y que luego de nuestra separación de Colombia, los Estados Unidos construirían el actual canal de Panamá entre 1904 y 1914.

Bunau-Varilla, en representación de Panamá, concedió a Estados Unidos los derechos del canal a perpetuidad y una zona de 8 kilómetros a cada lado del mismo, a cambio Panamá recibiría 10 millones de dólares y una renta anual de

250.000 dólares. El 7 de enero de 1914, la grúa flotante *Alexander La Valle* realizó el primer tránsito completo por el Canal, y el 15 de agosto de 1914 el vapor *Ancón* inauguró oficialmente el canal de Panamá.

Las controversias políticas surgidas por la interpretación de los tratados eran consideradas como un agravio a la soberanía panameña y acentuaban las diferencias entre las autoridades del istmo y las de la zona del canal. Ese mismo año, 1914, el presidente Belisario Porras planteó por primera vez la necesidad de un nuevo tratado sobre el canal de Panamá, iniciando así lo que sería una larga lucha de generaciones que culmina con el Tratado Torrijos-Carter, y el 31 de diciembre de 1999, Panamá toma total control de las operaciones del canal de Panamá a través de la Autoridad del Canal de Panamá, pero más importante es que por primera vez Panamá es plenamente soberana en todo su territorio y tiene control de su mayor recurso; su posición geográfica.

El canal de Panamá es uno de los mayores logros de la ingeniería moderna. Del Atlántico al Pacífico mide 80 kilómetros de largo; tiene una profundidad de 12,8 metros en el Atlántico y de 13,7 metros en el Pacífico; el ancho es de 91 a 300 metros. Posee puertos terminales, uno en cada océano; tres juegos de esclusas gemelas, Miraflores, Pedro Miguel, en el Pacífico, y Gatún, en el Atlántico, unidas por lo que fue en su momento el mayor lago artificial del mundo, el Gatún, que cubre 425 kilómetros cuadrados y se formó por una represa de tierra construida cerca de la desembocadura del caudaloso río Chagres.

El 24 de abril de 2006, el entonces presidente Martín Torrijos Espino anunció formalmente la propuesta de la ampliación del canal de Panamá, mediante la construcción de un tercer juego de esclusas y la ampliación del cauce de navegación. Este proyecto se basó en la construcción de nuevas esclusas, una en lado Atlántico y otra en el lado Pacífico del canal, ambas con un sistema de reciclaje de agua mediante el uso de tinas paralelas y con dimensiones para permitir el paso de buques tamaño Post-Panamax, dado que superan en casi tres veces el tamaño Panamax, que actualmente es el de mayor tamaño que puede utilizar la vía interoceánica. La ampliación del canal de Panamá fue aprobada mayoritariamente por los panameños el 22 de octubre de 2006, en un referéndum nacional.

Las obras de ampliación del canal de Panamá dieron inicio el lunes 3 de septiembre de 2007, con la detonación del cerro Cartagena ubicado a las riberas del canal. Panamá aspira a que el canal ampliado se complete su construcción a fina-

les de 2014 y entre en plena operación a mediados de 2015. Cien años después de haber iniciado operaciones el canal de Panamá.

A través de estos cien años, el espíritu visionario de aquellos primeros exploradores europeos en América, Panamá ha fortalecido su condición de vórtice mundial donde convergen todos los caminos conducentes a ese destino buscado y potenciado en la aproximación del Atlántico con el Pacífico.

Junto al Pacífico, la masa de agua más grande del mundo, ocupando la tercera parte de la superficie de la Tierra, que se extiende aproximadamente 15.000 km desde el mar de Bering en el Ártico por el norte, hasta los márgenes congelados del mar de Ross en la Antártida por el sur, el canal de Panamá es pasado, presente y futuro de este conjunto privilegiado, centro estratégico del mundo.

Hoy, Panamá legitima su posición geográfico-histórica, redescubriéndose a sí misma. Por ello refuerza su condición de plataforma de lanzamiento hacia el promisorio Pacífico, y sus más de 25.000 islas, más que todos los demás océanos del mundo combinados. Un reinventado Pacífico cubriendo un área de 179,7 millones de km^2, sentando pautas en el mundo de la globalización y geopolítica.

El océano Pacífico constituye un espacio geográfico que cubre más de la mitad del globo y se expresa en un *borde terrestre litoral encerrando un espacio oceánico*. Este borde litoral, a su vez, es la puerta de entrada y salida a la más grande superficie terrestre continental del mundo. Son estas características las que le otorgan un peso decisivo en la economía mundial, ya que en esta enorme superficie se concentra sobre el 50% de la población total del mundo, constituyendo un gigantesco mercado consumidor y productor. De este modo, el concepto de océano Pacífico o de cuenca del Pacífico hace referencia a dos realidades geográficas distintas e interrelacionadas: el espacio oceánico y los territorios continentales e insulares que acceden directamente con costas a tal espacio.

A su vez, el conjunto de estados y territorios que acceden al Pacífico agrupan las culturas y razas más antiguas del planeta, con idiomas, economías y sistemas políticos de muy variadas y disímiles características, diversidad que impide considerarlas automáticamente como una unidad posible de construir en el corto plazo, difíciles de integrar en un solo escenario geopolítico y no muy fáciles de ser definidas en unas pocas visiones generalizadoras. Así, en más de los 40 países ribereños que se ubican en su cuenca, se reúne aproximadamente el 47% del

producto mundial bruto y se concentra alrededor del 37% de las exportaciones totales que se intercambian en el planeta.

Dadas las considerables extensiones que encierra el océano Pacifico, se hace necesario separarlas bajo un determinado criterio geográfico, lo que da origen a cuatro sectores de estados cercanos geográficamente entre sí: la cuenca Americana, la cuenca Asia Pacífico, la cuenca Australia Pacífico y la cuenca Polinésica u Oceánica. Cada uno de estos segmentos oceánicos y continentales tiene su propia dinámica económica, política y cultural, y su propio ritmo de desarrollo y crecimiento.

El océano Pacífico –considerado como espacio neoeconómico– encierra las mayores riquezas en cuanto a recursos marítimos del planeta, entre los que destacan los recursos pesqueros, los energéticos y los minerales. Este océano es un componente ecológico-ambiental fundamental para el sistema-planeta, y sus numerosas vías de comunicación aéreas y marítimas constituyen nervios vitales para el comercio y el funcionamiento de la economía mundial. A su vez, sus enormes reservas de biomasa pueden ser fundamentales para asegurar la alimentación de la humanidad, siendo este factor de creciente atención por las grandes potencias, que ven en esta biomasa fuentes de recursos alimenticios ricos en proteínas y de fácil obtención.

"Sin embargo, se mueve". El Pacífico, en medio de su aparente quietud, sigue siendo profundo e inquieto, se dinamiza. Todo parece indicar que las urgencias de paz y comprensión entre los pueblos del mundo, apuestan sus escenarios por un concepto de reconquista que desplace los temperamentos bélicos, para fortalecer la armonía en ese lugar que ya encontramos en el Pacífico. Un espacio seguro donde se decidan los baluartes de paz que la humanidad está exigiendo y urgiendo. La nueva concepción del mundo apunta hacia un predominio geo y oceanopolítico que, desplazado a la cuenca del Pacífico, ice la bandera del dinamismo económico y tecnológico, que propicie el cultivo, la siembra, echar la raíz en este espacio, a través de inéditos e innovadores procesos políticos y geopolíticos fundamentales que decidirán el futuro del mundo durante el siglo XXI.

Panamá apunta hacia ese nuevo orden mundial, desde la perspectiva oceánica del Pacífico, un espacio sin duda privilegiado e incluyente de todos sus actores.

Panamá, potenciada también en su canal y en la credibilidad mundial cosechada como ejemplo magnífico en la búsqueda de vías pacíficas y la solución

armónica de conflictos entre los estados, es garantía del libre, permanente y fluido intercambio comercial entre distintas regiones, facilitado por la apertura y la neutralidad del canal de Panamá, que impulsa de manera estratégica el desarrollo de numerosos países alrededor del mundo, lo que también lo convierte en un ente que, además de simbolizarla, promueve la cooperación internacional.

El canal es instrumento fundamental para el aprovechamiento de la localización privilegiada de Panamá en el hemisferio. Así, en los 13 primeros años de administración nacional, sus aportes totales al país ascienden a $7.602,2 millones, mientras los de Estados Unidos en 85 años (1914-1999) fueron $1.878 millones.

En permanente actualización, en octubre de 2002 Panamá adoptó una nueva estructura de peajes para el canal por segmento de buques. La vigente hasta entonces databa de 1912 y se basaba en una tarifa por tonelada aplicable a todos los buques. En 2004, la ACP implementó un cambio en el sistema de arqueo aplicable solamente a los buques portacontenedores y a aquellos con capacidad para transportar contenedores sobre cubierta. Este cambio modificó la medida tradicional utilizada como base de cobro en estos buques, de tonelada CP/SUAB (Sistema Universal de Arqueo del Canal de Panamá, utilizado para medir la capacidad volumétrica de carga de los buques que transitan la vía interoceánica) a contenedores de 20 pies (*Twenty-Foot Equivalent Unit*, TEU, por sus siglas en inglés) y estableció como base de cobro la capacidad total de carga de estos buques, incluyendo los contenedores sobre cubierta.

El canal de Panamá, por el que pasa en la actualidad el 5% del comercio mundial con un promedio de tránsito de más de 14.000 buques anuales, es hoy referente internacional en transparencia, manejo de recursos públicos y gestión ambiental, además de líder en innovación tecnológica de la industria marítima mundial.

La importancia estratégica del canal de Panamá como vía de tránsito para el comercio internacional, en aumento desde 1970 con la crisis del petróleo, registra 136 millones de toneladas en 1975. Poco después, el surgimiento de las poderosas economías asiáticas y su conversión en gigantes exportadores hacia Estados Unidos y Europa, lo que jalona la construcción de buques categorizados por tipo de mercadería, al igual que el crecimiento del turismo con los cruceros, será motivo para que a mediados de la década de 1990 el canal de Panamá supere los 200 millones de toneladas; en 2006 y 2007 alcance los 300 millones; en 2011

los 322 millones, y tan solo un año después marque un nuevo récord con 333,7 millones de toneladas.

La ampliación del canal de Panamá significa el desarrollo de servicios logísticos de valor agregado de entre B/.1.0 mil millones y B/.1.6 mil millones del PIB nominal al generar hacia el año 2020 más de 30.000 empleos en actividades vinculadas a la logística del canal.

Panamá es concertación, entendimiento y concordia internacional proclamada y comprobada. Su liderazgo y su participación en múltiples esfuerzos en búsqueda de la paz en el continente, así lo confirman. Perno clave del comercio internacional y ruta estratégica de la industria marítima mundial, a partir de su ampliación en 2015, un siglo después de su apertura, el canal de Panamá consolidará aún más su papel como puente de aproximación entre los pueblos de la Tierra. Porque si es en la mente de los hombres donde se erigen los descubrimientos, las conquistas, los baluartes de las guerras, es en la mente de los hombres donde también deben erigirse los baluartes de la paz y el desarrollo pleno.

LA NAO DE LA CHINA: LA MÁS LARGA RUTA COMERCIAL DE LA HISTORIA MODERNA

Ramón Tamames
Catedrático de Estructura Económica, UAM.
Cátedra Jean Monnet de la UE.
Miembro del Club de Roma.
De la Real Academia de Ciencias Morales y Políticas

Felipe II heredó la corona española, ya incluyendo las Indias y el *Plus Ultra* en el escudo de la Nación, tras abdicar su padre el emperador Carlos V, en enero de 1556, se vio reforzada su figura por dos sucesos importantes: la muerte de su desgraciada esposa María Tudor en noviembre de 1558, y el Tratado de Cateau-Cambrésis de abril de 1559; que por un tiempo aseguró las mejores relaciones con Francia e Inglaterra. Por lo que Felipe II se liberó de sus más acuciantes preocupaciones europeas[1].

EL PRIMER VIAJE DE URDANETA A LAS ISLAS DE LAS ESPECIAS

Era un momento en que los precios de las especias subían sin freno posible, razón por la cual, Felipe II escribió a Luis de Velasco, virrey de Nueva España, ordenándole de forma tajante «el descubrimiento de islas al oeste de los Molucas», como fuente de suministro de las especies dentro del hemisferio España.

El virrey Velasco contestó a su señor en mayo de 1560, informándole de que estaba preparando los barcos para navegar a las mencionadas islas, aunque planteó la cuestión de si el antemeridiano de la línea de demarcación, convertía o no ese archipiélago en parte del hemisferio español. Tema en el que Urdaneta (el criado de Elcano en su segunda expedición, que ya se había convertido en cosmógrafo) y otros, estimaban que las después llamadas Islas Filipinas eran de potencial posesión de Portugal.

[1] O.H.K. Spate, "El lago español", *ob. cit.*

Recordemos ahora que Urdaneta, aposentado en México tras el segundo y dramático viaje de Loaisa-Elcano, se sintió llamado a la vida monástica, de modo que en 1553, a los cuarenta y cinco años de edad, profesó en la Orden de San Agustín. A pesar de lo cual no renunció a nuevas navegaciones; Felipe II, aconsejado por el virrey Velasco, le ordenó que participara en el nuevo emprendimiento a través del Pacífico, tal vez ya en calidad de cosmógrafo.

Aceptó, pues, Urdaneta, autorizado por sus superiores. Y como monje misionero y marino cosmógrafo simultáneamente, se dispuso a tomar parte muy activa en la expedición; siendo él quien habría de marcar el derrotero y dar las instrucciones a la expedición con toda minuciosidad; señalando, pues, las rutas que deberían seguirse hacia las islas del Oeste, como quería su rey y señor Felipe el Segundo.

La flota, que zarparía de la Nueva España, se puso bajo el mando supremo del también guipuzcoano Miguel López de Legazpi, quien tuvo a sus órdenes una flota de cinco buques, con 380 hombres: 150 marineros, 200 soldados, cuatro religiosos agustinos dirigidos por Urdaneta; quien era asimismo el cosmógrafo de la expedición, pues Legazpi no era marinero en absoluto. Muchos de los expedicionarios ya eran mexicanos por su nacimiento.

Partió la expedición del puerto de Acapulco –una decisión debida al propio Urdaneta, por considerarlo puerto muy superior a Navidad, y desde entonces punto de salida y llegada de las navegaciones a Filipinas– el 19 o tal vez el 21 de noviembre de 1564 y, a los pocos días, Legazpi leyó las instrucciones, hasta entonces secretas –que le había sellado la Audiencia de México tras la reciente muerte del virrey Velasco–, que les marcaban ir hacia las Islas Filipinas. Ante lo cual, Urdaneta se consideró engañado; si bien se resignó rápidamente; basándose en la «razón legítima y piadosa de la redención de los españoles cautivos en aquellas islas como consecuencia de anteriores viajes, o de sus hijos, cuyas almas estarían en evidente peligro».

La expedición arribó en enero de 1565 a las islas de los Barbudos (hoy archipiélago Marshall), y poco después a las de los Ladrones (Marianas actualmente, según ya vimos); donde se tomó posesión de Guam, otra vez, llegando a Leyte, en las Filipinas en febrero, para en abril fijar su cuartel principal en la isla de Cebú, en el recinto de la nueva ciudad fundada con el nombre de San Miguel.

LA GOBERNACIÓN DE LAS FILIPINAS POR LEGAZPI

Hombre pacífico, bondadoso, virtuoso en su conducta privada, Legazpi se esforzó para que la conquista del archipiélago no fuera sangrienta, y lo logró; facilitando su labor la extrema fragmentación política de los naturales de aquellas islas. Y según los más fervorosos cristianos, la arribada de Legazpi y sus hombres fue de lo más oportuna, pues por entonces comenzaba a introducirse el islam en el Sur del archipiélago: de haber tardado algunos años más la llegada de los españoles, la conversión al cristianismo habría sido imposible.

En mayo de 1571 Legazpi desembarcó en la isla de Luzón en el lugar que denominaron *Manila* (por un arbusto muy extendido por aquellos pagos) y forzó un tratado con los naturales de esos pagos, en términos de vasallaje; en junio, se formó el correspondiente cabildo para fundar la nueva ciudad que sería la capital de Filipinas. En el plazo de un año los ya asentados españoles visitaron las pobladas áreas de la costa de Luzón y realizaron algunas excursiones al interior y –hecho muy significativo– se empezó a establecer una pequeña colonia de comerciantes chinos en Manila[2].

Legazpi murió al poco tiempo de su recto gobierno de Filipinas: el 20 de agosto de 1572, había consolidado una de las más interesantes colonias españolas, que a su vez lo era del Virreinato de Nueva España; y que existió, aparte del intenso esfuerzo misionero, por y para su único gran emporio: Manila, que durante mucho tiempo fue la auténtica *perla de Asia*.

Las islas, como tales, producían poca cosa para comerciar (cera, jengibre, canela de mala calidad y algo de oro), y los establecimientos militares y administrativos habían de ser subvencionados permanentemente por México. Manila era un arsenal y una iglesia, pero su función suprema había de ser la de servir de estación de partida, o de llegada, en una ruta a través de la cual la plata de Nueva España permitía adquirir los lujos de Oriente; por encima de todo, sedas chinas para América y Sevilla. Con razón pudo decir Legazpi: «Estamos a las puertas y en la vecindad de las naciones más afortunadas del mundo y las más remotas... la gran China, Brunei, Siam, Japón, y otras ricas y grandes provincias».

Para valorizar las enormes riquezas de Asia en el Nuevo Mundo y sobre todo en Europa, había que disponer de una ruta de retorno de Manila a México, que

[2] O.H.K. Spate, "El lago español", *ob. cit*, pág. 157.

hasta entonces no había podido ser encontrada, para superar los grandes problemas y tardanzas del difícil íter hasta entonces practicado. Y esa fue la otra gran obra de Urdaneta.

LA RUTA DE RETORNO DE MANILA A ACAPULCO

Fue el 1 de junio de 1565, cuando el gran dominico se hizo a la mar con el barco más rápido de la flota de Legazpi, el *San Pedro*, para dirigirse hacia el nordeste, hasta la latitud del Japón, poniéndose fuera de la zona del alisio; haciendo luego rumbo al Este, aprovechando vientos favorables hasta las costas de California; para luego navegar hacia el Sur, a lo largo del litoral mexicano, hasta Acapulco. A donde llegó el 8 de octubre de 1565, con un cierto rodeo, pero habiendo descubierto la ruta marina más rápida de Asia a América del Norte, por el Pacífico septentrional y siguiendo la corriente del *Kuro-shivo* a lo largo del paralelo 42º.

Esa ruta, en adelante, fue la seguida por los galeones de Manila. Lo cual hizo de Urdaneta uno de los más importantes *descubridores* del océano Pacífico, al haber dado con su *rápido* retorno a la Nueva España: equivalente a 10.810 millas náuticas en 130 días, a 77 millas por día y a velocidad media de 3 nudos. Se dio así máximo impulso para la efectiva colonización de Filipinas, con gran contento de los novohispanos, según testimonio de una carta contemporánea desde Sevilla, en la que se dice: «los de México están muy orgullosos del descubrimiento [de la ruta Norte], que les hace creer que van a convertirse en el corazón del mundo» –como de hecho pensó Humboldt cuando estuvo allí en 1801 en su viaje por los dominios españoles en las Américas–; siendo de resaltar que esa carta, impresa en 1566, contiene el primer uso del término *mexicanos* para referirse a los habitantes no indios de la Nueva España.

LA ORGANIZACIÓN DEL GALEÓN

La ruta de Urdaneta permitió lo que sería, a lo largo de la historia, la más notable relación entre España y China a través de dos Océanos. Un tema en el que prevalece la general ignorancia, a pesar de ser los nexos marítimos históricamente más antiguos –junto con Portugal–, que marcaron verdaderos hitos en la navegación y el comercio mundial a través del Pacífico.

Durante más de dos siglos y medio, el llamado *Galeón de Manila*, o *Nao de la China*, viajó pendularmente entre la capital de Filipinas y el puerto de Acapulco en la Nueva España, relacionando al Imperio Español con el de China; esta ya por entonces la mayor potencia económica del planeta. Una relación que tuvo un papel determinante en lo que fue una especie de primera globalización.

El comercio entre España y China, se hizo a través del Galeón, que surcó la inmensidad del mayor océano desde 1565 (con Urdaneta como piloto de la primera navegación Manila/Acapulco) desde 1565 a 1819; cuando ya empezaba a materializarse la independencia mexicana. Nada menos que 254 años, de los cuales solo en dos ocasiones se interrumpió el tráfico, una vez por tempestades, y otra por las fechorías de los corsarios ingleses[3].

[3] José Tudela, "Galeón de Manila", en *Diccionario de Historia de España* (DHE), Revista de Occidente, Madrid, 1955.

En Manila, y para abastecer de mercaderías a la Nao de la China, se concentraban tres corrientes comerciales: una, del territorio actualmente conocido como Indochina, desde donde llegaban productos de Arabia, Persia y la India; otra, de la China propia, la más importante; y la tercera de Japón. Con un tráfico en el que las mercancías españolas del galeón al arribar a Manila, eran herramientas, armas y municiones y, sobre todo, plata acuñada en las cecas de la Nueva España. Al regresar a Acapulco, los productos asiáticos transportados eran muy diferentes: sedas, lo más importante, porcelanas, lacas, marfiles, joyas, muebles, biombos, especias, té, y otros ricos cargamentos; incluidos los célebres *mantones de Manila*.

El galeón supuso para Filipinas mucho más que el *Gran Barco* portugués para Macao; e incluso puede decirse que el galeón fue lo que permitió que el propio Macao sobreviviera después de que los holandeses virtualmente bloquearan la ruta del Índico por el estrecho de Malaca[4].

En 1593 el comercio del galeón (casi 7.000 millas náuticas entre Manila y Acapulco, con aguades en las Marianas y tal vez, ocasionalmente en las islas Hawái), se reguló en dos barcos anuales, prácticamente en la forma en que iba a persistir hasta el final del dominio español en México; excepto por el gran aumento del tonelaje de arqueo de los navíos, que originariamente, tenían el límite de 300 toneladas. Pero, como en tantas cosas de los reglamentos españoles de entonces, eso fue letra muerta casi desde el principio: en 1614 los barcos ya podían llegar a ser cuatro, con 1.000 toneladas o más cada uno.

MERCANCÍAS Y BENEFICIOS DE LA NAO DE LA CHINA

La seda y las otras mercancías de China llegaban a Manila en juncos chinos; y después de 1604 también en barcos portugueses desde Macao. Los españoles esperaban en un buen puerto, espléndidamente situado, para la navegación por los Mares del Sur. Excepto durante dos o tres meses al año, Manila era un vértigo de tráfico marino.

Los beneficios de la seda china y de las demás mercaderías orientales eran extraordinarios, y solo se hicieron posibles pagando con plata. Con la extraordinaria circunstancia de que las Filipinas españolas era el punto de contacto entre

[4] Marina Alfonso Mola y Carlos Martínez Shaw (comisarios), *El Galeón de Manila*, Focus Abengoa, Madrid, 2000.

dos sistemas monetarios: un mundo de plata cara, China (con una relación oro/plata de 1 a 4) y otro de plata barata (México 13 platas por un oro, y Europa 11 por 1). La plata americana española entraba así en la circulación monetaria china, y resellada con los ideogramas chinos, permaneció en circulación hasta bien avanzado el siglo XIX, con un efecto claramente inflacionista en la economía del país.

La organización del comercio del galeón fue extraordinaria. Todos los que estaban en su negocio en Manila, actuaban como accionistas y a la vez gerentes de una especie de gran sociedad anónima. Había un permiso, o cuota global de carga, pero dentro de ese total, todos los hispano-manilenses, en teoría, tenían derecho a consignar partidas; en proporción a su riqueza, y siempre según dictaba la Junta de Repartimiento, que decidía lo que correspondía a cada uno.

En la práctica, el comercio fue concentrándose en manos de unos pocos comerciantes empresarios, que especulaban comprando las boletas de los pequeños partícipes en el negocio; que en buena parte se lo llevaban grupos como el Cabildo de la Catedral y sus obras pías, que regentaban orfanatos, hospitales y servicios afines. Instituciones que con su prolongada experiencia amasaron grandes fortunas y pudieron hacer de bancos para los navieros, a quienes prestaban con intereses entre el 20 y el 50 por 100.

El verdadero valor de los cargamentos siempre era superior al del permiso oficial, incluso en múltiplos de tres y cuatro. Todo el mundo participaba en el negocio: a los marineros se les permitía llevar un baúl "con una capacidad de lo más expansiva", porque los empaquetadores chinos eran artistas en la compactación de productos de gran valor. La sobrecarga resultante en las bodegas, e incluso en las cubiertas, a veces a expensas del espacio destinado para las provisiones y artilugios más necesarios, interfería con los trabajos del buque.

Los beneficios eran enormes: oficialmente se fijaban en un permisible 83 por 100 y los celosos ojos de los ingleses y holandeses los inflaban hasta el mil por 100; aunque en la realidad se ha calculado que se situaban entre el 100 y el 300 por 100[5].

[5] Zhang Kai, *Historia de las Relaciones Sino-Españolas*, Elephant Press, Pekín, 2003.

LA ENSOÑACIÓN DE LA CONQUISTA DE CHINA

Los españoles del siglo XVI, entusiasmados con sus hazañas en América, llegaron a sentirse capaces de empresas aún mayores y en Filipinas llegó a pensarse en la conquista de China, entendiendo que el inmenso país correspondía a España en función de la demarcación del Tratado de Tordesillas. Buena parte de esas ideas provenían de los misioneros, que soñaban con la conquista espiritual del gran imperio.

Primeras propuestas

El 8 de junio de 1569, el factor Andrés de Mirandaola envió a Felipe II noticias del Celeste Imperio, esperando "que un día se lograra su conquista". Poco después, el agustino Diego de Herrera, al regresar a la Nueva España de un viaje a Filipinas en 1571, escribió también a Felipe II una carta desde México, refiriéndose a las grandes posibilidades que ofrecía China.

Más adelante el propio virrey de la Nueva España, Martín Enríquez de Almansa, en instrucción que dio en 1571 al capitán Juan de la Isla, que debía conducir tres barcos a Filipinas, le manifestó que después se dirigiera una de sus naos a explorar las costas de China[6]. Por otra parte, muerto Legazpi en Manila el 20 de agosto de 1572, su sucesor en el gobierno de Filipinas, Guido de Lavezaris, persistió en la utopía de la conquista de China; según le expuso a Felipe II en carta de 30 de julio de 1574.

Pero con todo, quien se tomó más en serio el asunto, fue el gobernador don Francisco de Sande, pues en carta al rey, fechada en Manila el 2 de junio de 1576 , afirmaba: «Lo que toca a la jornada de la China es cosa llana y será de poca costa». Aserto que completó en nueva carta, con 127 puntos, dedicando 29 de ellos a la China y proponiendo el comienzo de su conquista. En el punto 80 sostuvo que estaba ciertamente dentro de la demarcación fijada en Tordesillas, que, según él, incluía Borneo y las "islas de los Lequíos y Japones, y llega hasta Malaca".

Por fortuna, los Consejeros de Indias vieron las cosas con mayor claridad y una real cédula de 29 de abril de 1577 cortó los planes de don Francisco de San-

[6] Antonio F. García-Abásolo, *Martín Enrique y la reforma de 1568 en la Nueva España,* Diputación Provincial de Sevilla, Sevilla, 1983.

de con estas palabras: «En cuanto a conquistar China... aquí ha parecido que por ahora no conviene se trate de ellos...»[7].

Pese a todo, el deseo de acometer tal empresa se mantuvo todavía por algún tiempo: el 20 de junio de 1583, el gobernador Gonzalo Ronquillo de Peñalosa seguía soñando con ella, impulsado por el primer obispo de Manila fray Domingo de Salazar[8].

[7] Juan Rodríguez Freyle, *Conquista y descubrimiento del Nuevo Reino de Granada*, Crónicas de América, Historia 16, La Rioja, 1986.

[8] "Letters form Ronquillo de Penalosa to Felipe II" (http://www.filipiniana.net).

CLAUSURA

LA ÚLTIMA DIVERGENCIA: LA EXPLORACIÓN DEL PACÍFICO POR PARTE DE LOS POLINESIOS

Felipe Fernández-Armesto
Catedrático de Historia Moderna de la Universidad de Notre Dame

La misma migración que llevó a los humanos a Australia, hace tal vez cincuenta mil años, les condujo también a Nueva Guinea, el archipiélago Bismarck y las Islas Salomón. Más allá de estas últimas, sin embargo, el océano estaba prácticamente deshabitado. Parece que gran parte de la región siguió despoblada hasta la época que nos ocupa, puesto que los rastros inequívocos de asentamientos humanos durante ese período son extremadamente raros. Miles de años pasaron antes de que un pueblo marinero comenzara a explorar la zona. Su larga odisea no comenzó hasta el segundo milenio a. C., y durante mucho tiempo sus progresos fueron tímidos y lentos.

¿Cuándo y cómo nació esta cultura avezada al mar? La historia del origen del pueblo que dominó el Pacífico comienza –hasta donde podemos afirmar basándonos en los conocimientos actuales– a mediados del cuarto milenio a. C., con unas sociedades ambiciosas y con ánimos de expansión que ocupaban las islas del Sureste Asiático. Alrededor de esa época, una gran erupción volcánica –una de las mayores que el ser humano haya presenciado nunca– cubrió la región de ceniza. Sobre la capa de ceniza se han hallado restos de asentamientos mayores que los anteriores; las herramientas –especialmente los anzuelos de pesca– son más sofisticadas, las hojas de obsidiana son un producto comercial común; los animales domésticos –perros, pollos y cerdos– son numerosos; abundan los recipientes de cerámica. Finalmente, hacia mediados del segundo milenio a. C., aparecen en los yacimientos unas vasijas redondas características, con intrincados adornos grabados en la cerámica con punzones en forma de diente. En esa época, los pueblos que participaban en esa cultura –los Lapita, como los llaman los arqueólogos– ocupan gran parte de las Islas del Sureste Asiático, desde Taiwán y las Filipinas hasta Sulawesi, Halmahera, el archipiélago Bismarck y las

islas circundantes. Esto hace pensar en una exploración llevada a cabo saltando de isla en isla, tal vez con origen en Taiwán.

Tras un paréntesis de dos o trescientos años, la expansión prosiguió a finales del milenio, cuando los navegantes se aventuraron a zonas más lejanas. Rodearon Nueva Guinea sin establecer en ella ningún asentamiento –lo que sugiere que tal vez buscaban deliberadamente islas pequeñas, preferiblemente poco habitadas o desiertas–. En otras palabras, estos viajeros eran –o se convirtieron paulatinamente en ello– empresas coloniales, más que misiones comerciales. Hacia el año 1000 a. C., los navegantes habían propagado su modo de vida por las islas Salomón hasta las islas Reef, Tikopia, Vanuatu, las islas de la Lealtad, Nueva Caledonia e incluso hasta Fiji, Samoa y Tonga. Estos trayectos eran extraordinariamente largos, de varios centenares de kilómetros por mar abierto cada uno: sin precedente en la fase temprana de la expansión de los Lapita, cuando saltaban de isla en isla, y sin parangón en parte alguna del mundo en ese tiempo.

Si se sitúan las islas sobre un mapa, se hace evidente su modo de proceder. Todos los trayectos se realizaron en contra de la dirección del viento, en una parte del Pacífico donde los vientos alisios, del sureste, soplan de forma sostenida durante todo el año. Los navegantes ponían proa al viento, lo que nos da información sobre su tecnología náutica, puesto que debieron aparejar sus barcos con velas manejables y triangulares para poder afrontar las condiciones del viaje. Los cambios ocasionales en el viento predominante –inevitables, por regular que este sea– les permitirían avanzar más deprisa sin alejarse de la ruta de regreso. De este modo navegaban hasta encontrar algún territorio que pudieran explotar o hasta que las provisiones escaseaban –en cuyo caso, tenían asegurado un rápido regreso a casa–. Este es el tipo de práctica que, tal vez de un modo sorprendente, explica una de las grandes paradojas de la historia de la exploración marítima. Cabría esperar que los grandes viajes se hubieran realizado en la dirección del viento, lo que en efecto ha ocurrido algunas veces. Normalmente, sin embargo, como ya hemos visto, y como confirmaremos repetidas veces a lo largo de este libro, los exploradores se han dirigido, excepto en las zonas de influencia del monzón, en contra del viento, porque era tan importante para ellos poder encontrar el camino de regreso como descubrir nuevas tierras.

Una vez todas las islas que habían descubierto estuvieron pobladas, pudieron mantener el contacto con ellas y establecer intercambios comerciales: de hecho, varios productos, especialmente los elaborados con obsidiana, circulaban por la

totalidad de los 4.500 kilómetros de extensión que abarcaba la cultura Lapita sobre el océano. De ese modo los pueblos se habituaron a la navegación de larga distancia con el viento favorable. Es comprensible que intentaran entonces variar ligeramente la ruta para explorar las áreas al norte y al sur del corredor de los vientos alisios. Hacia el sur no había tierra a una distancia accesible. Hacia el norte, en cambio, hallaron las islas de Micronesia.

A juzgar por las pruebas arqueológicas disponibles en la actualidad, Micronesia fue colonizada por primera vez hace probablemente unos dos mil años, no desde el continente asiático, relativamente cercano, sino desde el sureste, desde asentamientos en las islas Salomón y las Nuevas Hébridas, o tal vez incluso desde Fiji y Samoa. En su nuevo contorno, la cultura que los colonizadores trajeron consigo se modificó –de un modo relativamente brusco, aunque a ritmos muy distintos en cada isla–, según un proceso que todavía no ha sido explicado. La isla más precoz fue Pohnpei, en el extremo este de las Carolinas, es decir, la más cercana al lugar de origen de los colonizadores y la más alejada del continente, con relativamente pocas oportunidades de experimentar las modificaciones culturales que comporta el contacto con sociedades ajenas. A pesar de que Pohnpei es, además, una isla pequeña –probablemente incapaz de albergar a más de 30.000 habitantes–, fue el centro de una actividad asombrosamente ambiciosa alrededor del año 1000 d. C. Una gran cantidad de mano de obra fue movilizada para construir islas artificiales que soportaban centros ceremoniales cada vez mayores, destinados a los entierros y a ritos como el sacrificio de tortugas y la cría de anguilas sagradas. En la cercana isla de Kusaie, un desarrollo similar comenzó poco después. En unos doscientos años, nacieron ciudades con las calles pavimentadas y cercadas por murallas de gran envergadura –contempladas con "total perplejidad" por una expedición francesa que fue a parar accidentalmente a la ciudad de Lelu en 1824.

Lo ocurrido en Pohnpei puede tomarse como modelo del todo en que las culturas se desarrollaron en el Pacífico: cuanto más lejos llegaron los colonizadores de su lugar de origen, más libre y profunda fue su divergencia cultural.

Más allá de Micronesia, en el Pacífico sur, y fuera del alcance de los pueblos Lapita, comienza una de las zonas más terribles del mundo: un océano, demasiado grande para ser cruzado con la tecnología de la época, en el que los vientos soplan casi sin tregua del sureste y donde las islas susceptibles de ser explotadas están separadas por grandes distancias. La conquista de esta zona tuvo lugar

principalmente en la segunda mitad del primer milenio a. C. La llevó a cabo el pueblo que hoy en día conocemos como polinesio.

Los polinesios pueden ser fácilmente identificados como hablantes de lenguas estrechamente relacionadas entre sí: en otros aspectos es más difícil hallar un perfil cultural común a todos ellos. Es posible, sin embargo, a partir de las pruebas arqueológicas y lingüísticas, reconstruir su modo de vida durante los primeros siglos de su dispersión por el Pacífico. Cultivaban el taro y la batata, complementados por los cocos, los frutos del árbol del pan y los plátanos; también criaban pollos. Identificaron ciento cincuenta especies marinas, y las utilizaron para elaborar herramientas –limas hechas con el esqueleto de los erizos de mar, anzuelos con las conchas de las ostras–. Consumían Kava, una bebida fermentada que extraían de una planta cuyas raíces tienen efectos narcóticos, para entrar en un estado de trance y celebrar ritos. Aunque su concepto de lo sagrado no puede ser recuperado por la arqueología, puede inferirse de su lenguaje y de otros datos posteriores. El mundo, tal como lo concebían, estaba regido por el *mana* –una fuerza sobrenatural que daba vida a todas las cosas y les confería su naturaleza característica–. El *mana* de una red, por ejemplo, era lo que la hacía capturar un pez; el *mana* de una hierba era lo que la hacía sanar a las personas.

La de los polinesios fue en su origen una cultura fronteriza. Nació en el Pacífico central, probablemente en las islas de Tonga y Samoa, hace unos dos o tres mil años, tal vez del mismo modo que la cultura que construyó ciudades en las islas Carolinas: como una modificación de la cultura Lapita, propiciada por la lejanía y el relativo aislamiento de los colonizadores respecto a la tierra de sus ancestros. La cronología de la expansión de los polinesios es muy dudosa y objeto de un debate continuo. Pero la trayectoria general que siguió su civilización –por mar hacia tierras desconocidas– está bien establecida. Sus gentes fueron, desde su primera aparición en los yacimientos arqueológicos, viajeros constantes, que se aventuraban siempre más allá, hacia el sureste, siguiendo las rutas determinadas por los vientos alisios, que restringían el alcance de la exploración, pero garantizaban por lo menos la posibilidad de regresar a casa.

A finales del primer milenio a. C., y durante algunos resurgimientos de la exploración en el milenio siguiente, muy dispersos en el tiempo, hubo momentos de "despegue", los restos arqueológicos de los cuales se multiplican a lo largo del océano, abarcando miles de islas, hasta la remota isla de Pascua. La cronología es imprecisa y ampliamente discutida, debido a que los arqueólogos disienten

sobre el valor de algunos tipos de pruebas. Allí donde no existen rastros directos de la presencia humana, ¿qué grado de fiabilidad debe concederse, por ejemplo, a los indicadores medioambientales, como las pruebas de la pérdida de masa forestal que se extraen del polen, o la presencia de ratas y caracoles que, según se cree, acompañaron a los emigrantes en sus viajes por el Pacífico? En el caso de las islas de Nueva Zelanda –tan grandes que son pocas las posibilidades de dar con algún rastro directo de los primeros pobladores– los estudiosos han confiado tradicionalmente en el cómputo de las generaciones guardado por los indígenas como parte de su sabiduría ancestral para estimar la fecha de los primeros desembarcos: eso produce resultados que oscilan entre el 800 y el 1300 d. C. Se han acercado más a un consenso quienes se han basado en otros tipos de datos –principalmente en las modificaciones medioambientales y en logros de la prestidigitación estadística, como el intento de estimar el momento de la llegada extrapolando las estadísticas posteriores sobre el desarrollo demográfico de los indígenas–. Estos métodos, en la medida en que puedan ser válidos, sugieren que los primeros pobladores llegaron alrededor del año 1000 d. C.

¿Por qué fue tan largo el período de confinamiento de los polinesios en sus islas de origen? ¿Y por qué partieron de un modo tan repentino –en términos relativos– para cubrir un área tan extensa del océano? Con el grado de conocimiento actual, que sin duda habrán de mejorar las excavaciones futuras, la mejor síntesis que puede ofrecerse de los datos disponibles tal vez sea afirmar que sus exploraciones precedían su colonización, y que en distintos períodos, a partir de finales del primer milenio a. C., debieron de necesitar más espacio, acaso por el crecimiento demográfico, o porque los cambios sociales, religiosos o legales obligaron a los marginados u opositores a partir en busca de libertad o escapar.

Presumiblemente, adquirieron cierto conocimiento del Pacífico, más allá del corredor de los vientos alisios, realizando pequeñas incursiones sucesivas a zonas donde el sistema de los vientos les era desconocido, pero desde las cuales podían mantener una esperanza razonable de volver a la ruta habitual si se hallaban en apuros. Desde las islas de origen de los polinesios, es obvio que las islas Cook, las islas de la Sociedad, Tahití y las islas Tuamotu, hasta Mangareva, caen todas ellas dentro de la ruta conocida, directamente en la trayectoria de los navíos que avanzaran en contra de la dirección del viento. Las islas Marquesas, más al norte, y las islas Australes y Rapa, más al sur, se hallan algunos puntos fuera del curso de los vientos alisios, pero a una distancia que puede suponerse accesible para marineros intrépidos, si bien no temerarios.

La isla de Pascua se halla a mucha más distancia, mar adentro, pero cae sobre la prolongación de la línea recta que pasa por las islas de origen de los polinesios y los archipiélagos que colonizaron. Según los datos más recientes, debió de ser habitada no más tarde del 400 d. C., aproximadamente. No existe la menor duda de la dirección por la que llegaron los emigrantes. Puede descartarse la teoría de Thor Heyerdahl –la afirmación de que la isla de Pascua no era, en origen o en esencia, un asentamiento fundado por los polinesios, sino que fue descubierta y se desarrolló bajo la influencia de nativos suramericanos que llegaron a ella en balsas de madera–. Heyerdahl demostró que es posible realizar el viaje desde Perú en una balsa como las que usaban los incas, y escribió un espléndido relato sobre cómo lo hizo; pero entre lo posible y lo real media una gran distancia. La cultura de la isla está san saturada de rasgos de obvio origen polinesio que no merece la pena considerar esa hipótesis. Pukapuka y Fénix se hallan más al norte, pero pudieron ser descubiertas en el viaje de retorno desde las islas colonizadas más alejadas del núcleo original de la civilización: se encuentran dentro del corredor de los vientos alisios y, de hecho, eran dos puntos de referencia comunes para los barcos europeos que navegaban por el Pacífico en la Edad Moderna.

En fases posteriores de su expansión, los polinesios colonizaron las islas en dirección al norte hasta Hawái, hacia el 500 d. C., alcanzando finalmente Nueva Zelanda y las islas Chatham hace tal vez unos mil años. Estas islas son distintas de la larga e interminable serie que se extiende, desde el lugar de origen de los polinesios, en la dirección opuesta al viento. No solamente se hallan muy alejadas del curso de los vientos alisios: de hecho ocupan lo que desde el punto de vista de los marineros polinesios eran "agujeros negros" de la navegación, a los que el viento no permitía acceder. Nueva Zelanda es fácilmente accesible desde el oeste, por los "rugientes cuarenta", pero no desde el norte, de donde procedían los polinesios. Hawái es de tan difícil acceso que cuando los exploradores europeos inspeccionaron a fondo el Pacífico a principios de la Edad Moderna, les pasó inadvertida durante casi un cuarto de milenio.

La colonización de tantas islas, muchas de ellas muy distantes entre sí, fue un logro tan asombroso que durante mucho tiempo los investigadores consideraron que se había producido casualmente. Los historiadores consideraron que se resistieron en un principio a creer que los antiguos polinesios pudieran navegar miles de kilómetros por mar abierto, a no ser que lo hicieran a la deriva, empujados hacia nuevas tierras por vientos inusitadamente fuertes. Pero tales suposiciones son falsas. Las simulaciones por ordenador no han hallado ningún

caso de una isla más allá de la Polinesia central a la que pueda llegarse navegando a la deriva. Es imposible llegar a Hawái, por ejemplo, o a Nueva Zelanda, de esa manera.

La navegación de larga distancia es una parte natural de la vida en las islas pequeñas –un modo característico de maximizar los recursos, aumentar las posibilidades económicas y diversificar el ecosistema–. Fue el logro de unas gentes inspiradas por una cultura aventurera. Esta cultura se manifiesta en sus numerosas leyendas sobre viajes heroicos. La muestran asimismo sus ritos –el banquete caníbal, por ejemplo, en honor a un navegante de Tonga a su regreso de Fiji, presenciado por un marinero inglés en 1810–. Estos pueblos de navegantes practicaban también el exilio marítimo, de un modo parecido a los vikingos, y –según sus propias leyendas– realizaban largos peregrinajes por mar para cumplir sus rituales. En los años setenta, el "arqueólogo experimental" Ben Finney intentó reconstruir sus viajes de Tahití a Hawái y de Raratonga a la isla de Pascua. Demostró que pudieron llevarlos a cabo en las canoas provistas de velas propias de la era de las migraciones: por supuesto, él sabía adónde se dirigía, a diferencia de los primeros exploradores, pero aún así sus travesías demostraron la falsedad de las hipótesis convencionales.

Podemos formarnos una idea de cómo era el mundo de los navegantes polinesios, y de cómo desarrollaron y conservaron su tecnología de navegación en alta mar, a partir de los estudios antropológicos sobre la práctica de la navegación en las islas de los Mares del Sur en tiempos más recientes. Tradicionalmente, la noche antes de comenzar a trabajar en una nueva embarcación, el constructor de canoas depositaba su hacha en un lugar sagrado, mientras entonaba cánticos rituales. Tras un banquete de cerdo cebado, en honor de los dioses, al día siguiente se levantaba antes del alba para talar y reunir la madera, atento en todo momento a los augurios. Para un viaje de largo recorrido, construiría una embarcación de dos cascos, como un catamarán, aparejada con velas en forma de garra para que el mástil y la arboladura fueran ligeros. Un remo en la popa permitía dirigir el navío; también podía emplearse una "tabla daga" –una plancha de madera que se hundía en el agua cerca de la proa para girar en contra del viento, o en la popa, si el piloto deseaba girar a favor del viento–. Las provisiones que los marineros llevaban consigo eran frutos y pescados desecados, cocos y una pasta cocida a base del fruto del árbol del pan, batata y otros vegetales. La capacidad de carga era limitada; en los viajes largos debieron de padecer severas hambrunas. El agua –no mucha– podía transportarse en calabazas, en el hueco de los bambúes o

en bolsas hechas con algas. Bastaba una pequeña tripulación: dos timoneles, un hombre que manejara las velas, un achicador y otro hombre para que los demás pudieran tomarse un descanso. El más importante de todos era el navegante, que podía hallar la ruta en la inmensidad del Pacífico gracias a sus años de experiencia, sin la ayuda de ningún instrumento ni de ninguna estrella fija.

Los navíos mantenían el rumbo por medios casi inimaginables para los marineros de hoy en día. Los navegantes polinesios literalmente sentían cuál era su ruta. "Deja de mirar la vela y pilota según la sensación del viento en tus mejillas", era un consejo tradicional para los marineros, oído tan recientemente como en los años setenta del siglo pasado. Algunos navegantes se tumbaban por la noche sobre el casco pequeño del catamarán para "sentir" el oleaje. Según un observador europeo, "el indicador más sensible eran los testículos de un hombre". Podían corregir una variación en el viento de pocos grados basándose en la dirección de las olas generadas por los vientos alisios. Aunque las corrientes no pueden sentirse, los navegantes desarrollaron un conocimiento prodigioso acerca de ellas. Los habitantes de las islas Carolinas interrogados en tiempos recientes conocían las corrientes en un área de casi tres mil kilómetros de ancho. Principalmente, estimaban la latitud por la posición del Sol y verificaban su ruta a partir de las estrellas. Los navegantes de las islas Carolinas aprendieron a situarse mediante la observación de dieciséis grupos distintos de estrellas, cuyos movimientos recordaban con la ayuda de los cantos rítmicos. Uno de ellos, que ha llegado hasta nuestros días, compara la navegación con la "recolección del fruto del árbol del pan", estrella a estrella. Según un visitante español de 1774, asociaban ciertas estrellas a cada destino particular con una precisión suficiente para arribar de noche a la bahía que desearan y echar en ella sus rudas anclas de piedra y coral. Un navegante tahitiano llamado Tupaia, a quien el capitán Cook admiraba, conocía islas de prácticamente todos los archipiélagos importantes del Pacífico sur. Mapas elaborados con juncos indicaban la situación de la isla y la fuerza y la dirección del oleaje. Algunos de estos mapas, trazados en las islas Marshall en los últimos cien años, se conservan en museos occidentales.

Las leyendas tradicionales dan a entender el largo alcance de sus viajes y la destreza de sus navegantes. La historia más heroica tal vez sea la de Hui-te-Rangiora, quien en un viaje desde Raratonga, a mediados del siglo VIII, pasó entre rocas blancas y desnudas que se alzaban sobre un mar monstruoso hasta llegar a un lugar cubierto por una capa de hielo continua. Algunos mitos atribuyen el descubrimiento de Nueva Zelanda al divino Maui, que pescaba rayas látigo

gigantes usando como cebo su propia sangre; menos inquietante es Kupe, indiscutiblemente humano, quien afirmó haber sido guiado desde Raratonga, tal vez a mediados del siglo X, por la visión del dios supremo Io. Posiblemente, sin embargo, lo que siguió fue la migración del koel de cola larga. Las indicaciones que recibió fueron: "Que la ruta avance a la derecha del Sol poniente, de la Luna o de Venus en el segundo mes del año".

Alrededor del año 1000, los polinesios se acercaron posiblemente al límite de las posibilidades de la navegación con la tecnología de que disponían. Su expansión dejó comunidades aisladas en los lugares más remotos que alcanzaron: las islas Hawái, Nueva Zelanda, la isla de Pascua y las islas Chatham. Durante los siglos siguientes, los habitantes de estas tierras apartadas no tuvieron ningún contacto con el resto del mundo. Hawái se halla fuera del curso del viento; su descubrimiento fue un acontecimiento excepcional, que no podía repetirse, salvo por accidente, hasta que una tecnología náutica revolucionaria trajera una nueva clase de barcos al Pacífico, en el siglo XVIII. La isla de Pascua, Nueva Zelanda y las Chatham se hallaban simplemente demasiado lejos para poder mantener el contacto con la zona de origen de los polinesios. Quedaron en la más absoluta soledad, fuera del alcance del resto de la humanidad. Incluso las islas de Pitcairn y Henderson, que se encuentran a tan solo algunos días de navegación de Mangareva, cayeron en un aislamiento tan completo cuando la guerra interrumpió sus relaciones comerciales con esta última, hace unos quinientos años, que sus habitantes terminaron abandonándolas. Si la isla de Pascua hubiera mantenido el contacto con otras sociedades polinesias, sin duda hubieran llegado hasta ella los perros y los cerdos: pero el único ganado de la isla eran los pollos, posiblemente porque fueron los únicos animales que los primeros colonizadores pudieron transportar con vida. Esta isla tampoco hubiera podido desarrollar una cultura tan singular de no hallarse aislada: fue la única de la zona que desarrolló la escritura, y sus famosas estatuas de piedra, aunque similares a las del resto de la Polinesia, tienen un estilo propio. Las culturas de Nueva Zelanda divergieron enormemente respecto al resto de las sociedades polinesias. Los idiomas son todavía hoy mutuamente comprensibles, pero la estética, los rituales y sobre todo las tradiciones probaron tener muy poco en común cuando los etnógrafos comenzaron a compararlos. En el siglo XIX. Hawái era más parecido al resto de la Polinesia, pero poseía una técnica agrícola distinta, particularmente intensiva, y unos reinos relativamente grandes que terminaron uniéndose en un imperio que abarca todo el archipiélago. Los habitantes de las islas Chatham, en cambio,

abandonaron por completo la agricultura –el sustento principal en las demás sociedades polinesias–.

Si la navegación polinesia no pudo mantener el contacto entre las distintas islas, obviamente era incapaz de llegar más allá. Los polinesios fueron los navegantes más intrépidos e imaginativos antes de la era moderna. Crearon una red de comunicación por mar abierto con rutas de miles de kilómetros, lo que superaba los logros que cualquier otra sociedad de ese tiempo fuera de las áreas de influencia del monzón. La expansión de los pueblos isleños completó la población de la Tierra. Pero nunca llegaron a cruzar el Pacífico. Tampoco pudieron establecer rutas regulares de comunicación en ambas direcciones entre la totalidad de sus asentamientos. Estos logros tuvieron que esperar a la aparición de una tecnología más poderosa en una era posterior.

EPÍLOGO

Jesús Silva Fernández
Embajador de España en Panamá

Durante una intensa jornada, este seminario de la Fundación Ramón Areces ha permitido examinar el pasado, presente y futuro del océano Pacífico desde distintas perspectivas: históricas, marítimas, geoestratégicas, políticas, científicas o económicas. Una vez más, la Fundación Ramón Areces ha cumplido con su objetivo fundacional como es el de permitir el debate y el estudio de las cuestiones que preocupan a la humanidad; y nada más actual, en estos comienzos del siglo XXI, como el océano Pacífico que en este año 2013 conmemora 500 años desde su descubrimiento por parte del extremeño Vasco Núñez de Balboa, el primer europeo que divisó este inmenso océano. Un hecho que hunde sus raíces en la historia, pero que mantiene su vigencia y actualidad 500 años después. Con razón los panameños hablan de lo sucedido el 25 de septiembre de 1513 como el inicio de la globalización y, en última instancia, su razón de ser como nación en el mundo. En efecto, la Panamá moderna sigue cumpliendo un papel imprescindible como eje de la globalización mundial, como plataforma de negocios, de tráfico marítimo o aeronáutico, como cruce de caminos y lugar de encuentro de empresas, personas y culturas.

Permítanme por ello que felicite, en primer lugar, al director de la Fundación Ramón Areces, embajador Raimundo Pérez-Hernández y Torra, y a todo su dinámico equipo por haber organizado, en un momento tan oportuno, este interesante seminario, que ha reunido a una selección de prestigiosos expertos internacionales en las distintas disciplinas científicas examinadas durante esta jornada.

También es de justicia elogiar y agradecer el atinado trabajo que ha realizado el profesor Francisco Montero como coordinador de la jornada, demostrando una vez más su buen hacer y su amor por Panamá y por sus gentes, tras una dilatada trayectoria profesional y personal en la que ha servido de puente entre dos

naciones como Panamá y España que se conocen y se quieren desde hace muchos años.

2013 es sin duda el gran año de Panamá, en el que se conmemorarán no solo los 500 años del descubrimiento del océano Pacífico; es también el año en que será la capital de Iberoamérica, como sede de la próxima Cumbre Iberoamericana de Jefes de Estado y de Gobierno, pero también del VI Congreso Internacional de la Lengua Española, demostrando, una vez más, su ambiciosa apuesta por convertirse en un lugar imprescindible en América.

En estos momentos estelares para Panamá, España está próxima, acompañando a los panameños en sus afanes como lo venimos haciendo desde hace muchos siglos, algo de lo que es testimonio este magnífico seminario que hoy clausuramos.

Muchas gracias y mis felicitaciones a todos los que lo han hecho posible.

Calle Vitruvio, 5
28006 Madrid. España

www.fundacionareces.es
www.fundacionareces.tv

FUNDACION RAMON ARECES