



## *Las condiciones prácticas de los viajes de Mendaña y Quirós a Oceanía*

**Annie Baert**

Universidad de Tahití

Entre los historiadores que se interesaron por los viajes de Mendaña y Quirós a Oceanía, destacan lógicamente autores españoles, dado el origen de aquellos navegantes, e ingleses, ya que muchos de los archipiélagos descubiertos<sup>(37)</sup> fueron colonizados por Gran Bretaña, y siguen utilizando la lengua inglesa. Pero, aunque algunas de las islas (Marquesas, Tuamotu, Vanuatu) son, o fueron, territorios franceses, existen muy pocas obras al respecto en la lengua gala.

Se trata de tres expediciones: las dos primeras estaban mandadas por Álvaro de Mendaña de Neira, y la tercera por Quirós<sup>(38)</sup>, quien ya había formado parte de la segunda como piloto mayor.

-1567-1569: Descubrimiento de las Islas Salomón

-1595-1596: Islas Marquesas y Santa Cruz

-1605-1606: Varias de las islas Tuamotu y Vanuatu

Las tierras descubiertas se hallan todas en el hemisferio sur, entre 0° y 25° de latitud, y esparcidas por unos 90° de longitud, entre las islas Tuamotu y Nueva Guinea.

Los tres viajes se realizaron en un corto período, de menos de 40 años, precedido y seguido de «agujeros negros»:

-el viaje de 1567 fue el primero que se realizó después del descubrimiento del Tornaviaje.

-el de 1606 fue el último que emprendió la Corona española por el [24] Mar del Sur, y los archipiélagos descubiertos no recibieron ninguna visita europea en los 200 años que siguieron.

-estas tres fueron las únicas expediciones que se organizaron a partir de la costa del Perú.

Si bien no se trata aquí de relatar otra vez aquellos tres viajes, no será inútil resumirlos brevemente.

La flota del primero constaba de dos navíos, mandados por Mendaña, que zarparon de El Callao el 20 de noviembre de 1567. La primera tierra fue avistada<sup>(39)</sup> el 15 de enero de 1568 y, el 9 de febrero, llegaron a las Islas de Salomón, más precisamente a Santa Isabel, que ha conservado su nombre.

Mendaña se quedó en ella seis meses, durante los que encargó a su piloto mayor, Hernán Gallego, que llevara a cabo la exploración sistemática del archipiélago, gracias a la construcción en el sitio mismo de un barco de poco calado: los tres viajes de dicho bergantín permitieron el descubrimiento de más de 20 islas.

La flota levó anclas definitivamente el 17 de agosto de 1568. Después de una travesía muy penosa, durante la que Mendaña descubrió dos islas más, llegó finalmente a Nueva España el 19 de enero de 1569, y a su punto de partida, El Callao, el 22 de julio de 1569.

Los resultados concretos de esta expedición no sedujeron a las autoridades, ocupadas en otros temas, y Mendaña tuvo que hacer ásperas y largas gestiones antes de poder organizar un segundo viaje, que tuvo lugar, por fin, 25 años después del primero, siendo uno de sus propósitos mayores establecer una colonia española en las islas de Salomón.

La flota, cuyo piloto mayor era Pedro Fernández de Quirós, se componía esta vez de cuatro navíos, y llevaba a unas 400 personas, entre las cuales había mujeres y niños. Zarpó de El Callao el 16 de junio de 1595, hizo escala en diversos puertos de la costa peruana para completar abastecimiento y dotaciones, y llegó al grupo sur de las islas Marquesas el 21 de julio. Éstas no eran las islas Salomón que venían buscando los españoles, por lo que sólo se quedaron dos semanas en ellas.

Volvieron a levar anclas el 5 de agosto: el 7 de septiembre, la flota vio la isla de Tinakula, y luego desapareció la nao almiranta; al día siguiente, llegaron a Santa Cruz: se trataba de la isla de Nendo, la mayor del archipiélago que hoy se llama Santa Cruz Islands, en la provincia de Temotu.

Aunque comprobaron, de nuevo, que no eran propiamente las islas de Salomón, los españoles decidieron instalarse allí y construir un pueblo en la ribera, en el que se quedaron dos meses: período marcado por crímenes, tentativas de rebelión, y la muerte del propio Mendaña, el 18 de octubre. [25]

Doña Isabel, que había heredado de su marido la dirección<sup>(40)</sup> de la expedición decidió renunciar, provisionalmente, a aquel establecimiento y salir primero a buscar la nao almiranta; luego, al ser inútiles estos esfuerzos, pondría rumbo a Filipinas, donde

pensaba abastecerse de nuevo y reclutar nuevos colonos para volver después a Santa Cruz. Por consiguiente, mandó desenterrar el cuerpo de su marido, que fue embarcado en la fragata, y los españoles izaron las velas el 18 de noviembre. El 10 de diciembre, desapareció el segundo barco, la galeota, y el 19 de diciembre, le tocó la misma suerte a la fragata. La capitana, en adelante sola en medio del ancho mar, pasó por delante de las islas Guam y Rota (en las islas Marianas), donde los navegantes obtuvieron algunos víveres frescos, sin detenerse empero, y alcanzó Filipinas el 14 de enero de 1596. Soltó el ancla finalmente en la bahía de Manila el 11 de febrero.

Doña Isabel se quedó allí seis meses: se casó con el sobrino del gobernador, quien se encargó de arreglar el navío y abastecerlo, y volvió a hacerse a la mar el 10 de agosto. Después de una penosa travesía, llegó a Acapulco el 11 de diciembre y se instaló provisionalmente en México con su nuevo marido. Quirós se embarcó en una nao de pasajeros y llegó a Lima el 5 de junio de 1597.

Éste, valiéndose de su experiencia, quería organizar un nuevo viaje y hallar el famoso continente austral, pues consideraba que anunciaban su presencia todas aquellas islas recién descubiertas. Pero de nuevo, las autoridades de Lima se mostraron poco dispuestas a apoyar tal empresa. Salió entonces para España, y luego para Roma, donde sus proyectos misioneros obtuvieron el apoyo activo del Papa, lo que convenció a Felipe III de que le otorgara su confianza. La flota salió entonces de El Callao el 21 de diciembre de 1605 y descubrió varias de las islas Tuamotu. El 30 de abril, llegó ante la gran isla de Vanuatu, a la que Quirós, llamó primero *Isla Cardona*, y luego *La Austrialia del Espíritu Santo* (hoy se llama sencillamente Santo), que Quirós imaginó ser la costa septentrional de la Tierra Austral.

Los españoles se quedaron en ella unas seis semanas, durante las que Quirós fundó una Orden de Caballería, y una ciudad. La flota volvió a salir a explorar el 8 de junio pero las condiciones de viento separaron los navíos. El de Quirós se dirigió entonces hacia México, llegando al puerto de La Navidad el 21 de octubre de 1606.

Váez de Torres, quien más tarde acusó a Quirós de abandonarlos deliberadamente, tomó el mando de los dos navíos restantes y, el 27 de junio, de acuerdo con lo que las órdenes disponían para tales circunstancias, puso rumbo al sur hasta alcanzar los 21° de latitud, y luego, no habiendo avistado ninguna tierra, volvió a subir al norte. Así es como llegó a Nueva Guinea, a la que volvió a bautizar *Magna Margarita* y pasó por el estrecho que hoy lleva su apellido. Alcanzó [26] finalmente Manila el 22 de mayo de 1607, tras recorrer más de 3.000 millas náuticas. No se ha sabido nada de él después de esta fecha.

Poco tiempo después, Quirós, de nuevo en Madrid, hacía gestiones para organizar un cuarto viaje. Pero los rumores sobre su infeliz mando del precedente disuadieron a las autoridades, quienes lo entretuvieron, mandándolo luego al Perú, aunque sin órdenes precisas. Murió en Panamá, en 1615.

Las islas del Mar del Sur volvieron a caer en el olvido durante cerca de 200 años. Luego habían de venir Wallis, Bougainville, Cook, Boenechea, Gayangos, y muchos famosos navegantes europeos más. Pero dos siglos de mejoras tecnológicas habrían modificado totalmente las modalidades de los viajes por mar.

Por eso me pareció interesante estudiar en esta tesina las condiciones prácticas en las que Mendaña y Quirós realizaron aquellos tres viajes, para determinar si se asemejaban más a los de fines de la Edad Media, ilustrados por Cristóbal Colón, o a los del siglo XVIII, que surcaron, con el éxito que sabemos, el gran Mar del Sur.

He estudiado primero el régimen de los vientos del Pacífico, con los límites que imponían a los navegantes, así como los barcos de los que constaban las tres flotas.

Luego, he intentado saber más sobre la navegación propiamente dicha, las tripulaciones y las situaciones que éstas vivieron.

Por fin, he procurado describir la vida cotidiana a bordo: alojamiento, higiene, agua dulce, víveres, enfermedades, vestidos y distracciones.

Con este fin, he examinado los trabajos publicados sobre dichos temas, sin dejar, por supuesto, de carearlos con las fuentes documentales de la época.

Pero también me he valido de mi propia experiencia de la navegación a vela por las islas del Pacífico, con los temores, alegrías y limitaciones que siempre conlleva; habiendo navegado en yates modernos, rápidos, bien equipados, puedo quizás comprender mejor, hasta diría desde adentro, lo que vivieron los navegantes del siglo XVI.

## EL VIENTO Y LOS NAVÍOS

### 1. El viento

«Si fuese posible hacer andar un navío sin viento, es cosa que importaría», escribía Quirós en 1610, soñando con librarse de aquellos soplos caprichosos, algo desde luego totalmente imposible en su época.

Cuando penetraron en el Pacífico, los primeros navegantes españoles sólo podían fundarse en lo que sabían del régimen de los vientos del Atlántico, aunque no todo era semejante. Existen sin embargo tres constantes: [27]

- los vientos alisios, del noroeste en el hemisferio norte y de sudeste en el hemisferio sur, que soplan aproximadamente hasta los 30° de latitud.
- las zonas sin viento: a proximidad del ecuador y de las altas presiones.
- los grandes vientos de oeste, a partir de 40° de latitud. Quirós los llamaba «vientos generales».

Por consiguiente, un navío que salía de El Callao, en el Perú (12° de latitud sur) podía navegar viento en popa, fácilmente, hasta la otra extremidad del Pacífico.

La dificultad brotaba cuando se trataba de volver, ya que ningún barco podía ir contra los alisios. Fue Fray Andrés de Urdaneta quien resolvió el problema en 1565: utilizando el monzón de verano, que crea vientos de sudeste en la zona de Filipinas, puso rumbo al

nordeste hasta los 35° o 40° de latitud norte donde, encontrándose con los grandes vientos de oeste, se dirigió hacia la costa californiana, que siguió por fin hasta el puerto español de Acapulco.

Aquel tornaviaje, aún después de descubierto, nunca fue fácil: solía durar unos seis meses, y numerosos fueron los navíos que se perdieron. Fue éste, por supuesto, el camino de regreso que siguieron las tres expediciones de Mendaña y Quirós. En la primera, la flota puso primero rumbo al sudeste, luchando inútilmente contra el viento durante más de dos semanas y finalmente, tras muchos titubeos, se dirigió al norte: ya en 32° de latitud, estalló una tormenta que separó a los navíos y estuvo a punto de acabar con ellos. La elección del tornaviaje se hizo resueltamente en las dos expediciones siguientes, lo que revela que iba mejorando el conocimiento del sistema de los vientos.

Pero no por ello habían desaparecido todos los obstáculos que les planteaban a los navegantes. Era imposible ir hacia una isla que estuviera a barlovento, para explorarla o, lo que era aún más grave, para ir por agua o leña.

Las calmas ecuatoriales frenaban la marcha de los navíos: se iban agotando los víveres, y pronto aparecía el escorbuto y nacían las rebeliones. Es lo que sucedió en particular a bordo de la *San Gerónimo*, entre Santa Cruz y Filipinas: «La paz no era mucha [...] se renovaron quejas, que duraron todo el viaje».

El navío corría el peligro de encallar en una costa a sotavento, en un arrecife o en unos bajos que brotaran delante de su proa. Prado escribe así que «si tardara a amanecer media hora, sin falta damos en unos baxos donde nos perdiéramos».

Era imposible desencallar un barco: cuando alguno daba en una costa del Caribe, los marineros intentaban llegar en una balsa hasta el puerto español más cercano: es lo que hizo el propio Quirós en la isla de Aves, en 1603, llevando a una parte de los pasajeros en la barca hasta La Guaira, en Venezuela; pero en medio del Pacífico, ni se podía pensar en ello. [28]

Por consiguiente, cuando se hallaban metidos en un archipiélago, tenían que renunciar a navegar por la noche, como Torres y sus hombres entre Nueva Guinea y Australia: «obligados por los muchos bajos, sólo navegan de día, los ojos bien abiertos, para buscar sobre las cinco de la tarde un puerto donde surgir y pasar la noche», no recorriendo más de 20 lenguas en 8 días; pero eso sólo se podía hacer cerca de las costas, y no en alta mar.

Era la misma impotencia cuando se trataba de salir de una bahía si soplaba el viento de fuera, empujando, además, el barco hacia tierra: éste, entonces, sólo dependía de sus anclas y amarras, que podían romperse en cualquier momento; en una situación parecida, el bergantín se salvó gracias a sus remos, pero hubiera sido imposible en un navío pesado, y se comprende la angustia de Quirós, en su nao «amarrada con un cablecito que parecía un hilo».

Asimismo, era imposible, entrar en una bahía para surgir en ella y abrigarse del viento, si éste venía de tierra: Quirós estuvo así durante tres días, frente a la bahía de San Felipe y Santiago, en Santo, que en realidad es un inmenso golfo, luchando en vano, y

hallándose luego a 20 leguas a sotavento, o sea a más de 100 Km: así fue como se separaron los navíos.

Era imposible dar media vuelta cuando se caía un hombre al agua; el pobre sólo podía contar en «un cabo que iba por popa para estas necesidades», y sucedió que algún día se cayó un marinero, «dando voces, que pedía socorro y las metía en el alma, se quedó sin ser más visto».

No se podía echar el ancla fuera del arrecife de un atolón al que querían ir por pescado, agua, leña o cocos: había que ponerse a la capa, pero entonces el viento apartaba a los navíos de la isla. Fue lo que pasó delante de Ducie, Henderson, Vairaatea, etc. y, de nuevo, los hombres empezaron a protestar, al punto que Quirós «hallábase presente al repartir [el agua], y cerrada la escotilla, guardaba las llaves della».

Estas son algunas de las limitaciones que imponía el viento, influyendo directamente en el cumplimiento de los objetivos de exploración y en las posibilidades de supervivencia de los navegantes, cuyos barcos estaban en constante peligro.

## 2. Los navíos

Escriben algunos autores que los de aquella época eran verdaderas cáscaras de nuez, cuando otros los presentan como auténticos navíos de alta mar. Tratemos de saber algo más claro sobre los barcos de Mendaña y Quirós.

Los más importantes en cada flota eran las naos, término genérico que suele referirse a barcos mayores que las carabelas, con castillo de proa, altas estructuras a popa llamadas alcázar o tolda, aparejo redondo en el trinquete y mayor, y latino en el mesana, bauprés con cebadera y hasta en algunas, cofa en el mayor. [29]

En cada viaje venían dos naos, la capitana donde navegaba el jefe de la expedición, y la almiranta, que llevaba al almirante, de rango inmediatamente inferior a aquél:

-el de 1567: capitana *Los Reyes* y almiranta *Todos los Santos*

-el de 1595: capitana *San Gerónimo* y almiranta *Santa Isabel*

-el de 1606: capitana *San Pedro* y *San Pablo* y almiranta *San Pedro*.

No todas las naos tenían las mismas capacidades veleras, y en particular González de Leza apuntó que «todos estos Navíos del Pirú [eran] malos de arribar con poca vela».

Aquellas naos poseían botes más pequeños, una barca y un batel, que iban a remo. La barca medía unos 8 m. de eslora y unos 3 m. de manga, siendo el batel un tercio menor que la barca. Servían en las operaciones de embarque y desembarque, ya que los navíos siempre estaban anclados a cierta distancia de tierra (no había muelles). Dado su peso y el alto bordo de los navíos, se necesitaba un sistema de poleas y cables para izarlas a cubierta o echarlas al agua.

Cuando se navegaba, estaban amarradas en la cubierta, y en las grandes tormentas, sucedía que las olas se las llevaban, como pasó en octubre de 1569; para evitar que, entonces, lo arrancaran todo a su paso, había que echarlas al mar de antemano: dolorosa decisión, ya que después se echaban en falta, ya no pudiendo los hombres saltar a tierra.

También servían para recuperar las anclas que no se había tenido el tiempo de levar, pero que no se podían abandonar, en las salidas precipitadas, como en la *Islas Peregrina*, el 2 de marzo de 1606.

En todas las expediciones, las naos venían acompañadas por barcos más ligeros, llamados zabra o patache, fragata, galeota y bergantín. Sin cubierta, de poco calado, con remos y vela, habían de navegar delante de la flota para señalar los bajos, reconocer los puertos posibles, explorar sistemáticamente las costas, o volver al Perú por socorro (este último caso no se presentó, pero los hombres en Santa Cruz, inquietos, temían que Quirós, bajo ese pretexto, los abandonara). En cada viaje había uno:

-en 1567: un bergantín, el *Santiago*, construido en las islas Salomón, con aparejos traídos del Perú, y apenas mayor, según Mendaña, que las grandes piraguas salomonenses. Realizó tres exploraciones sucesivas por el archipiélago recién descubierto, que no hubieran podido cumplir las naos.

-en 1595: una galeota, la *San Felipe*, con velas latinas, y una fragata la *Santa Catalina*, capaz de ceñir el viento: Mendaña la envió a buscar la almiranta, dando la vuelta a la isla del *Volcán*, lo que su nao podía hacer.

-en 1606: una zabra, o patache: *Los Tres Reyes Magos*, con velas latinas: ésta también fue enviada a dar la vuelta a otra isla, la de Santo, a ver si la capitana no «había dado al través» en la costa. [30]

Fueron varias veces aquellos barcos pequeños los que salvaron a las naos, como en la noche del 1 al 2 de marzo de 1606: «Esta noche, yendo la zabra delante, tiró un verso y se atravesó, diciendo un hombre della: ¡Tierra por proa!».

Siendo aquellas navegaciones tan peligrosas, era necesario prestar mucha atención a los dos elementos principales de la seguridad de los navíos, que eran las anclas y el timón.

No existía todavía la rueda de gobierno, sino que se gobernaba la nao con la caña de codaste, mediante una palanca vertical llamada pinzote, o pinjote, que le permitía al timonel ver las velas.

Las anclas, aunque eran de hierro (se decía «sacar el ferro del ancla»), podían torcerse, pues tenían «la caña y los brazos muy delgados». Solían ser siete: cuatro de 460 kilos, colocadas a proa, dos rezones de 50 y 100 kilos, destinados a espiar el navío; en la bodega del navío estaba la mayor, llamada ancla de la esperanza, o de la salvación, pues sólo se recurría a ella en los casos desesperados.

Tenían un anillo en la cruz, donde se fijaba un orinque con boyas, para sacar el ancla si estaba agarrada en una roca o si el coral «roía» los cables. Las boyas permitían también averiguar la presencia del ancla en las islas cuyos indios intentaban cortar las amarras, como en Marquesas o en Salomón.

Se comprenden entonces las precauciones de Quirós, quien, al llegar a Acapulco en 1606, tenía todavía a bordo «5 cables gruesos de Chile de 200 metros cada uno, y unas 250 libras de cable de Castilla viejo».

### 3. Dimensiones de aquellos navíos

Entre los textos oficiales que regían tal asunto, cabe destacar tres tratados de arquitectura naval que se publicaron en 1575, 1587 y 1611, *Itinerario de navegación de los Mares y Tierras Occidentales*, de Juan de Escalante, *Instrucción náutica para el buen uso y gobierno de las Naos*, de García de Palacio, y *Arte para fabricar, fortificar y aparejar Naos*, de Tomé Cano, así como las numerosas Ordenanzas Reales que se leían en las gradas de la Casa de Contratación de Sevilla.

Los constructores trabajaban sin planos, siguiendo las tradiciones del Renacimiento, como por ejemplo la regla de las proporciones áureas (manga=1, quilla=2, eslora=3), que se abandonó luego, como lo atestiguan las Ordenanzas de 1607.

Los textos oficiales se referían en particular al tonelaje, o capacidad de carga, expresado en toneles o toneladas, nociones difíciles de estimar hoy en día, teniendo cada región sus propias unidades de medida que, además, sufriendo modificaciones en 1590 por orden de Felipe II.

En la práctica, y teniendo en debida cuenta las susodichas reservas, se suele considerar que los navíos eran de las siguientes dimensiones: [31]

Viaje de 1567:

-*Los Reyes*: 300 toneladas, 29 m de eslora y 9 de manga

-*Todos los Santos*: 200 toneladas, 25 m x 8 m, nao a la que Mendaña calificó de «pequeña».

-*Santiago*: 30 toneladas tan sólo, lo que permitió en Guadalcanal que unos indios lo vararan en tierra a petición de Hernán Gallego.

Viaje de 1595:

-*San Gerónimo y Santa Isabel*: de 200 a 300 toneladas

-*San Felipe y Santa Catalina*: de 30 a 40 toneladas

Viaje de 1606:

-*San Pedro y San Pablo*: 150 toneladas, 26 m x 8 m

-*San Pedro*: 120 toneladas

-*Los Tres Reyes Magos*: de 20 a 30 toneladas.

Se puede notar así que el tamaño de las naos fue disminuyendo, pasando de 300 toneladas a 120: no se sabe exactamente si ello se debió a la experiencia adquirida o a restricciones financieras, siendo lo más probable que intervinieran ambos factores.

En cuanto a la arboladura, se calculaba según la unidad «U», que correspondía a la eslora del navío:

-el árbol mayor=U

- el trinquete=3/4 U
- el mesana=1/2 U
- el bauprés=1/2 trinquete.

Lo que representa para el San Pedro y San Pablo:

- mayor=26 m.
- trinquete=18,5 m.
- mesana=13 m.
- bauprés=9,5 m.
- verga mayor=10,6 m.
- entena del mesana=13 m.
- verga de la cebadera=8 m.

Se deduce de ello que la vela mayor tendría una superficie de unos 200 m<sup>2</sup>, o sea la misma que el espinaker de un velero de hoy, de sólo 14 m. de eslora y 11 toneladas de desplazamiento.

Se estima el calado de aquellas naos en unos 3 metros. Un navío de 18 m. de eslora tendría un desplazamiento de 120 toneladas métricas, por una carga útil (el volumen dedicado a los víveres) de 50 toneladas. [32]

#### 4. La construcción

Fray Juan de Torquemada escribe que los tres navíos del viaje de 1606 eran «los más fuertes y artillados que se han visto en entrambos mares».

Los cascos eran de madera, con clavos de hierro, o preferentemente de bronce. Ya existía una actividad de construcción naval en América, con la madera de la *acacia guatchapela*, famosa por su resistencia y longevidad, que salvó a la *San Gerónimo*, como lo cuenta Quirós: «sólo la ligazón sustentó la gente, por ser de aquella buena madera de Guayaquil [...] que parece jamás se envejece».

La jarcia era de cáñamo, a ser posible de Calatayud, alquitranado para aumentar su duración; a pesar de ello, los obenques de la *San Gerónimo* estaban podridos al llegar a Manila («no hubo verga que no viniese abajo»).

Las velas eran, a ser posible, de lienzo de Castilla: pensando en las reparaciones venideras, el precavido de Quirós embarcó 363 varas de lienzo del Perú, 200 libras de hilo y más de 700 agujas, cifras, a decir verdad, bastante asombrosas.

Era de suma importancia proteger los cascos contra los distintos enemigos a los que estaban expuestos: se infiltraba el agua entre las juntas de las tablas del casco, o podía el navío dar con una ballena (lo que le pasó a la *Los Reyes* menos de dos semanas después de zarpar) o con el fondo; además, en aguas tropicales, se incrustaban mejillones en la madera y la broma se la comía. Así es como la *Santa Catalina* empezó

a hacer agua, que «entraba por mucha parte», hasta tal punto que «se quedó sin ser más vista».

Aunque no fuera más que para conservar los víveres y las mercancías en buen estado, había que procurar la mayor estanqueidad posible, para lo que, en cada navío, había por lo menos dos bombas de achique: las más antiguas eran de madera y cuero, como las de la *San Pedro* y *San Pablo*; las más recientes eran de cobre y tenían una capacidad 10 veces superior. De todas maneras, era un trabajo agotador, que solía presentarse durante el tornaviaje, cuando los hombres estaban agotados, y presos del escorbuto: varias veces, se negaron a «suplir la bomba, cuatro veces al día», a pesar de la doble ración que se les prometía.

El calafateo era, pues, una operación vital. Consistía en meter estopa y brea entre las tablas; luego se untaba el casco con una mezcla de resina y sebo, ingredientes que figuran en el inventario de la capitana que Quirós entregó a las autoridades de Acapulco en 1606; después, a las obras muertas se les aplicaba aceite de ballena y resina de pino.

El carenado debía hacerse regularmente: era una operación muy delicada, que consistía en varar el casco en una playa que fuera ligeramente inclinada: se compraron en Lima 60 pellejos de carneros para proteger el casco del roce de la arena y los guijarros. Pero entonces el navío quedaba a merced de los ataques de los indios, lo que disuadió a Mendaña de dar carena en San Cristóbal: [33] mandó en cambio que se hicieran las reparaciones a flote y, algún tiempo más tarde, comprobó que la nao seguía haciendo agua.

Quirós se preocupó por estos asuntos con mucho cuidado, y nos ha dejado la receta de la *galagala*: era una excelente mezcla destinada a proteger los cascos, que se aplicó en Manila, con buenos resultados, a la *San Gerónimo*. Doña Isabel pudo así vender en México las mercancías que comprara en Manila y que llegaron en perfecto estado.

Dadas todas estas precauciones, veamos ahora qué fue de aquellos navíos.

Viaje de 1567: El *Santiago* fue remolcado al dejar las islas Salomón, y luego se soltó por popa, «porque hacía mucha mar». Las dos naos llegaron hasta México.

Viaje de 1595: La *Santa Isabel* desapareció, quizás, en alta mar, justo antes de llegar a Santa Cruz, con sus 182 pasajeros. Pero existe la posibilidad de que haya llegado a San Cristóbal donde, matados todos los hombres, se instalaron las mujeres y los niños.

La *Santa Catalina*, que hacía agua, desapareció; la *San Felipe* llegó hasta Mindanao, pero no se sabe nada de ella después de esta fecha; la *San Gerónimo* llegó a Manila y siguió navegando.

Viaje de 1606: la zabra llegó al Moluco, donde se quedó; la *San Pedro* llegó a Manila y siguió navegando; la *San Pedro* y *San Pablo* llegó a Acapulco y siguió navegando en la carrera de Filipinas.

Los gastos de los viajes de 1567 y 1606, y particularmente la compra de los navíos y su abastecimiento, corrieron a cargo de la Hacienda Real. En cuanto al de 1595, fue una

empresa privada, costeada por Mendaña y su esposa. La *San Gerónimo* la compró el adelantado a la Corona en una subasta pública.

El caso de la *Santa Isabel*, en esto también, merece algunos detalles aparte: se pagó con la dote de doña Isabel, pero luego, en el puerto de Cherrepe, algunos de sus tripulantes, disconformes con sus aparentemente pobres capacidades náuticas, la barrenaron en siete lugares del casco y se adueñaron de otra nao, de mejor parecer, cuyo dueño, encolerizado, pidió «a Nuestro Señor [...] que nunca llegase a salvamente la nao».

La galeota y la fragata pertenecían a sus respectivos capitanes.

Todos aquellos navíos eran sin duda los mejores que se pudieran hallar entonces. Prueba de ello es que las naos, excepto la *Santa Isabel*, realizaron travesías de ida y vuelta de casi 20.000 millas, y siguieron navegando.

## LA NAVEGACIÓN

### 1. Los pilotos y su formación

Había un piloto en cada barco, bajo la autoridad del piloto mayor, cuya formación había de ser impartida por la Casa de Contratación de Sevilla. [34] Dicho organismo, fundado en 1503 para regir el monopolio de España sobre el comercio con Indias, se preocupaba, entre otros temas, por la enseñanza de la navegación, recibiendo en ello la constante ayuda de la Corona.

Los pilotos mayores de los dos primeros viajes, Hernán Gallego y Pedro Fernández de Quirós, aprendieron el oficio navegando.

El de la tercera expedición era Juan Ochoa de Bilbao, sin duda un marinero cualificado, y acaso aún el único de los tres que hubiera pasado por la Universidad de Sevilla pero, mal aceptado por Quirós, fue destituido en el transcurso del viaje.

Viaje de 1567:

- piloto mayor: Hernán Gallego
- Los Reyes*: Juan Manríquez, secundado por Juan Enríquez
- Todos los Santos*: Gregorio González, y Pedro Rodríguez

Viaje de 1595:

- Piloto mayor: Pedro Fernández de Quirós
- San Gerónimo*: Domingo de Prol
- Santa Isabel*: Sebastián Valiero
- San Felipe*: Estomate Jordán
- Santa Catalina*: Domingo Gayón

Viaje de 1606:

- Pilotos mayores: Juan Ochoa de Bilbao, luego Pedro Bemal Cermeño, luego Gaspar González de Leza.
- Tres Reyes Magos*: Pedro Bernal Cermeño, ascendido luego a piloto mayor, luego a almirante.
- San Pedro y San Pablo*: Gaspar González, luego Pedro García Lumbreras

-*San Pedro*: Luis Vázquez de Torres, quien también era su capitán.

Podemos comprobar aquí que Quirós, avezado piloto, difícilmente encontraba a quien fuera digno de tal cargo.

Tomó este oficio tan en serio que incluso hizo investigaciones al respecto: inventó dos instrumentos de navegación, destinados a «conocer la diferencia de la aguja [...] y tomar la altura con más facilidad y certeza», que merecieron, en Roma, en 1602, los elogios de los mejores expertos de la época, pilotos, matemáticos y geógrafos.

También redactó un tratado de navegación, que consideraba como uno de los pilares de la grandeza de España, junto con las Letras; era éste un detallado compendio de todo lo que había de conocer un buen piloto, y en particular, calcular su rumbo, latitud y longitud y manejar los correspondientes instrumentos. [35]

## 2. Rumbo, latitud y longitud

El primero de dichos instrumentos es el compás, que indica el norte magnético: en un mapa donde figuraban las 32 divisiones del círculo, se fijaba una aguja a la que había que volver a imantar regularmente. El conjunto iba encerrado en una caja cilíndrica con tapa de vidrio y colgada a la cardán, introducida en la bitácora.

Los navegantes, desde el siglo XII, conocían la diferencia entre el norte magnético y el norte geográfico, la variación, pero, incluso en la época que nos interesa, eran incapaces de preverla y de incluirla en el cálculo del rumbo a seguir. El problema no se resolvió antes de fines del siglo XVII, a pesar de los repetidos incentivos de la Corona española.

Para conocer la latitud, se utilizaban el astrolabio, el cuadrante y la balestilla, con los que el piloto medía al altura del sol sobre el horizonte. Era difícil obtener resultados seguros en alta mar, en particular por los movimientos del navío, por lo que se sustituyó al astrolabio el cuadrante, más fácil de manejar. En cuanto a la balestilla, en el siglo XVI, sólo se utilizaba por la noche para medir la altura de algunas estrellas de referencia. No se realizaron adelantos en la concepción y fabricación de aquellos instrumentos antes de 1614, con el invento de Newton.

Sin embargo, es impresionante comprobar el grado de exactitud que lograron nuestros pilotos en sus cálculos. Hernán Gallego situó la bahía de la Estrella, en Santa Isabel (islas Salomón), en 7° 50' de latitud sur, cuando su posición efectiva es 7° 55'. El error fue, pues, mínimo. La diferencia podía, en ocasiones, alcanzar medio grado, o sea menos de 60 km, lo que verdaderamente era digno de estima para la época.

Por consiguiente, si ni Mendaña, ni nadie más tras él, pudo dar de nuevo con aquellas islas, se le debe achacar al problema de la longitud.

Saber qué hora es en el sitio donde está uno viene a ser lo mismo que conocer el número de grados de longitud entre dicho punto y el meridiano de referencia, hoy el de Greenwich, y en aquella época el de Sevilla, de las islas Canarias o de Cabo Verde. Pero no existió ningún medio seguro de saberlo hasta que John Harrison inventara en 1761 un cronómetro, del que Cook se llevó una copia en su viaje al Pacífico.

Sólo se podía conocer el tiempo con un reloj de arena, la ampolleta, a la que había que darle vuelta cada media hora: medida poco científica, y fuente de repetidos errores.

Era menester combinar este dato con la distancia recorrida, que hoy día se mide con una corredera, instrumento del que no disponían los navegantes del siglo XVI: sólo podían conformarse con estimarla, basándose en el conocimiento que tenían de su barco, del mar y de las corrientes, sin poder nunca disfrutar de cifras precisas. Así es como se añadían los errores con el paso de los días. [36]

Volvamos al ejemplo de la isla de Santa Isabel, cuya latitud estimó correctamente Gallego: cuando se trató de indicar su longitud, el piloto mayor fue mucho menos claro y, si queremos saberla, tenemos que partir de la posición que atribuye a la primera isla descubierta, Nui, para añadirle luego las distancias recorridas:

1450 leguas desde Lima a Nui  
+ 160 leguas desde Nui a Roncador  
+ 26 leguas desde Roncador a Santa Isabel  
= 1636 leguas desde Lima a Santa Isabel

Habiéndose fijado, en la Junta de Badajoz de 1524, el valor de la legua en 3,43 millas náuticas, se deduce que según Gallego, Santa Isabel se halla a  $1.636 \times 3,43 = 5.611$  millas de Lima, o sea 10.380 km, mientras que la distancia verdadera es de 7.200 millas, o 13.300 km: el error es, pues, de 1.600 millas, el 28% de lo calculado. Sin embargo, sólo se había equivocado en un 25% sobre la posición estimada de Nui: se nota entonces que, en menos de un mes, o sea muy poco tiempo, el margen aumentó, lo que era inevitable.

Por eso es por lo que Mendaña no consiguió dar de nuevo con las islas Salomón: las estimaba mucho más cerca de la costa americana de lo que estaban en la realidad.

Cuando decidió detenerse en Santa Cruz, le habría bastado con seguir navegando en el mismo rumbo durante dos días más para alcanzar San Cristóbal, pero ya se hallaba tan lejos al oeste de su posición estimada que no pudo resolverse a ello.

Los cálculos de Quirós son (levemente) menos inexactos que los de sus predecesores: el error sólo es del 5,6% en la longitud de Fatu Hiva (Marquesas), o del 8,8% en la de Hao (islas Tuamotu). Y, sin embargo, nadie volvió tampoco a encontrar aquellas islas antes de fines del siglo XVIII.

### 3. Los mapas

En 1567, los mapas del Pacífico era extremadamente sumarios, y el océano quedaba limitado por:

- al este, la costa de América, aún no explorada del todo
- al oeste, Guam y Filipinas, descubiertas por Magallanes en 1521, y Nueva Guinea, descubierta por Ortiz de Retes en 1545, junto al continente asiático.
- al norte, el Japón estaba representado muy cerca de California, no lejos de otro lugar mítico, el estrecho de Anián, que se suponía comunicaba con el Atlántico, simétricamente al de Magallanes.
- al sur, el mítico continente austral que, según se pensaba entonces, empezaba en el estrecho de Magallanes y tocaba Nueva Guinea. [37]

Es de notar, además, que los nuevos descubrimientos no hicieron sino reforzar la creencia en su existencia. Por una parte, no se podía concebir que unas islas tan diminutas fueran otra cosa que las vanguardias de una importante «tierra firme». Sarmiento escribía así que «al hombre más simple del mundo le hiziera sospechar que tan poca tierra y tan poblada no podía sustener en tan gran golpho sin sustentarse al abrigo de otras mayores tierras».

Por otra parte, Quirós no podía imaginar que los polinesios fueran capaces, como lo fueron, de cruzar el Océano Pacífico cuando a él le había costado tanto, y consideraba, con algo de condescendencia, que «el uso de razón destes indios y sus embarcaciones citan a brevedad de navegación».

Por fin, los geógrafos de aquella época, considerando que el viento era producido por las masas continentales (que «echan viento de sí»), veían en los alisios de sudeste una confirmación más de su presencia. Fue también esta concepción la que impidió que nuestros navegantes buscaran el tornaviaje por las altas latitudes del sur, lo que hubiera acertado el tornaviaje.

En 1595, Mendaña le mandó a Quirós que hiciera cinco mapas, destinados a los pilotos: en ellos sólo figuraban la costa del Perú, de 7° sur a 18° sur, y dos puntitos, muy lejos al oeste, en 7° sur y 12° sur. Estaban así concebidos para permitirles alcanzar las Salomón, que Mendaña situaba en dichos grados de latitud meridional.

Pero así impedía que se separaran de la capitana, navegando por cuenta propia hacia Filipinas, atraídos por la posibilidad de buenas ganancias en aquella tierra donde florecía el comercio o, sencillamente por su fama de «tierra de promisión», española y cristiana. Sin embargo, éste es el trayecto que tuvo que recorrer Quirós después de la muerte de Mendaña: realizó entonces la hazaña de llevar a los supervivientes desde Santa Cruz hasta Manila, sin mapa.

Los pilotos, debían luego completar los mapas, indicando en ellos la posición de los nuevos descubrimientos, y comunicarla a la Casa de Contratación. Sólo se ha conservado un mapa de Quirós, quien decía haber dibujado más de 200, y cuatro de Prado y Tovar.

Si bien es verdad que la Corona deseaba que se guardara el secreto sobre las tierras avistadas por sus súbditos, ello nunca se cumplió, encargándose el propio Quirós de su

publicidad: uno de sus memoriales fue traducido al francés, holandés, inglés, alemán, latín y portugués, entre 1610 y 1613. Y los navegantes que siguieron sus estelas por el Mar del Sur no ignoraban nada de ello (véanse Jacob Le Maire en 1615, o el mapa publicado en la *Histoire des navigations aux mers Australes*, de Charles de Brosses en 1756).

Los pilotos, que necesitaban concertar sus puntos regularmente, hacían juntas en la capitana, en alta mar, si el tiempo lo permitía. Cuando el estado del mar se lo impedía, se gritaban, a voz en cuello, sus cálculos de un navío al [38] otro: aquello no podía sino sembrar la inquietud entre los hombres, que podían así darse cuenta de la incertidumbre general.

#### **4. Los hombres de mar**

Los hombres encargados de la marcha del navío se dividían en marineros, grumetes y pajes.

Los marineros tenían de 20 a 40 años: llevaban el timón, hacían las guardias y maniobraban bajo las órdenes del contra maestre. Según García de Palacio, habían de ser 20 en una nao de 100 a 300 toneladas, pero las listas de tripulantes que se han conservado para estos tres viajes sólo registran la presencia de 6 a 12 marineros en cada uno. Es, pues, de suponer que los soldados tenían que participar también en las actividades náuticas. Además se embarcaba a unos esclavos, que no eran registrados como marineros, pero que, sin duda, debían ayudar en las maniobras: por ejemplo, eran 20 en las naos del primer viaje, que pueden sumarse a sus 18 marineros.

Los grumetes tenían de 17 a 20 años: trepaban por los obenques, se quedaban en las gavias para mirar las islas, hacían la aguada, iban por leña, bajo las órdenes del guardián. Después de tal aprendizaje, podían ascender a marineros. Habían de ser de 8 a 15 en una nao de 100 a 300 toneladas pero, lo mismo que para los marineros, se comprueban en las naos de Mendaña y Quirós cifras inferiores a las recomendaciones de los tratadistas, probablemente por los mismos motivos.

Los pajes tenían de 8 a 10 años. Los más afortunados embarcaban, como paniaguados, al servicio de un oficial; en cuanto a los demás llamados pajes de nao, tenían que hacer las tareas más incómodas, bajo las órdenes del guardián. También debían cambiar cada media hora las ampolletas, recitando letanías.

Otras personas imprescindibles a bordo eran el despensero, el carpintero y el calafate. Conocemos el detalle de los salarios mensuales del primer viaje:

salario de un marinero=25 pesos (lo que equivalía al precio de 100 comidas servidas en una venta de El Callao, o a tres botijas de vino)

salario de un grumete=un poco más de 16 pesos

salario de los despenseros, carpinteros y calafates: 37 pesos

salario de un contra maestre: de 40 a 50 pesos

salario de los pilotos: 100 pesos

salario del piloto mayor: 116 pesos

Es de apuntar que los pilotos cobraban un salario extraordinario por su comida, amén de una botija de vino por mes. Parece que los pajes no recibían [39] ningún sueldo. En cuanto a los esclavos, se pagaba su salario a su dueño, encargado a cambio de alimentarlos y vestirlos: Hernán Gallego, por ejemplo, tuvo que cuidar siete esclavos negros de su pertenencia.

Los salarios corrieron a partir del 1 de noviembre de 1567, o sea 19 días antes de la salida, hasta la visita oficial de los navíos por el Tesorero, el 13 de septiembre, 53 días después de llegar a El Callao. Se solía pagar un adelanto a los hombres de mar: así, los del primer viaje cobraron seis meses de salario antes de embarcarse, y los del tercero recibieron el sueldo de doce meses.

El 20% de la gente de mar era de origen extranjero: portugueses, italianos, flamencos, alemanes, griegos, franceses, amén de indios y negros, a pesar de los textos oficiales que limitaban el número de extranjeros embarcados a 6 marineros, e imponían que todo contramaestre fuera español. Dicha prohibición nunca se respetó en los hechos, dado el fuerte atractivo que representaba España para los países vecinos. Quirós habla del contramaestre de la *San Gerónimo*, por ejemplo, llamado Marcos Marín, diciendo que era «arragocés», lo que significa que era oriundo de la ciudad de Ragusa, en Sicilia, (y no que era aragonés, como escribió erróneamente el traductor Markham). Pero no siempre se puede adivinar el origen de los marineros, pues muchos habían «castellanizado» su apellido, como otro arragocés, del tercer viaje, llamado Juan Francisco.

En alta mar, por la noche, se hacían tres guardias, de cuatro horas cada una, con arreglo a un turno rotatorio, bajo la responsabilidad del capitán o del contramaestre, del maestre y del piloto: la primera y la última se llamaban lógicamente guardia de prima y guardia del alba.

No presentaban dificultad particular, pero tal no era el caso de la segunda, mucho más penosa, por pasar enteramente a oscuras, sin que nada viniera a ayudar al hombre de turno a no dormirse: por eso se la designaba con el revelador nombre de guardia de la modorra.

No sólo había que velar en alta mar: en puerto también era imprescindible vigilar las amarras y prevenir todo peligro de incendio.

Los relatos de las travesías suelen evocar de manera muy escueta las bellas jornadas de navegación: al llegar a las islas Marquesas, Quirós celebraba «haber venido a popa, breve el tiempo, amigo el viento, bueno el pasto», resumiendo así las últimas cinco semanas. En cambio, describen las tormentas mucho más detalladamente, sea en los tornaviajes por las altas latitudes, sea en las zonas tropicales, cuando les tocaba la temporada de los ciclones. Se desprende de todos aquellos textos una impresión de apocalipsis («parecía hundirse el mundo») y de muerte inminente.

Para concluir con los aspectos puramente náuticos de aquellos viajes, notaremos que los últimos progresos del conocimiento se codeaban con unas supersticiones medievales, agravada aún por las condiciones de vida a bordo. [40]

## LA VIDA A BORDO

### 1. Alojamiento

Sólo los altos mandos de la nao disponían de alojamiento en un camarote privado, situado a popa, de tamaño proporcional a su rango.

Los demás pasajeros vivían en la cubierta o en la bodega, a proa, durmiendo en el mismo suelo, sobre unas esteras, gozando de una superficie de 1,5 m<sup>2</sup> por persona, y guardando sus efectos personales en una caja.

En las zabras, galeotas y fragatas, desprovistas de cubierta, las condiciones eran peores aún, pues todos vivían expuestos «al sol, sereno, y lluvia».

### 2. Higiene y agua dulce

Es de notar la presencia a bordo de animales vivos, como reservas de víveres frescos, o destinados a reproducirse en las islas por descubrir: gallinas, terneras, cerdos, cabras, sin hablar de los perros que auxiliaban a los soldados, o eran meros animales de compañía. Esto significa que también había que embarcar paja para su comida y su cama.

También había animales «clandestinos», como ratones o piojos, y cucarachas que luego encontraban los marineros en el agua, que ponían «ascosa y hedienda».

Las letrinas, que nunca evocan los autores de relatos, se limitaban a una tabla agujereada, por encima del agua.

Sólo se podía pensar en el aseo corporal o en lavar la ropa durante las escalas, pero en alta mar era imposible, por las pocas reservas de agua. La única que escapaba a dichas restricciones era doña Isabel, que «era muy larga en gastar [el agua]», aún en los peores días de las travesías, y aunque argüía que podía disfrutar de su hacienda como le pareciera, su egoísmo estuvo varias veces a punto de provocar rebeliones entre los hombres que decían que «lavaba su ropa con su vida de ellos».

Y es que en el agua dulce residía el punto más débil de aquellas empresas, imponiéndose a cualquier otro motivo puramente geográfico, determinando la decisión de detenerse, o no, en las islas avistadas, y manteniendo permanentemente a los marineros en estado de rebelión latente.

Cuando iban a la aguada, los hombres tenían que cavar el suelo con «barretas y azadones» embarcados a este efecto, lo que fácilmente imaginamos sería gran estorbo al saltar a tierra. Y una vez en la playa, tenían que enfrentarse a los indios, que los veían como ladrones, lo que lamentaba Quirós, apuntando que «no se podía excusar buscar de comer en tierra, aguada y leña».

El agua se conservaba en frágiles botijas de barro, que «se quebraron y salaron con agua de la mar la mayor parte» en las tormentas, o se perdieron al [41] saltar a tierra cuando las olas «los arrollaron y arrebataron». Por eso Quirós prefería las pipas de madera, pero eran poco estancas y, en Santa Cruz, estaban «rotas», por no haber quien las aderezase».

Según las Ordenanzas Reales, las raciones diarias habían de ser de 1,5 a 2 litros, pero muchas veces bajaban a ½ litro por día, y hasta una vez fueron de un cuartillo, o sea 1/4 litro cada dos días en la *Los Reyes*, y en la *Todos los Santos* se daba «una pochuela, que es como la mitad de medio cuartillo». Se repartían bajo la responsabilidad del maestro, que debía valerse de medidas de lata o de cobre para evitar injusticias, o sospechas de ello.

Por eso, representaba tanta esperanza el «artificio conque se saca agua dulce de la salada». Aunque este invento se suele atribuir al francés Jean Gautier, en 1717, Quirós lo menciona ya en 1598, diciendo que lo mandó experimentar el marqués de Cañete, y se llevó uno en el viaje de 1605.

Del éxito de su inauguración durante la travesía de las islas Tuamotu, escribe Fray Munilla: «si no fuera por [...] el yngenio que se trajo para sacar agua dulce de la salada, se pasara mucho mas trabajo».

Sin embargo, dicha máquina presentaba un grave inconveniente, el fuerte consumo de leña para calentar el agua salada, lo que, finalmente, no suprimía la imperiosa necesidad de saltar a tierra para abastecerse. Y así es como los navegantes siguieron sufriendo sed por mucho tiempo.

### 3. Cocina y víveres

El mayor peligro que acechaba a los hombres en alta mar era el de incendio: por eso estaba terminantemente prohibido ir con «vela encendida, ni otro fuego abajo de cubiertas, si no fuere dentro de una lanterna». Por el mismo motivo, el fogón estaba en la cubierta, aislado de la madera por una capa de tierra, y siempre apagado antes de la puesta del sol. Cuando hacía mal tiempo, no se encendía y los hombres no podían «adereçar de comer». No había cocinero a bordo, excepto para los altos mandos.

Según el inventario de la capitana de Quirós, sabemos que los hombres comían en platos de madera o escudillas de barro, guisaban en cacerolas u ollas de cobre, tenían cucharas de plomo. Los oficiales bebían en cubiletes de plata, y los marineros en liaras.

Los víveres que los navegantes podían embarcar sólo alcanzaban para doce meses, lo que acarrea, de nuevo, la ineludible necesidad de abastecerse en tierra, a cambio de pacotilla. Pero los objetos del trueque pronto dejaban de apetecer a los indígenas, y entonces se imponían el uso de la fuerza, aunque a veces procedían con sorprendente moderación: «allaron thener poca comida, y tomaron alguna parte por no les desposeer del todo, y se dexo el rrescate a las puertas de las casas». [42]

La conservación de dichos víveres estaba bajo la responsabilidad del maestro. Según un memorial de Quirós, los alimentos que se conservaban mejor eran la harina, el bizcocho, la carne y el pescado en salmuera, o salado y secado, el vino, el vinagre, el aceite, la manteca, etc. Otros eran golosina predilecta de los insectos: lentejas, garbanzos, frijoles, maíz.

Las raciones aportaban, en teoría, de 3.500 a 4.000 calorías diarias. En la práctica, faltaban a menudo los víveres, o estaban averiados, en particular durante el tornaviaje, y su reparto se hacía bajo el control de un alférez, del escribano y del despensero. También hay que tener en cuenta la limitada capacidad de carga de los navíos: en 1605, Quirós se llevó 40 toneladas de bizcocho, con lo que estaría abarrotada la bodega.

El vino no formaba parte de las raciones ordinarias, pero lo había a bordo y, en circunstancias excepcionales, se lo distribuía a los hombres agotados o desesperados.

Una fuente de víveres frescos y sanos era la pesca pero, en el Pacífico intertropical, pobre en peces, no se produjo más que una vez. En cambio, las lagunas ofrecían aguas más ricas.

Tenemos a este respecto el relato de un trágico caso de ciguatera: fue la intoxicación general acaecida el 27 de mayo de 1606, en la isla de Santo (Vanuatu), después de comer los hombres unos pescados cogidos al cordel: eran cabrillas y pargos, carnívoros, ávidos de pececitos *Acanthurus*, siendo éstos a menudo tóxicos, pues consumen ciertas algas filamentosas: «toda la gente estava hechada al conbez pidiendo confesión porque se estava muriendo».

Los remedios que se emplearon fueron ventosas y sangrías, para eliminar las «sustancias malignas», la ingestión de aceite, destinada a provocar vómitos, y jarabes a base de opio para sosegar el dolor: «dióseles triaca a todos, y esta les hizo grandísimo prouecho». Puede apuntarse, para terminar, que si no murieron los hombres, es que la ciguatera pocas veces causa la muerte en individuos que no suelen consumir regularmente pescado; también lo debieron a su robusta constitución.

#### **4. La salud**

Las «fiebres tropicales» acosaban a los hombres, a partir de un mes de escala en puerto: eran la malaria; la disentería amebiana y el paludismo, que hacían estragos en unos hombres debilitados por los muchos trabajos y la mala alimentación, a los que añadía Quirós «los desconciertos y otros contrarios»: causaron numerosas muertes en los dos primeros viajes, y ninguna en el tercero, probablemente por el clima más salubre de Santo, combinándose este factor con una estancia de menor duración.

Cuando por fin dejaban aquellos puertos malsanos, estaban «casi todos enfermos, pero alegres, pareciéndoles que ya tenían sus trabajos acabados». [43]

Sin embargo, les quedaba por sufrir el escorbuto. Debido a una carencia en vitamina C, era por consiguiente inevitable en las largas travesías en las que dicha dolencia

empezaba a manifestarse al cabo de seis semanas: mató a muchos hombres durante el largo tornaviaje de las dos primeras exploraciones y, otra vez, a nadie en la tercera, sin duda gracias a una pesca milagrosa a la mitad del camino, de la que escribe Quirós: «comióse fresco a pasto franco; [...] suplió la falta de carne y duró hasta el puerto de Acapulco, y sobró».

En cuanto a las enfermedades venéreas, según Taillemite, no era desconocida la sífilis en Tahití cuando hizo escala en ella Bougainville, y no parecía preocupar desmesuradamente a los indígenas. ¿Dejaron los españoles «la sífilis como recuerdo de su visita»? Nada permite responder a esta acusación, a todas luces injusta.

El médico, al que también se llamaba «barbero», o «boticario y cirujano», sólo figura como tal en las listas de tripulantes del tercer viaje: sería sin duda por las conclusiones que Quirós sacara de las precedentes expediciones, en las que su ausencia fue ampliamente sentida.

Amén de las sangrías, ventosas y jarabes, son de notar la mazamorra (gachas de maíz y azúcar), almendras, ungüentos de aceite de coco, depurativos y laxantes, emplastos y unos caldos, de los que Quirós nos ha dejado una receta, acompañada de consejos de higiene.

## **5. Vestidos y distracciones**

Los marineros aún no llevaban uniforme, sino una blusa con capucha o un sayuelo de paño, atado a la cintura, y zaragüelles que bajaban desde la cintura a los tobillos. Probablemente iban descalzos a bordo, aunque Quirós mandó comprar alpargatas. Se cubrían la cabeza con gorras de lana roja. Los oficiales vestían camisa y jubón, calzas o pantalones cortos, de seda o tafetán, y medias. Tenían un sombrero, adornado con plumas. En las expediciones a tierra, los hombres llevaban «escaupiles», túnicas acolchadas de algodón al estilo de los antiguos mejicanos.

En cuanto a las mujeres que participaron en el segundo viaje, los relatos no nos informan sobre su vestimenta.

Las distracciones, sumamente vigiladas por el capitán y los religiosos de la nao, se resumían en tres palabras: «jugar, hablar, y leer». El juego solía estar prohibido por las Ordenanzas Reales, excepto si se jugaban cosas de poco valor, ya que empujaba a los hombres a pelear, blasfemar y jurar. Al marinero sorprendido jurando, se le privaba de comida y agua por un día, y si reincidía, lo ponían en el cepo. La charla llevaba muchas veces a la constitución de facciones con tentativas de rebelión y, por lo tanto, era objeto de particular vigilancia. La lectura era más bien colectiva, dado el alto grado de analfabetismo de aquellos hombres y versaba sobre libros de contenido moral y religioso, o histórico y épico. [44]

La vida a bordo era, pues, penosa y monótona, pero si duda no lo sería mucho más que la existencia que aquellos hombres hubieran llevado en tierra. Y si los oficiales gozaban

de condiciones más llevaderas que los tripulantes, los peligros eran los mismos para todos.

## CONCLUSIÓN

Al empezar este trabajo, me preguntaba a qué época vincular estos tres viajes.

Bien es verdad que la máquina de sacar agua dulce de la salada representa un gran adelanto para su siglo, comparable con la de la expedición de Bougainville.

Pero en lo que se refiere a los dos problemas que debe resolver un navegante, o sea saber dónde está y llegar a dónde quiere, es evidente que Mendaña y Quirós distaban mucho de ello y que navegaban, en el sentido propio como en el figurado, por lo desconocido, sin poder estar seguros siquiera de que las islas que andaban buscando existían verdaderamente. Y en cuanto al régimen de los vientos, Cristóbal Colón sabía más del que reinaba en el Atlántico que Mendaña en 1567 sobre el del Pacífico.

La *San Pedro* de Quirós tenía dimensiones y capacidades veleras comparables con la *Santa María* del famoso Descubridor, mientras que *La Boudeuse*, que medía 40 m. de eslora por un volumen de 960 toneladas y una carga útil de 500 toneladas, era capaz de ceñir el viento, se dirigía el timón con rueda, y sólo llevaba a 210 hombres, o sea pocos más que la *San Gerónimo*.

Bougainville era capaz de calcular su longitud, y conocía la existencia de «Nueva Guinea, Carpentaria, las islas de Salomón, la Tierra Austral del Espíritu Santo», y uno al menos de sus compañeros había leído las relaciones de Mendaña y Quirós. Para terminar, no se le planteaba el problema del tornaviaje ya que, con su barco «moderno», dio la vuelta completa a los océanos.

Los viajes de Mendaña y Quirós se inscriben pues en la irresistible búsqueda colombiana, a la que, en cierta manera, vinieron a rematar. Colón, Magallanes y Quirós, los tres, eran unos extranjeros al servicio de España, aunque por la anexión de Portugal en 1580, Quirós era de hecho ciudadano de la Corona de Castilla cuando hizo sus dos viajes. El Renacimiento aún permitía franquear fronteras de Estados que aún no lo eran del todo, lo que ya no sería posible en las naciones construidas del siglo XVIII.

Si Mendaña y Quirós no pudieron ir más allá en la ampliación del conocimiento del Pacífico, y si nadie más lo hizo durante dos siglos, es que había que esperar a que unas condiciones de navegación mejores hicieran «rentables» esas expediciones, y que fueran otra cosa que carreras alocadas delante del viento.

Quedan ahora por examinar, en la misma perspectiva, en un futuro trabajo, los demás aspectos de los viajes de Mendaña y Quirós. Por consiguiente se [45] estudiará su organización civil, administrativa y política: las personas embarcadas, su identidad, su calidad, su número, sus salarios; el financiamiento público o privado de las expediciones; sus objetivos y su grado de cumplimiento, o de fracaso, y los motivos del mismo.

Luego se estudiará su carácter militar y religioso: por una parte, los soldados embarcados, su número, identidad, papel, salarios, armamento, intervenciones en tierra; por otra parte los sacerdotes y frailes, su identidad, su material, el propósito de su presencia a bordo, sus intervenciones en alta mar y en tierra, los relatos que dejaron, y los planos misioneros a los que dieron lugar estos viajes.

En fin, procuraré determinar cómo Mendaña, Quirós y sus compañeros vieron las islas del Pacífico y sus moradores, para hacer dos comparaciones: la primera, con la visión que tuvo Cristóbal Colón de América y de los Amerindios, la segunda con la de sus sucesores del siglo XVIII.

Intentaré concluir sobre el eco que tendrían estos viajes, en España y en el resto de Europa: sin duda la noticia se difundiría más rápidamente que la del descubrimiento de América, que había alejado, más allá del horizonte, la existencia del mítico Paraíso Terrenal. Al dar a conocer a Europa nuevos archipiélagos, Mendaña y, sobre todo, Quirós, le dieron renovado vigor que, hasta el día de hoy, no se ha apagado. [46]

## BIBLIOGRAFÍA BREVE

El relato más completo:

*Historia del descubrimiento de las regiones australes hecho por el capitán Pedro Fernández de Quirós.* (Tres tomos). Edición de Justo Zaragoza, Madrid, 1876.

Ediciones de documentos relativos a los tres viajes:

-Celsus Kelly y Gerard Bushell: *Australia Franciscana*. (Seis volúmenes). Franciscan Historical Studies (Australia) y Archivo Ibero-americano (Madrid), 1963 a 1974.

-Celsus Kelly: *Calendar of documents (Spanish Voyages in the South Pacific)*, Franciscan Historical Studies y Archivo Ibero-americano, 1965.

-Celsus Kelly: *La Australia del Espíritu Santo*. Hakluyt, 1966.

-H. N. Stevens: *New Light on the Discovery of Australia*: Hakluyt, 1930.

-Pedro Fernández de Quirós: *Memoriales de las Indias Australes*. Ed. de Óscar Pinochet de la Barra, Historia 16, Madrid 1991.

Las naos y la vida a bordo:

-Martínez Shaw, C: *El Pacífico español, de Magallanes a Malaspina*, Ministerio de Asuntos Exteriores, Madrid 1988.

-Landín Carrasco, A: *Islario español del Pacífico*, Instituto de Cooperación Iberoamericana, Madrid 1989.

-Landín Carrasco, A: *Descubrimientos españoles en el Mar del Sur*, Editorial Naval, Madrid 1992.

-Rubio Serrano, J. L.: *Arquitectura de las Naos y Galeones de las Flotas de Indias*, Málaga, 1991.

-Martínez Hidalgo, J. M.: *Las naves del descubrimiento y sus hombres*, Madrid 1991.

-Pérez-Mallaina Bueno, P. E.: *Los hombres del Océano*, Sevilla 1992.

-Trueba, E.: *Sevilla marítima, siglo XVI*, Sevilla 1990.

## ANEXOS

### Descubrimientos

\*Para más claridad, los topónimos que se han conservado se han escrito en caracteres standard; los que no han prosperado, en cursiva.

\*\*No coinciden todos los autores en la identificación de las tierras descubiertas. Nos atenemos aquí a las últimas publicaciones al respecto, de A. Landín Carrasco (*op. cit.*).

### Descubrimientos de Mendaña en 1567-1569:

-el 15 de enero de 1568: Nui (archipiélago de Tuvalu, 7° 15' S; 177° 10' E) llamada *Isla de Jesús*. [47]

-el 1 de febrero, los *Bajos de la Candelaria*: arrecife Roncador (6° 10' S; 159° 20' E)

-el 9 de febrero: Santa Isabel (Salomón)

El primer viaje del bergantín, entre el 7 de abril y el 5 de mayo, permitió los siguientes descubrimientos:

-la *isla de Ramos* (sin duda Malaita, 9° S; 161° E)

-la isla San Jorge (al sur de Santa Isabel)

-las *islas Florida, Galera, Buenavista, San Dimas, y Guadalupe* (grupo de islas Nggela Sule, 9° S; 160° 20' E)

-*isla de Guadalcanal* (9° S; 160° E)

-la *isla Sesarga* (Savo, 9° 10' S; 159° 50' E)

-Las islas *San Nicolás, San Jerónimo, y Arrecifes* (sin duda en el grupo New Georgia)

-La *isla San Marcos* (Choiseul, 7° S; 157° S)

El bergantín salió de nuevo a descubrir el 19 de mayo:

-la isla San Cristóbal (la mayor de todo el archipiélago)

-la *isla Treguada* (Ulawa 9° 45' E; 161° E)

-las *islas Tres Marías* (Olu Malua)

-la *isla San Juan* (Uki Ni Masi)

-la *isla San Urbán* (Islas Rennel)

El último viaje del bergantín empezó el 4 de julio y se descubrieron:

-Santa Catalina (10° 54' E; 162° 27' E)

-Santa Ana (10° 50' S; 162° 28' E)

Durante el regreso a Nueva España:

-Los *Bajos de San Bartolomé* (atolón de Maloelap, Islas Marshall, 8° 40' S; 171° E)

-La *Isla de San Francisco* (Isla de Wake, al norte de las Marshall, 19° 20' N; 166° 30' E)

### **Descubrimientos de Mendaña en 1595-1596:**

El 21 de julio: *Islas Marquesas de Mendoza*: hoy el grupo meridional de las Islas Marquesas, o en lengua indígena: Henua (o Fenua) Tane (lo que significa «Tierra de los Hombres»)

-*Magdalena* (Fatu Hiva)

-*San Pedro* (Motane)

-*Dominica* (Hiva Oa)

-*Santa Cristina* (Tahuata) [48]

El 20 de agosto: *San Bernardo* (Islas Danger, 10° 53' S; 165° 49' W)

El 29 de agosto: *Isla Solitaria* (Niulakita, Tuvalu, 10° 45' S; 179° 30' E)

El 7 de septiembre: Tinakula

El 8 de septiembre: *La Huerta* (Tomotu Noi)

*Recifes* (grupo de las islas Swallow, 10° 20' E; 166° E)

Santa Cruz (Ndende, 10° 43' S; 165° 48' E)

### **Descubrimientos de Quirós en 1605-1606:**

El 26 de enero de 1606: *Luna Puesta, o Encarnación* (Ducie, junto a Pitcairn, 24° 40' S; 124° 48' W)

El 29 de enero: *San Juan Bautista* (Henderson, junto a Pitcairn, 24° 22' S; 128° 18' W)

El 3 de febrero: *San Telmo* (Marutea, en las Tuamotu, 21° 19' S; 135° 38' W)

Del 3 al 5 de febrero: *Las Cuatro Coronadas* (Vavao, Tenarunga, Vahanga y Tenanaro, del grupo Acteón, estando la segunda en 21° 22' S y 136° 32' W)

El 9 de febrero: *San Miguel* (Vairaatea, 19° 20' S; 139° 13' W)

El 10 de febrero: *La Conversión de San Pablo* (Hao, 18° 26' S; 140° 40' W)

El 12 de febrero: *La Decena* (Tauere, 17° 22' S; 141° 30' W)

El 13 de febrero: *La Sagitaria* (Reka-Reka, 16° 50' S; 141° 56' W)

El 14 de febrero: *La Fugitiva* (Raroia, 16° S; 142° 30' W)  
El 21 de febrero: *San Bernardo o Isla del Pescado* (Carolina, 10° S; 150° 15' X)  
El 1 de marzo: *Peregrina* (Rakahanga, en las Cook, 10° 3' S; 161° 6' W)  
El 7 de abril: *Nuestra Señora del Socorro* (Taumako, Islas Duff, en las Salomón, 9° 57' S; 167° 13' E)  
El 22 de abril: Tikopia (12° 18' S; 168° 55' E)  
El 25 de abril: *San Marcos* (Mere Lava, en Vanuatu, 14° 25' S; 168° 3' E), luego *Vergel* (Merig), *Margaritana* y *Sierra Clementina* (sin duda las islas Maewo y Oba [hoy Ambael])  
El 27 de abril: *Virgen María* (Santa María o Gaua, 14° 20' S; 167° 30' E), luego *Los Portales de Belén* (Vanua Lava), *Las Lágrimas de San Pedro* (Islas Saddle, en Vanuatu, y Mota [hoy Mota Lava])  
El 30 de abril: La mayor isla de Vanuatu, a la que Quirós llamó primero *Isla Cardona*, luego *La Austrialia del Espíritu Santo* (hoy, Santo)

Durante el regreso a Nueva España:

El 10 de junio: *El Pilar de Zaragoza* (Ureparapara, 13° 10' S; 167° 20' E)  
*Buen Viaje* (Butaritari, al noroeste de las islas Gilbert [hoy Kiribati], 3° S; 172° 31' E)

### **Descubrimientos de Luis Váez de Torres en 1606:**

El 14 de julio: *San Buenaventura* (Tagula, en el archipiélago de las Luisiadas, 11° 38' S; 153° 10' E) [49]

Don Diego de Pedro y Tovar nos dejó un mapa de la *Tierra de San Buenaventura* (bahía de Milne, visitada de nuevo por John Moresby, en 1873) en el que se hallan los siguientes detalles:

- Puerto de San Francisco* (bahía de Oba)
- Bahía de San Millán* (Jenkin's bay)
- Cabo fresco* (Challis Head)
- Isla de San Benito* (Paples Island)
- Boca de la batalla* (Rocky Pass)
- Isla de San Facundo* (Blanchard Island, o Doini)
- Isla de Manglares* (Didymus Island)
- Isla de San Antonio* (West Island)
- Isla de la Palma* (Bead Island)

Del 10 al 28 de agosto:

- Isla Mira como vas* (Brumer Island)
- la bahía de San Lorenzo y Puerto de Monterrey* (Orangerie Bay), y en el mapa n° 3 de

Prado y Tovar, se hallan:

- Isla Santa Clara* (Bona Bona)
- Bahía de Nuestra Señora de la Asunción* (Mullen's Harbour)
- Isla de San Bartolomé* (Mailu)
- Cabo Llano* (Debana Point)
- Isla Embaidora* (Imuta)
- Cala de Helvires* (Glasgow Harbour)
- Isla Villabonillos* (Bonarua)
- Isla Encubridoras* (Millport Bay)
- Puerto de Valdetruxas* (Millport Harbour)
- Isla La Llana* (Laloura)
- Isla Verde* (Delami)
- Isla de la Madera* (Ainiuro o Lopom)
- Villada* (Eunaro)
- Isla de Nogales* (Península de Poioro)

Durante todo el mes de septiembre, Prado cruzó el golfo de Papúa y apuntó las siguientes islas:

- Isla San Juan Bautista* (Manubada o Local, frente a Port Moresby)
- Isla Maladanza* (Bristow)
- Isla de los Perros* (Dungeness)
- Isla de los Caribes* (Turtle Baked)
- Isla de los Hermanos* (Gabba)
- Volcán Quemado* (Long)
- Nuestra Señora de Monserrate* (Mount Ernest Island)
- Cantáridas* (Twyn and East Strait)

En el mar de Arafura:

- Isla Ostiones* (Lakahia) [50]

El mapa nº 4 de Prado nos indica la bahía de *San Pedro de Arlanza* (Triton Bay, en 4° S y 134° 5' E), con:

- La isla de Luis Vázquez de Torres* (Aiduma)
- Puerto de San Juan del Prado* (Kayumerah).

El 29 de octubre, Torres pasó la *Boca de Tovar* (el estrecho Nautilus) y la isla *Navaja* (Adi) y luego reconoció:

- la bahía Bermeja* (Sebakor)
- Isla de San Simón y San Judas* (en la extremidad occidental de la Península de

Kumawa)

-*Las Cinco Hermanas* (Islas Pisang)

-*El Archipiélago* (Schildpad)

-*Islas de las Buenas Nuevas*, el 9 de noviembre (las islas Fam, cerca del estrecho de Dampier), donde toma conciencia de la insularidad de Nueva Guinea.

Por fin, el 13 de noviembre, se halla de nuevo en aguas conocidas, las del Maluco: Torres dejó la zabra y 20 hombres en Temate, y luego alcanzó Manila. [51]

2010 - Reservados todos los derechos

Permitido el uso sin fines comerciales

---

[Facilitado por la Biblioteca Virtual Miguel de Cervantes](#)

Sútese como [voluntario](#) o [donante](#) , para promover el crecimiento y la difusión de la [Biblioteca Virtual Universal](#) [www.biblioteca.org.ar](http://www.biblioteca.org.ar)

Si se advierte algún tipo de error, o desea realizar alguna sugerencia le solicitamos visite el siguiente [enlace](#). [www.biblioteca.org.ar/comentario](http://www.biblioteca.org.ar/comentario)