

LA NAVEGACIÓN TRANSPACÍFICA

María del Carmen VELAZQUEZ
El Colegio de México

DESDE FINES DEL SIGLO XV portugueses, españoles, ingleses, franceses y otros europeos tenían harta prisa por llegar a las islas en donde se cogía el clavo, la canela, la pimienta y en donde abundaban el oro y las sedas. Los españoles, como todos sabemos, tomaron la delantera en esta búsqueda de la ruta asiática por el occidente, pero el primer resultado que tuvo la empresa de Colón, patrocinada por los Reyes Católicos, fue el hallazgo de una formidable barrera de tierra que impedía la navegación oceánica hasta la Especiería. De repente, los intrépidos marinos se vieron distraídos en su empeño por el encuentro con el Nuevo Mundo.

Al principio, al empezar el siglo XVI, trasmontar el continente que interceptaba el paso a los navegantes deparó muchas sorpresas a los exploradores hispánicos. Aparentemente la entrada al Nuevo Mundo no presentaba muchas dificultades a los exploradores: islas que parecían estar muy cerca una de otra, grandes y pequeños ríos que desembocaban en el Atlántico, por donde llegaban los europeos, invitaban a los exploradores a penetrar al interior. Sin embargo, sólo la propia entrada fue fácil, pues las dificultades y penalidades empezaban y se acrecentaban a medida que, contra las corrientes, se aventuraban por las tierras desconocidas.

Fue realmente cosa de mucha suerte que los españoles llegaran primero a las islas del Caribe y muy poco después a la tierra firme, a lo que ahora denominamos América Central,

pues si al chocar con las islas desconocidas hubieran desembarcado mucho más al norte, como parece que lo hicieron los normandos, quizá no habrían tenido la fortuna de avistar, al cabo de tan pocos años, la imponente Mar del Sur.

Habiendo corrido tantos riesgos al navegar la Mar del Norte hacia el occidente desconocido, las dificultades geográficas y las rivalidades políticas sirvieron de acicate a los españoles para llegar cuanto antes al oriente.¹ Con muy pocos años de diferencia, 1513 y 1520, ellos dieron con las dos rutas de mar y tierra posibles: la más corta y directa para una conexión de poniente a Levante, descubierta por Vasco Nuño de Balboa en la parte más angosta del continente, y la que parece inspirada por los visionarios de la edad antigua, los que creían que debía existir un paso para unir los mares, la ruta por un estrecho, hallado por Magallanes y Elcano en el confín del continente, en una expedición que, además, fue la primera que llegó a la Especiería por el occidente.

No tardaron mucho tiempo en convencerse los navegantes ibéricos de que "no es el camino de mar como el de tierra, que por donde se va por allí se vuelve", como dice el jesuita Acosta, pero tampoco era posible establecer la ruta del comercio navegando todos los mares del globo. El Nuevo Mundo resultaba una barrera exasperante para quienes ansiaban llegar a Asia. En darle la vuelta se perdían naves, hombres y dineros. Entonces no tuvieron más remedio los españoles que dejar los barcos y aventurarse por la tierra. Pero en esos recorridos se fueron topando con los pobladores indígenas contra los que tuvieron que pelear las más de las veces. Para las huestes hispanas eso se convirtió en un reto que luego aceptaron, pero también en una dilación que los alejaba de las riquezas orientales, Sin embargo, pronto se dieron cuenta de que en buena medida era circunstancia aprovechable, pues una vez en contacto con los habitantes nativos podían recibir de éstos muchas valiosas ayudas para subsistir y para atravesar el continente. Por tanto buscaron la conexión poniente-levante ocupando la tierra que se les ofrecía de por medio como descanso para aliviar lo largo y azaroso del viaje de circunnavegación. Sin embargo no fue

por la tierra que había cruzado Balboa en poco tiempo, sino por la altiplanicie mexicana por donde fue posible unir las rutas marítimas que conducirían a oriente por una vía que se acercaba lo más posible a un retorno por donde se había ido.²

Cuando Hernán Cortés llegó a Tenochtitlan y dominó a los aztecas, en 1521, enseguida se hizo cargo de la ventajosa situación en que había quedado e inició sin tardanza la búsqueda por tierra del camino que habría de ponerlo frente a la Mar del Sur y con ello en la posibilidad de establecer la navegación hacia la Especiería. Es bien conocido el pasaje de su quinta carta de relación en donde participa a Carlos V que sus navíos están “muy a punto de hacer su camino”, “porque ya que no se descubra estrecho yo pienso dar por aquí camino para la Especiería”.

Las tierras que Cortés pidió al rey en premio de sus servicios fueron aquéllas por donde iban los caminos indígenas que llevaban al Océano Pacífico, unas por el reino de Michoacán,³ hacia el noreste hasta las soñadas Californias, y otras por la ruta de Tehuantepec. Desde entonces los habitantes de la Nueva España intervinieron en las expediciones al oriente y “desde el puerto de Navidad hasta todo lo que dicen las Californias”, fue explorado y visitado por numerosos navegantes.

En tanto que marinos de todas nacionalidades recorrían litorales y se aventuraban por alta mar, los reyes de Castilla y Portugal llegaron a un acuerdo sobre la posesión portuguesa de las islas de la Especiería (Tratado de Zaragoza, 1529). Que daban para los españoles, sin embargo, las islas del archipiélago de Malasia, visitadas por Magallanes y a las que Ruy López de Villalobos había empezado a llamar Filipinas en 1542. En una de ellas, de nombre Luzón, fundarían los españoles la ciudad de Manila (1571), término oficial de la ruta española al oriente. Asimismo se empezaba a identificar al Japón en el conjunto de las islas asiáticas y el comercio con estos otros isleños atraía a los españoles.

Algunos años más tarde del paso de Cortés por la altiplanicie mexicana, en 1559, Felipe II mandó organizar, en Nueva España, otra expedición que fuera al “descubrimiento de las

islas del poniente hacia los Malucos” y que tratara de encontrar la ruta del tornaviaje a la Nueva España. El virrey de México, don Luis de Velasco,⁴ sabía que un marino guipuzcoano, Andrés de Urdaneta, tenía experiencia en la navegación de la Mar del Sur pues había formado parte de la armada que el emperador envió a la Especiería al mando de García Jofré de Loayza en 1525. Llegado después Urdaneta a la Nueva España había tomado parte en diferentes empresas de mar y tierra y por último, cansado de solicitar mercedes, había ingresado en la orden de San Agustín (1553). Éste fue el piloto a quien encargó buscar la ruta del tornaviaje. Como general de la expedición que partió del puerto de Navidad en 1564 iba Miguel López de Legazpi. Esta armada arribó a las islas Filipinas y después de dejar a Legazpi y a su gente ocupados en la conquista de las islas, Urdaneta partió de Cebú hacia la Nueva España, en 1565. Encontró la ruta de regreso, no por donde había ido, sino aprovechando vientos y corrientes más al norte de las que empujaban los navíos de ida, y avistó el continente en la región llamada de las Californias, mucho más al norte del puerto de Navidad. De allí, costeano, llegó a Acapulco en octubre de ese año.

Del júbilo de los de Nueva España por haber completado la navegación a las islas del poniente quedan varias constancias. También de numerosos memoriales y peticiones al rey encareciendo su apoyo a nuevas expediciones para descubrir otras islas, así como para proteger y explorar bien la ruta del tornaviaje.⁵

Hoy sabemos que el viaje de oriente a occidente de fray Andrés de Urdaneta determinó la ruta que se había de seguir por tres siglos para llevar las mercancías orientales al Nuevo Mundo y a Europa.⁶ Pero otros europeos del siglo XVI no se dieron por vencidos en esta carrera para conectar Asia con Europa por el poniente sino hasta bastantes años después. La fuerza de la expansión marítima de la edad moderna había de lograr aún algunas expediciones notables por su radio de acción aunque no por cumplir las finalidades concretas con que se emprendieron.

Después de los viajes de Magallanes y García Jofré de Loay-

za los rumores eran de que el estrecho por ellos cruzado se había cerrado y no fue sino hasta cincuenta años después, en agosto de 1570, cuando Francis Drake, robando cartas de mar españolas y con ayuda del piloto portugués Nuno da Silva, volvió a cruzar el estrecho para penetrar en la Mar del Sur y por la ruta hispánica llegar hasta el Maluco.⁷ La hazaña de Drake disipó la anhelosa esperanza de la Corona española de que la ruta por el estrecho de Magallanes por ardua e ignorada evitaría a los rivales el acceso a la Mar del Sur y con ello la llegada de competidores al oriente.⁸ A partir de ese segundo viaje de circunnavegación otros ingleses y algunos holandeses la emplearon para atacar las posesiones españolas de la costa, para robar los barcos que navegaban por el litoral y en última instancia para arribar a las islas de Asia.

Por otra parte, en la segunda mitad del siglo xvi los ingleses emprendieron numerosas expediciones en busca del paso a la Mar del Sur por el norte (*Northwest passage*). Ellos lograron el conocimiento de los litorales y de las bahías del este de Norteamérica, pero, en vista de su fracaso para encontrar un estrecho, desistieron de su empeño y, como los españoles, poco a poco dejaron la navegación con este propósito y explorando por tierra atravesaron el continente. La estéril búsqueda inglesa del paso por el norte se extendió durante todo el tiempo que los españoles usufructuaron su línea de navegación Acapulco-Manila, pero no por lenta y retardada dejó de significar una continua amenaza para el dominio español de la ruta de comunicación transpacífica.

Una vez, pues, que los navíos españoles empezaron a ir y volver por el Océano Pacífico la atención de la Corona española se fue concentrando en proteger la ruta comercial. Más de un siglo de aventuras españolas por mar y tierra demandaban el sosiego y la atención administrativa de los funcionarios de la Corona para poder sacar el provecho económico con que se había iniciado la búsqueda de la ruta occidental a la especiería.

Tocó entonces al gobierno de la Nueva España vigilar las tierras del litoral del Pacífico, desde el punto en que las naos de Filipinas se acercaban a la costa hasta el puerto de Acapulco,

para saber dónde era posible encontrar “refresco” para los viajeros de tan largo viaje,⁹ mantener puestos de vigilancia que dieran aviso al interior del virreinato de las naves que se acercaban a la costa y erigir una fortaleza en el puerto-terminal que protegiera los desembarcos de las mercancías orientales.¹⁰

DESDE QUE LLEGÓ a Nueva España la nao de Felipe Salcedo, conducida por Andrés de Urdaneta, el rey y las autoridades del virreinato proyectaron exploraciones¹¹ por “la costa de la Nueva a España por el Mar del Sur hacia la parte norte”. No faltaba además quien quisiera encargarse de las exploraciones, así como de buscar la manera de explotar las pesquerías de perlas y de peces en la parte del litoral conocido. Pero había pocos individuos que inspiraran confianza a la Corona y que llenaran los requisitos de conocimientos y experiencia exigidos. La atención de la Corona, además, empezaba a caer en departamentos separados. Por ejemplo, la protección del estrecho de Magallanes, encargada a Pedro Sarmiento de Gamboa en 1579-1580, se separó de la vigilancia de la ruta de Filipinas. A aquellos marinos que cruzaban por el hemisferio norte se les ordenaba que al llegar a las costas de California se detuvieran a reconocerlas. En los años de 1585 y 1587 tuvieron este encargo el cosmógrafo Francisco Gali, que llegó al Nuevo Mundo en la nao San Juan, y Pedro de Unamuno, capitán de la nao Nuestra Señora de Buena Esperanza. En 1595 Sebastián Rodríguez Cermeño salió del puerto de Cavite en el navío San Agustín, propiedad del capitán Pedro Sarmiento, quien lo ofreció al rey para hacer el descubrimiento de la costa de Nueva España. Avistó la costa a los 38½ grados de latitud en noviembre y el día 7 de ese mes tomó posesión de la tierra en nombre del rey poniéndole a la bahía en donde desembarcó el nombre de San Francisco.¹²

El conocimiento que se iba teniendo del litoral de Nueva España se conseguía a costa de muchos trabajos y de considerables pérdidas.¹³ En el momento en que se ordenaba que se hiciera una expedición entraban en juego muchos intereses: los de los que ambicionaban el permiso para explorar porque obtenían licencias para comerciar y rescatar las riquezas de la tierra o el mar,

los de los que ambicionaban el ennoblecimiento o los títulos, los de armadores y dueños de embarcaciones que se ocupaban de negociar con ellas vendiéndolas o avituallándolas, amén de los de promotores o gestores en las cortes peninsular y virreinal. El interés, pues, del rey en afianzar y proteger sus dominios y sus rentas se convertía en un juego de competencia para lograr el favor real y con ello la ganancia y la preeminencia personal.

Tratándose de un comercio de "tan crecidas ganancias" como era el asiático todos querían participar en él aunque no se les escapaba lo difícil y peligroso de la empresa.¹⁴ Por ello tenían que ser individuos muy ambiciosos y temerarios quienes se lanzaran a correr los tremendos riesgos de la navegación transpacífica. Y, una vez en la aventura, todos querían sacar el mayor beneficio de ella, despreciando lo que podía aminorar su provecho: burlaban la vigilancia de las autoridades, cargaban las naos hasta los topes, adelantaban o demoraban la salida.

La captura por Tomás Cavendish de la nao *Santa Ana* que volvía de Filipinas, en 1587, fue el toque de alarma que obligó al rey y a los comerciantes a tomar en cuenta una nueva situación. Antonio de Sierra en la información que hizo en la ciudad de Guadalajara sobre la captura de la nao dice: "... no traíamos artillería ninguna, de ningún género, ni pólvora, ni munición".¹⁵ Sedas, oro, algalia, almizcle y perlas se perdieron al primer disparo del inglés. Más de dos millones de pesos para beneficio del enemigo. Para prevenir pérdidas de tal naturaleza el rey facilitó en esos años los trámites para que se efectuaran los reconocimientos precisos y específicos que se tenían proyectados de tiempo atrás. A fines del siglo *xvi* y principios del *xvii* fue Sebastián Vizcaíno el promotor más perseverante del cuidado de la línea de navegación transpacífica.

Por los autos hechos sobre los méritos y servicios de Sebastián Vizcaíno en la ciudad de México, del 3 de julio al 20 de noviembre de 1603, sabemos que en el año de 1577, cuando Felipe II mandó juntar en los reinos de Castilla gente de a pie y de a caballo para la pacificación del reino de Portugal, Vizcaíno acudió con armas y caballos proporcionados por su padre, quien era "caballero de cuantía, hijodalgo y de notoria calidad".

En este servicio gastaron los Vizcaíno muchos pesos de oro.¹⁶ Después pasó a las islas Filipinas. Consta de los mismos autos que permaneció en Manila de 1586 a 1589 y que durante su estancia en esa ciudad contribuyó a la construcción de la for-

En 1585 Hernando de Santotis y otros españoles habían formado una compañía para que desde el Puerto de Navidad hacia el norte, por las costas de California, comerciaran en ropa, cacao, pescado y otros productos marítimos. Ellos prometían además continuar localizando los bancos de perlas. Tenían que construir una fragata y una lancha para empezar sus expediciones comerciales. Se obligaban a dar al rey la veintena de las perlas que cogieran durante los primeros diez años del negocio. Por su parte el virrey se comprometió a conservarles la exclusiva del comercio y a que nadie en veinte leguas a la redonda se acercara a los esclavos y a la gente de servicio que trabajaran para la compañía.¹⁷ Esta última cláusula fue de gran importancia en las tareas de descubrimiento, pues aunque la dirección de las empresas estuvo en manos de marinos de la Península Ibérica la tropa ocupada en las tareas más rudas era reclutada de entre la población nativa. Además, en esos años de iniciación de muchas empresas españolas en tierras alejadas del centro del virreinato, la demanda de mano de obra era grande y el "sonsaque" cosa muy frecuente. Había que asegurar la posesión de pueblos de indios y la propiedad de los esclavos, única manera de poder disponer de suficiente número de peones.

Debido a la dificultad de reunir dinero y gente experta los empresarios encabezados por Santotis no llegaron a iniciar la operación de la compañía. En 1592, Sebastián Vizcaíno, a quien ya encontramos en Nueva España, consiguió con sus parientes y amigos algún dinero y, decidido a entrar en el negocio de Filipinas, acudió al virrey y alegó que la concesión de Santotis había caducado y que él estaba dispuesto a tomarla. Ofrecía al rey una explotación más amplia de las pesquerías de perlas y del atún, sardina y bacalao. Asimismo ofrecía fortificar algún lugar más al norte del puerto de la Navidad y prometía explotaciones en territorio en diez leguas a la redonda del trecho de litoral que pudiera reconocer y dominar.¹⁸

Es conveniente recordar aquí que en la segunda mitad del siglo *xvi* se llevaron a cabo por el occidente y por tierra diferentes exploraciones. La empresa de Juan de Oñate que terminó con la conquista del territorio llamado Nuevo México corrió paralela a las que se llevaban a cabo por el litoral y, según Sebastián Vizcaíno, de la costa se podía pasar al Nuevo México atravesando por región minera.¹⁹

Este audaz empresario contó con el apoyo del virrey don Luis de Velasco (1590-1595 y 1607-1611) para conseguir los permisos y licencias que le dieron oportunidad de explorar las costas así como para obtener las recompensas a sus esfuerzos. No fue tan afortunado con los otros virreyes con quienes tuvo que negociar. Quizá la benevolencia con que el virrey trató a Vizcaíno se debiera, en buena medida, a que el virrey mismo fue un gran organizador de descubrimientos y colonizaciones. El interés por los asuntos de las Indias le venía de cerca, por haber nacido en México, hijo del segundo virrey de Nueva España, el que con tanta energía se dedicó a convertir los nuevos dominios en un reino español. Habiendo sido dos veces virrey en México y una vez en el Perú conocía bien las posibilidades y necesidades del Nuevo Mundo y le parecía conveniente y debido afianzar el dominio hispano sobre las tierras y los mares por donde los capitanes se aventuraban.

A pesar de que el virrey Velasco facilitó los trámites del traspaso de la concesión de Santotit a Vizcaíno y sus cuatro socios el tiempo pasaba y no era posible emprender la navegación. Todavía en 1595 no se terminaban los preparativos para hacer uso del "asiento" que el rey había concedido en 1593.²⁰ Había que construir dos barcos, hacer llegar la jarcía y la artillería a la costa del Mar del Sur; encargar el jamón, galletas y miel y los toneles para el agua fresca. Luego, reunir la tripulación, cumplir con los enfadosos y tardados trámites administrativos, todo ello en los puertos de Acapulco y Salagua, en una costa que sabemos era inhóspita e insalubre. En agosto de 1595 Vizcaíno y sus socios elevaron una petición al rey en la que solicitaban que por su intercesión se les proporcionara un navío y una barca surta en Acapulco, que habrían de pagar en su justo

precio, así como que les prestaran armas y pólvora, les suministraran en Acapulco jarcia, lona, plomo, municiones, cuerda, clavazón, estoperoles, estopa y brea para el viaje. El pago de todo lo suministrado quedaría asegurado por medio de fianzas. Asimismo pedían que el rey nombrara como encargados de impartir justicia a los mismos armadores de la expedición y ordenara que los acompañaran en ella cuatro religiosos franciscanos. En cuanto a los indios que encontraran por las Californias, que el rey les permitiera quedarse con todos los que pudieran hacer suyos, una vez quitada la quinta parte que pertenecía al rey. Pedían también el goce de "preeminencias, gracias y libertades", autoridad suficiente para obligar a la gente a ir en la expedición y la concesión de un préstamo de doce mil pesos de oro común con qué afrontar los gastos durante la expedición. Terminaban suplicando les concediera el rey lo que pedían "pues en ello no arriesga S. M. ninguna cosa y nosotros aventuramos nuestras vidas y haciendas en su real servicio . . ." ²¹

La resolución a la petición de Vizcaíno no la pudo dar el virrey Velasco, quien partió para el Perú a fines del año. A principios de 1596, el nuevo virrey, conde de Monterrey, comunicó al rey que la "jornada" encomendada a Vizcaíno le presentaba ciertas dudas: a su entender se trataba de dos cosas distintas, una ir a las Californias a pescar perlas y otra hacer entradas para pacificar la tierra. Para lo primero había permiso y podría pasar, pero para lo segundo había que asegurarse que no se estaba confiando la conquista a un individuo "de poca estofa y menos brío y capacidad", que deshiciera a los naturales de aquella tierra perturbando con ello la conciencia y la autoridad del rey, pues según las últimas disposiciones la pacificación se debía hacer por medio de la prédica del evangelio y no por la violencia.²² Para no ir a cometer una injusticia con Vizcaíno y sus socios el conde de Monterrey consultó este caso con un teólogo y un jurista. Éstos y la Audiencia aseguraron al virrey que más males y perjuicios resutarían de suspender la jornada que de facilitarla. Por tanto el virrey sólo se limitó a vigilar que se cumplieran estrictamente las cláusulas del asiento.

En realidad el virrey no andaba tan desacertado, pues la jor-

nada de 1596-1597 fue desastrosa. También el rey entró en sospechas al recibir la carta del virrey y ordenó que se detuviera la expedición y se le avisara qué otra persona había que pudiera hacer la jornada "con más satisfacción y esperanza de buen suceso".²³ Por fortuna para Vizcaíno, él había salido ya del puerto de Acapulco cuando el rey despachó la cédula

El fracaso de la expedición se advirtió desde buen principio. Quizá debido a que era demasiada gente: 350 individuos apretados en tres pequeños navíos, junto con 28 caballos y bastimento para ocho meses. En San Juan de Mazatlán el padre comisario inició la desertión llevándose a los mejores soldados. Muchos de los que quedaron llevaron a sus mujeres, lo cual les quitaba el ánimo para aguantar las asperezas de la jornada. Por las costas fueron encontrando indios, "gente bestial y bárbara", y las más de las veces "tierra desierta y arenisca". En sus exploraciones por la costa toparon con el lugar visitado por Hernán Cortés en 1535, y los deprimió el recuerdo de aquella desgraciada expedición. Habían salido en junio de Acapulco; para septiembre había ya tan poco deseo de seguir adelante que los más de la expedición pidieron a Vizcaíno "que pues la gente era tan bárbara que por ningún modo podía entenderse para reducirlos a la fe, ni teníamos lengua que nos sirviese de intérprete y la tierra tan estéril, miserable y áspera que era de ningún provecho para el servicio de S. M. el conquistarla, los volviese a la Nueva España", y reclamaban a Vizcaíno agravios, sueldos, daños y menoscabos.²⁴

Como arreglo provisional, Vizcaíno dividió la expedición en dos, dejó a un grupo reparando una de las embarcaciones en un campamento y para darles confianza les dejó a su pequeño hijo; él con el resto de la expedición siguió adelante. Llegó hasta los 27 grados, pero las calamidades se sucedían sin parar; se perdieron diez y nueve hombres que iban en una lancha, por lo que todos los restantes clamaron por volver a la Nueva España. De regreso encontraron el real que habían instalado en tranquilidad, pero la desesperanza era general y al seguirse un incendio y la muerte de algunos hombres más, Vizcaíno decidió organizar el regreso de todos aquellos que lo pedían y él con treinta hom-

bres escogidos organizar una pequeña expedición que volviera más al norte. Llegó costeano hasta los 29 grados, pero "considerando el peligro en que andábamos porque los tiempos eran contrarios y la mar angosta para correr fortuna, las islas muy espesas y cuajadas de indios de guerra, el navío sólo y muy quebrantado" decidieron volver a la Nueva España el día 15 de noviembre. Arribó en lastimoso estado en diciembre de 1596.²⁵

Esta expedición que el virrey consideró "suceso siniestro y desastre dilatado" no les trajo a Vizcaíno y a sus socios naturalmente ningunas ganancias. Por eso, inmediatamente después de su regreso escribió al rey suplicándole le ayudara para hacer una segunda tentativa de descubrimiento, amparándose en las capitulaciones que había hecho con don Luis de Velasco y en el hecho de que necesitaba aprovechar lo que le quedaba de material de la primera expedición.

La insistencia con que Vizcaíno se dirigía al rey y el aprovechamiento que hizo de la experiencia que tuvo en el viaje de 1595-1596 son verdaderamente admirables. En 1597 Gabriel Maldonado pretendía ganarle el asiento al igual que él había hecho con Santotis;²⁶ pero fue tanto lo que suplicó y alegó que el rey se inclinó a favorecer el cumplimiento del asiento que tenía con él.²⁷ El conde de Monterrey hubiera preferido alejar a Vizcaíno de esta empresa, pero también comprendía que habiendo reconocido ya en parte las costas de California y habiéndose dado cuenta de lo que había sido equivocado podría sacar adelante la empresa mejor que otro. Por otra parte el virrey bien sabía que Vizcaíno siempre estaba dispuesto a servir al rey, pues en 1597 habiendo llegado noticia de que naves inglesas merodeaban por el cabo de San Lucas en espera de la nao de Filipinas, le ordenó que saliera reconocer las costas y a darle aviso del peligro a la nao de China y Vizcaíno enseguida se embarcó y fue a cumplir el urgente encargo y lo mismo sucedió en el año de 1599,²⁸ sin que reclamase pago alguno.

En 1598 el Consejo de Indias consideró que lo más prudente era permitir a Vizcaíno que hiciera una segunda jornada, ayudarlo en lo que pedía y nombrar "personas cuerdas" que

lo acompañaran para evitar que cometiera las imprudencias de la vez anterior.²⁹

La preparación de esta segunda empresa tomó mucho tiempo, pues fue muy minuciosa y bien organizada. El virrey dio instrucciones precisas a Vizcaíno en marzo de 1602, exclusivamente "para el descubrimiento, reconocimiento y demarcación de los puertos, bahías y ensenadas que haya haya desde el cabo de San Lucas, que está en 22 grados y un cuarto hasta el cabo Mendocino que está en 42 grados".³⁰ El comercio con los indios, la búsqueda de perlas, quedaron prohibidos esta vez. Acompañaron a Vizcaíno pilotos y maestros experimentados y además dos cosmógrafos para que fueran anotando con particular cuidado la demarcación de ensenadas, bahías y puertos y las barras de la costa que fuera siendo explorada. La gente de mar, esto es, la tripulación, fue escogida rigurosamente.

Este viaje³¹ tan bien preparado tuvo el éxito que se esperaba después de tantos otros fracasados, pues no cabe duda de que Vizcaíno era hombre valiente y emprendedor y asesorado por compañeros competentes pudo cumplir con las instrucciones del virrey. En diciembre de 1602 había llegado a un puerto al que puso por nombre Monterrey, desde donde escribió al virrey y a la Audiencia informándoles de lo que habían visto y descubierto:

Ha sido muy asentado todo lo que se ha hecho, porque he descubierto gran cantidad de puertos, bahías y islas, todo poblado y en particular por extremo este dicho puerto, porque además de ser seguro de todos los vientos y estar en tan buen paraje que es la tierra primera que las naos de China reconocen, tiene gran cantidad de pinos para árboles y antenas, encinas y robles...³²

La utilidad de este viaje se vio desde luego, pues durante él se formaron dos *derroteros*, uno del cosmógrafo Gerónimo Martín Palacios, con cuyos datos dibujó Enrico Martínez unos mapas de gran precisión, y el otro de fray Antonio de la Ascensión, con el cual el fraile se convirtió en autoridad en la materia.

A pesar del éxito de la expedición y de los muchos escritos que Vizcaíno compuso para hacer relevantes sus méritos, sólo

estaba destinado a lograr segundos premios. Ciertamente el virrey, conde de Monterrey, le nombró capitán general de la Armada Real que debía ir a Filipinas el año de 1604,³³ nombramiento que era precisamente el que ambicionaba Vizcaíno, pero nuevamente el cambio de virreyes frustró el goce de su plaza. El siguiente virrey, marqués de Montesclaros, adoptó una actitud punitiva y rápidamente acabó con las pretensiones de todos. Descubrió que el cosmógrafo Palacios falsificaba las firmas del virrey y del rey, lo entregó a los alcaldes del crimen y éstos lo condenaron y ahorcaron. A los dos capitanes compañeros de Vizcaíno los despachó uno a Chile y otro a Filipinas. Quitó la plaza de general de la Armada a Vizcaíno y se la dio a don Diego de Mendoza, caballero del hábito de San Juan, hijo del hermano del duque del Infantado. Vizcaíno tuvo que conformarse con la plaza de alcalde mayor del puerto de Tehuantepec, recompensa que le pareció al virrey más que suficiente.³⁴

Parece que Vizcaíno no fue discreto en sus tratos con el virrey, pues éste informó al rey que apenas nombrado Vizcaíno para Tehuantepec, "escribió aquí una carta a persona grave para que me dijese que el medio de desempeñarme y hacerme rico era que yo le nombrase por general para el viaje siguiente de Filipinas". El virrey se indignó ante la proposición de soborno o cohecho y resolvió que mientras él fuera virrey no le daría otro empleo.³⁵

Vizcaíno desempeñó su comisión en Tehuantepec con eficacia. Cumplió el encargo del virrey de abrir un camino "desde el puerto de Pechay en la banda del norte, hasta el puerto de Tehuantepec de la Mar del Sur".³⁶ Por ese nuevo camino había llevado, en carros y carretas, piezas de artillería, anclas, cables y jarcia que del puerto de San Juan de Ulúa había que transportar al de Acapulco.³⁷

Pero no desesperando de obtener el nombramiento de general de la Armada de Filipinas partió a España a defender personalmente su causa. Quizá debido a que coincidió su estancia en la corte con el conflicto que se presentó en las Malucas³⁸ por el cual el rey necesitaba mantener abierta la comunicación por Nueva España con Filipinas,³⁹ así como que por lo mismo era

urgente perfeccionar el conocimiento que se tenía de las costas de la Mar del Sur, Vizcaíno obtuvo en 1606 los premios por los que había batallado tanto. El rey le concedió la encomienda de Ávalos, la cual habían peleado años atrás Hernán Cortés y Nuño de Guzmán⁴⁰ porque era región bien poblada y que salía al mar. Además obtuvo el tan ansiado nombramiento de general de la Armada de la Mar del Sur.

En 1607 volvió a la Nueva España, pero no fue sino hasta 1611 cuando emprendió el viaje a Filipinas, en tiempos del segundo gobierno del virrey Velasco.

La historia de este viaje ha sido objeto de varios estudios. Ya había llamado la atención de don Ángel Núñez Ortega en 1875. Este diplomático mexicano reunió algunos documentos relativos a la embajada de Vizcaíno, pues en 1611 no fue solamente a explorar y comerciar, sino que llevaba la representación del rey para continuar las negociaciones iniciadas años antes con los japoneses para establecer el comercio oriental.⁴¹

Las exploraciones y negociaciones de Vizcaíno en el viaje de 1611 no fueron afortunadas. Entró en conflicto con japoneses y frailes y no encontró las islas Rica de Oro y Rica de Plata, pues como había dicho Pedro de Unamuno en 1587, "la causa es que no las debe haber" y se hablaba de ellas porque alguno por oídas las mandó pintar en su carta. Volvió Vizcaíno de Filipinas el 25 de enero de 1614 solo, como pasajero y muy enfermo.

Pero pronto se recuperó y volvió a escribir largos memoriales al rey pidiéndole nuevas mercedes, una de ellas poder heredar su encomienda a su hijo.

En 1615 estaba en su encomienda de Ávalos, encargado de proteger los puertos de Nueva Galicia, cuando marchó a Salagua, de la jurisdicción de Colima, para repeler a los corsarios holandeses que se sabía navegaban por la costa. Estos "pechelengues", como se les llamaba, tuvieron combate con la gente de Vizcaíno, fueron batidos y en señal de su victoria Vizcaíno mandó al virrey las orejas de uño de los holandeses muertos.⁴² Los corsarios venían en los barcos de Joris van Spielbergen, quien andaba en las costas de la Mar del Sur tras la captura del galeón de Filipinas.⁴³

Parece ser que Vizcaíno ya no volvió a hacer otro viaje al oriente. Pero encariñado con las costas de la Mar del Sur y estando sus intereses en ese litoral siguió viviendo por aquellas regiones. En 1620 era alcalde mayor de Acapulco, puesto bastante atractivo para un individuo que tuviera fortaleza física para soportar el mal clima del puerto y que conociera las sutilezas del comercio de la nao de China. Durante su estancia allí, Vizcaíno se mostró activo como siempre, haciendo méritos en el servicio del rey: se encargó de la obra de reedificación de la iglesia mayor de dicho puerto.⁴⁴

NOTAS

¹ Robert Thorne escribía al doctor Ley, embajador del rey Enrique VIII ante Carlos, emperador, que los españoles tenían cartas que los ingleses no tenían y éstos debían procurárselas y saber cómo las interpretaban y especialmente saber qué navegación seguían para llegar a las islas del norte y del noreste, con objeto de conocer la ruta más corta a la Especiería y ganarles tanto al emperador como al rey de Portugal. RICHARD HAKLUYT: *The principal navigations, voyages, traffiques and discoveries of the English nation*, London, J. M. Dent & Sons, Ltd. 1926, VIII, p. 44.

² Lo azaroso y rudo del viaje de circunnavegación lo expresa, más tarde, el capitán don Buenaventura de Aguirre, comandante de uno de los navíos de la expedición de 1747 enviada por la Corona española a reconocer la ruta del Cabo de Hornos. En carta a su amigo el conde de la Gomera le cuenta que han pasado muchos fríos y que se sentían tan lejos del resto del mundo que "por lo mismo es estar aquí que no estar en el mundo". Da noticia del éxito de la expedición: "Hemos vencido este monstruo... [pero]... díles que se baían a un querno, por la Nueva España se camina caliente..." SERGIO F. BONNET: "La expedición del Mar del Sur de la flota de don Francisco de Orozco", *Anuario de Estudios Americanos*, III (Sevilla, 1946), 1033-1039, p. 1035.

³ Antonio de Carvajal, enviado por Cortés al reino de Michoacán en 1523, atravesó el país siempre hacia el Occidente hasta llegar a Zacatula en la costa del Océano Pacífico. FINTAN WARREN, O.F.M.: "The Carvajal visitation. First Spanish survey of Michoacán", *The Americas*, XIX:4 (1963), pp. 404-412.

⁴ López Vaz dice en su relación de 1587 que los virreyes y gobernadores de Nueva España y el Perú tenían la costumbre de interesarse en el

descubrimiento de nuevos países porque así obtenían el favor del rey. R. HAKLUYT: *op. cit.*, VIII, p. 204.

⁵ Urdaneta volvió a Filipinas en 1566 y fue a España en 1572 a dar "cuenta a S. M. [dice fray Andrés de Aguirre] del suceso de la primera jornada que por su mandado hicimos, en la cual se descubrieron y poblaron las islas Filipinas y se descubrió la navegación y vuelta dellas a esta Nueva España". *Colección de documentos inéditos... de Ultramar*, XIII, pp. 546 y ss.

⁶ Algunas variantes se encuentran dibujadas en mapas. En el siglo XVIII hubo intentos de variar la ruta Cf. María Lourdes DÍAZ TRECHUELO: "Dos nuevos derroteros del galeón de Manila (1730-1773)", *Anuario de Estudios Americanos*, XIII (1956), pp. 1-83.

⁷ Los españoles tenían la idea de que eran los extranjeros quienes los perdían, pues se dieron varios casos de pilotos portugueses e italianos apresados por ingleses y holandeses para que los guiaran en la navegación. Cf. *Californiana, Documentos para la historia de la demarcación comercial de California. 1583-1632*. Madrid, José Porrúa Turanzas, 1965, 2 vols. I, p. 65.

⁸ En 1588 el doctor Santiago de Vera escribía al rey desde Manila avisándole de un navío inglés llegado a una de las islas y decía: "... un maripero español que iba por la costa descuidado en una barquilla, sin huir de los enemigos, porque los tuvo por españoles, como es cosa tan nueva venir de Inglaterra navíos a estas partes..." y "por entender que había seguridad de corsarios en el viaje [de Manila a Acapulco] he enviado sin artillería las naos...", *ibid.*, I, pp. 87 y 89.

⁹ El viaje de Urdaneta duró del 9 de junio al 8 de octubre. La nao Santa Ana hizo cuatro meses y medio de Cavite al Cabo de San Lucas. Pedro de Unamuno tardó tres meses diez días en la travesía de Macam a Acapulco. Sebastián Rodríguez Cermeño salió de Cavite el 4 de julio, tocó tierra americana el 7 de noviembre. Sebastián Vizcaíno salió de Filipinas el 27 de octubre y llegó a Acapulco el 25 de enero de 1614.

¹⁰ Cf. mi estudio "La Real Fuerza de San Diego de Acapulco". *Estudios históricos americanos. Homenaje a Silvio Zavala*. México, 1950, pp. 79-108.

¹¹ Un ejemplo típico de lo que se pretendía es la carta de 1585 del virrey-arzobispo de Nueva España, don Pedro Moya de Contreras, quien escribía al rey informándole sobre el reconocimiento que había mandado hacer de la costa de la Mar del Sur, decía: "Cuando los navíos vienen de la China reconocen la tierra de la Nueva España setecientas leguas v más y menos antes de llegar al puerto de Acapulco. Y vienen cuasi a vista de tierra y como no se saben los puertos de toda aquella costa aunque tienen necesidad de tomar tierra para reparar los navíos o proveerse de agua o de otras cosas no lo pueden hacer, ni tienen donde ampararse de tiempos contrarios que de ordinario corren por aquella parte, y lo mis-

mo sucede a los navíos que antes de llegar a la costa padecen temporal u otras necesidades, que por no tener puerto en ella vuelven a arribar a las islas de donde salieron, y para que todo esto cese y V. M. tenga noticia de toda aquella costa que algunos dicen que corre hasta confinar con la tierra firme de la China, y otros que acaba en el Estrecho que llaman de Anián, que va a salir al paraje de Irlanda, he mandado hacer dos fragatas para que salgan a reconocer, buscar y descubrir todos los puertos, islas, ríos y montes y habitaciones que hay y puede haber en la costa y de qué lenguas y gente es habitada y poblada y de su traje y modo de vivir y qué frutos y aprovechamientos tienen, graduándolo y descubriéndolo todo..." *Californiana*, I, pp. 11 y ss.

¹² *Ibid.*, I, pp. 128 y ss.

¹³ Conde de Monterrey, pariente mi virrey, gobernador y capitán general de la Nueva España en ésta se os responderá a la carta que me escribisteis en 26 de noviembre del año pasado de 97 sobre algunas cosas tocantes a mar y guerra.

Decís que por no haber tenido efecto el descubrimiento y demarcación de los puestos de la costa desde esa tierra a las Philipinas por haberse perdido el navío San Agustín que salió de las Philipinas en que el virrey don Luis de Velasco había ordenado se hiciese esta diligencia, convenía volverse a hacer de nuevo en embarcaciones pequeñas saliendo del puerto de Acapulco y siguiendo la costa sin hacer caudal de la relación que se traxo en el otro navío y que se podría incluir en ello el reconocer las costas y puertos de la ensenada de las Californias y también la pesquería, y porque la demarcación y descubrimiento de la dicha costa y puertos se ha tenido por cosa conveniente, ha parecido que lo será executar lo del navichuelo que decís se podría enviar desde Acapulco a reconocer la dicha costa sin que se embarace en lo de las Californias sino fuere de paso y así os mando que ordenéis que se haga luego esta diligencia con la prevención que conviniere.—De Gomara a 25 de eptiembre de 1598 [1599?] Archivo General de la Nación. México. *Reales Cédulas. Duplicados*, vol. I bis, exp. 24, f. 22.

¹⁴ W. Schurz en su libro sobre el galeón de Manila cita una carta de S. Vizcaíno a su padre en la cual le informa de las grandes ganancias que se podían obtener con las mercancías orientales si del viaje se podía salir con vida.

¹⁵ *Californiana*, I, p. 68.

¹⁶ *Ibid.*, II, p. 622.

¹⁷ *Ibid.*, I, p. 104.

¹⁸ *Ibid.*, I, pp. 112 y ss.

¹⁹ *Ibid.*, I, p. 108 y II, p. 1259.

²⁰ *Ibid.*, I, pp. 96 y ss.

²¹ *Ibid.*, I, pp. 122-127.

²² *Ibid.*, I, pp. 153 y ss.

²³ *Ibid.*, I, pp. 260-261.

²⁴ *Ibid.*, I, p. 268.

²⁵ "Relación de Sebastián Vizcaíno: 8 de diciembre 1596", *Californiana*, I, pp. 262-279.

²⁶ *Californiana*, I, p. 310.

²⁷ "Por el rey: que se le responda que por lo que él aquí dice y lo que se inclina al cumplimiento del asiento de Sebastián Vizcaíno y por la aprobación que hace de su capacidad y persona, parece que es bien que él continúe la jornada que ha comenzado en ejecución de su asiento, y que esto conviene sea con la brevedad posible y que le ayude para ello con lo que pide en el segundo memoria que dio, o con la menor de aquello que pudiere insertar y encaminar, y que envíe con él religiosos de mucha aprobación y los más que pudiere y algunas personas ávidas y de satisfacción que le ayuden — y le advierta por escrito de la prudencia, consideración y buen término con que debe proceder y le representa las imprudencias que en el viaje pasado tuvo y particularmente el haber muerto a los indios que en su Relación dice y haber dejado de castigar al soldado que dio con el cuento del arcabuz al indio y que trate a los indios con mucho amor y caricia y regalo para atraerlos de su vida al evangelio y no permita que se les haga agravio y de lo que hiciere y resultare de la jornada aviso y sobre esto se consulte a su Magestad y que el principal intento que ha de llevar sea la conversión de los Indios". *Californiana*, I, p. 306.

²⁸ *Ibid.*, II, p. 620.

²⁹ *Ibid.*, I, pp. 332-334.

³⁰ *Ibid.*, I, pp. 353-364.

³¹ Partió la expedición el 5 de mayo de 1602 y volvió en marzo de 1603.

³² *Californiana*, I, pp. 378-379.

³³ *Ibid.*, II, pp. 655-657.

³⁴ *Ibid.*, II, pp. 665-667.

³⁵ *Ibid.*, II, p. 667.

³⁶ *Ibid.*, II, p. 668.

³⁷ El Rey.—Oficiales de mi Real Hacienda de México de la Nueva España. El general Sebastián Vizcaíno me ha representado que usándose de un camino nuevo que el año de seiscientos y cinco abrió siendo alcalde mayor de la provincia de Tehuantepec para llevar por él, como en efecto llevó, cuatro cañones de vater de 80 y 90 quintales que el marqués de Montesclaros mi virrey que fue de esa Nueva España le ordenó que los pasase desde el puerto y boca del río Guaçaqualco que está en el Mar del Norte al del Sur y puerto de Tehuantepeque, se podrían pasar por el dicho camino todas las jarcias y pertrechos, municiones, bastimentos de vino y aceite y otras cosas de mi Real Hacienda que se suelen llevar desde el puerto de San Juan de Ulúa a esa ciudad de México y desde ella al de Acapulco para las islas Philipinas, pues con esto además de la comodidad y

facilidad grande que habrá en el trajinar de las cosas se podrá escusar más de la mitad de costas de fletes como muy bien se experimentó cuando el paso el dicho año de 605 más de 6 u [mil] arrobas de artillería, anclas, claves para la jornada de Terrenate, pues que en abrir caminos de un puerto a otro que hay 32 leguas y en fabricar 20 carretas y cuatro carros fuertes y en todo lo demás no gastó más de 6 u 200 pesos, si se llevaran desde el puerto de San Juan de Ulúa a Acapulco por el camino ordinario, demás que fuera imposible. Y habiéndose visto atentamente por los de mi Consejo de las Indias me ha parecido ordenaros, como os lo ordeno y mando, que me informéis con mucha particularidad, resolución y claridad [roto] y pareciere que convendrá ordenar acerca de los susodicho para que visto provea y mande lo que más convenga. De Martín Muñoz. Septiembre de 1608. Yo el Rey. AGNM. *Reales Cédulas. Duplicados*, vol. 1 bis, exp. 52.

³⁸ La estación de comercio portugués de Ternate fue asaltada por los holandeses en 1606 con ayuda de los nativos para expulsar a los portugueses. Debido a la unión de las coronas ibéricas (1580-1640), Felipe II ordenó que se enviaran auxilios de Manila al Maluco para reocupar las islas usurpadas por el rey de Terrenate.

³⁹ "... y quedo advertido de las causas que hubo para enviarme tan poca cantidad de hacienda en la flota general Joan Gutiérrez de Garibay y de los buenos medios de que usasteis y diligencias que hicisteis aun para enviar aquello. Si bien quedo admirado de que no me hubiesedes enviado razón por menor del gasto de la gente que fue a Filipinas a cargo del maese de campo Joan de Esquivel para la empresa de Terrenate, siendo excesivo y debiendo enviármelo y avisarme de todo: y ya que en esta ocasión no lo hicisteis os encargo y mando que de aquí adelante tengais particular cuidado en esto... Yo el Rey." AGNM. *Reales Cédulas. Duplicados*, vol. 1 bis, exp. 46.

⁴⁰ *Pleito del Marqués del Valle contra Nuño de Guzmán, sobre apovechamiento de pueblos de la Provincia de Avalos*. Guadalajara, Jal., Librería Font, S. A., 1961 (Documentación Histórica Mexicana, 1).

⁴¹ Ángel Núñez Ortega. *Noticia histórica de las relaciones políticas y comerciales entre México y el Japón, durante el siglo xvii*. México, Publicaciones de la Secretaría de Relaciones Exteriores, 1923 (Archivo Histórico Diplomático Mexicano, 2).

⁴² *Californiana*, II, p. 1093.

⁴³ *Ibid.*, II, p. 1078.

⁴⁴ *Ibid.*, II, pp. 1203 y ss.