

---

# Tornaviaje-Urdaneta

Autor:

Data de publicació: 22-07-2015

Urdaneta embarca por primera vez en la armada del comendador García Jofre de Loaysa con destino a las Molucas. Con un cargo de “sobresaliente”, lo que hoy llamaríamos “becario”, en Molucas ascenderá a contador.

Esta armada, compuesta por siete naves, zarpa de La Coruña el 24 de agosto de 1525 y su objetivo es llana y simplemente la conquista de aquellas islas.

Cerca del Estrecho de Magallanes, Elcano confunde Río Gallegos con aquel, la flota entra allí y los barcos varan, aunque pudieron zafar. Urdaneta reprocha este incidente a Elcano:

«La verdad fue muy ceguera de los que primero abian estado en el estrecho, en demas de Juan Sebastián del Cano, que se entendia cualquiera cosa de la navegación, que en la sonda se podia conocer muy bien».

A los pocos días, Elcano fondea su barco, el Sancti Spiritus, y un temporal lo arroja a la costa. Urdaneta dirige el rescate de lo salvable de este pecio. Ya ejerce funciones de responsabilidad creciente.

Tras seis meses de incontables aventuras, sólo la Nao Capitana desemboca en el Pacífico para comenzar su larga travesía.

El 6 de octubre de 1525 llegan a Mindanao para proseguir a Molucas. Se inicia así una larga sucesión de luchas por el dominio de estas islas.

Los primeros años, los relatos de Urdaneta son muy meticulosos; sin embargo, a partir de 1528 aparecen lagunas, cada vez más extensas. Entre 1530 y 1532 hay un intervalo de dos años de los que no dice nada, y posteriormente el año 1534 también queda en blanco, ¿qué hace durante este tiempo?

En 1532 los supervivientes que quedaban reciben la noticia de la venta de las islas por Carlos I a Portugal en el Tratado de Zaragoza del 22 de abril de 1528 y negocian con los portugueses su regreso a Castilla. Primero salió Hernando de la Torre en 1534 por la vía de los portugueses, delegando en Urdaneta los asuntos pendientes. Este lo hará el 15 de febrero de 1535.

Urdaneta llega a Lisboa el 26 de junio de 1536 con una hija que había concebido en Molucas y abundante documentación que le es requisada por las autoridades portuguesas.

Para comprender el hallazgo de la ruta entre Filipinas y México, es necesario situarse en los años de Molucas porque es allí donde adquiere los conocimientos necesarios.

La navegación allí se rige por los monzones, vientos estacionales que soplan medio año en una dirección y el otro medio en la dirección contraria. Mucho antes de la llegada de portugueses y castellanos allí, existía un importante tráfico de cabotaje entre el continente (China, Siam, India) y las diversas islas (Molucas, Japón, Filipinas, etc.) así como entre éstas.

Los relatos de castellanos y portugueses nos hablan de embarcaciones locales de porte considerable, no simples canoas. Así pues, es muy verosímil que los años que Urdaneta deja en blanco, los empleara en viajar desde

---

Maluco, más allá de lo que expresamente relata. La navegación entre Filipinas y Japón, aprovechando el monzón del sudoeste en verano, puede tener una duración de entre 10 y 15 días.

Por otra parte, existe un documento anónimo en el Archivo General de Indias que es una descripción pormenorizada de Japón y que empieza llamando a éste por su nombre “Xapon” y no Cipango como se le venía llamando. En su encabezamiento hay una nota que dice “de los papeles de Alonso de Santa Cruz de Sevilla”, realizada con la misma letra que otra igual y que está en el primer relato de Urdaneta. Además, la caligrafía del documento y su sintaxis son similares a las de documentos firmados por Urdaneta. Es muy verosímil que este documento pertenezca a Urdaneta.

Pero la relación de Urdaneta con Japón no acaba aquí, en otro documento, de 1560 para el virrey de Nueva España Velasco, que es un informe sobre la logística del futuro Tornaviaje, Urdaneta cita la posibilidad de hacer escala en Japón para reponer provisiones y hacer aguada.

La circulación general atmosférica del Pacífico y del Atlántico son similares. Pero el Pacífico tiene la particularidad de los monzones, que son útiles para los navegantes a vela porque son constantes, y bien aprovechados generan unas velocidades muy interesantes.

Por ello, Urdaneta insiste en la necesidad de zarpar en los meses de mayo o primeros de junio, ya que es el final del monzón de verano que sopla del sudoeste, aprovechándolo para ganar en latitud rápidamente antes de que empiecen las tormentas tropicales.

Pero además de los vientos, era necesario aprovechar las corrientes, sobre todo si son constantes como la del Kuroshivo. Para unos barcos que hacen una velocidad de promedio de 4,5 nudos (ésta fue la velocidad en el Tornaviaje de 1565) tener una corriente de medio nudo a favor o en contra puede suponer la diferencia entre el éxito y el fracaso del viaje.

En el informe técnico que redacta para Velasco en 1560, Urdaneta ya describe la que discurre desde el Polo Sur hacia el Ecuador pegada a la costa de Sudamérica y que es la causante de la riqueza pesquera de las costas de Ecuador, Perú y Chile. La descripción que hace de esta corriente se adelanta más de 250 años a la del propio Humboldt que le dio nombre, injustamente como vemos.

A la vuelta de Molucas Urdaneta ya sabe cómo volver de Asia a México, y superar los problemas que habían causado los anteriores fracasos. El poco tiempo que permanece en Castilla entre 1536 y 1538 está plagado de contactos porque es el factotum de lo que puede ser un próspero negocio. Por ello, a su regreso a México con Alvarado, de haberse desarrollado los hechos tal y como estaban previstos, él hubiera dirigido la expedición de doce barcos, que éste había previsto.

El Paso del Noroeste, tan mencionado estos días a cuenta de las consecuencias que el “calentamiento global” está originando en el Ártico es la parte superior de Alaska que, libre de hielos, permitiría reducir la distancia a navegar entre Europa y Asia en más de un tercio. Es evidente su importancia logística y económica.

En 1560 Urdaneta, a través de Pedro Menéndez de Avilés, recomienda a Felipe II su búsqueda. Se refiere a él dando la latitud correcta: 72° norte. En 1610, el inglés Richard Hakluyt, autor de una enciclopedia en la que se glosan los grandes descubrimientos, cita con grandes alabanzas a Urdaneta como uno de los que habrían pasado por el Paso del Noroeste, según referencias de un noble llamado Salvatierra que había conocido a nuestro protagonista.

Más importante, en mi opinión, que el hecho de si atravesó o no el Paso del Noroeste, es que lo evalúa en su justa medida y conoce de su existencia.

A Urdaneta se le ordena, en 1558 la preparación del Tornaviaje, paso imprescindible para el establecimiento en Asia. Lo primero que hace éste es sugerir a Felipe II una excusa para ir allí por “razonas humanitarias”, porque sabe de la dudosa legalidad del viaje de acuerdo a los términos del Tratado de Tordesillas.

A continuación, aborda los problemas de logística. Propone el puerto de Acapulco como terminal americana de la “nao de China” siguiendo unos criterios idénticos a los que se utilizarían hoy en día a la hora de proyectar un nuevo puerto.

Continúa redactando un informe para Velasco, pero cuyo destinatario final era Felipe II, en el que explica las

---

razones por las que el viaje debe hacerse desde México, y no directamente desde Castilla, por la dificultad que supone el tener que atravesar el estrecho de Magallanes y porque los viajes se eternizan dadas las grandes distancias a recorrer en ambos océanos.

Por primera vez dice que los barcos se deben construir en México transbordando las vituallas traídas de Castilla a través del Istmo, desde Veracruz. En un párrafo que define toda la política posterior, dice:

«El inconveniente mas principal que se nos puede poner delante, es no aver acertado hasta agora la navegación de la vuelta de la Especiería para la nueva España y que sin esta no se puede conseguir lo que hemos tratado. Ello es así, pero todas las veces que esta navegación se ha intentado a sido con navíos pequeños y muy ruines, lo cual ha sido muy gran inconveniente para no averse hecho la navegación de la vuelta que en una mar tan ancha como hay de la Especiería a la Nueva España a donde no hay que pasar el estrecho ni que doblar puntas de tierra ni baxios ni corrientes que estorben, no hay razón para pensar que una mar tan ancha sea en navegar desde la Especiería y que tenga ida y no vuelta». (AGI, Patronato 46, R<sup>o</sup> 10).

También prepara, en un documento que se envía directamente a Felipe II, en función de la fecha de salida desde la costa occidental de México, tres derroteros. Hay que resaltar que los tres acaban en Filipinas y en la misma estación del año, en primavera, porque a comienzos de verano hay que zarpar para el Tornaviaje.

Monumento a Miguel López de Legazpi y Andrés de Urdaneta Cerain en Manila (Filipinas).

Pero el viaje más largo hacia lo desconocido hasta entonces realizado precisa en su elaboración de muchos más detalles, y Urdaneta los expone en un dossier en el que da desde la lista de provisiones hasta las características de las tripulaciones:

«Hase de procurar ante todas cosas, pilotos y gente de mar que sean habiles en su arte. Y si posible fuese que dexen prendas en Castilla o en las Indias. Esto se entiende no siendo portugueses ni gallegos porque para el viaje no conviene llevarlos». (AGI, Patronato 18, R<sup>o</sup> 15).

Respecto a la alimentación, detalla una buena despensa de frijoles, habas y guarancos (fruta tropical parecida a la piña), frutos ricos en vitamina C. Por ello, en el Tornaviaje no se produjo la mortandad por escorbuto esperable en un viaje de esa envergadura.

En este viaje, nada se deja a la improvisación; todo está previsto. La posibilidad de fracasar ni se contempla; todos saben que Urdaneta conoce el camino de retorno, que es el crucial.

Como había escasez de mano de obra especializada, Urdaneta lo hace ver así, recomendando que los especialistas tengan sueldos adecuados, para que se sientan atraídos.

El 21 de noviembre la expedición zarpa con destino a Filipinas. Era una ruta bien conocida la de ida, por una latitud baja, sin grandes peligros ni sobresaltos.

Llegaron a Filipinas el 22 de enero de 1565, iniciándose un periplo de isla en isla, a la búsqueda del asentamiento definitivo. Habían navegado 7.623 millas en 1.750 horas, lo que supone un promedio de 4,35 nudos, una velocidad nada desdeñable para la época.

Las anotaciones de los pilotos en sus diarios constatan más leguas de las realmente navegadas. Por eso, al llegar a las Marshall, islas que bautizan como de Los Barbudos, los pilotos pensaban que ya habían llegado; pero

---

solamente Urdaneta conocía la situación real y, por lo tanto, es él quien sitúa la llegada correcta a Filipinas.

Tras recorrer Limasawa, Camiguin y Mindanao, el 15 de marzo los expedicionarios fondean en una ensenada del sudeste de la isla de Bohol, donde, mientras unos tripulantes bajo la dirección de Urdaneta comienzan las reparaciones de la San Pedro para la vuelta, otros prosiguen con las exploraciones en el patache al mando de Rodrigo de Espinosa y en la fragata comandada por Esteban Rodríguez.

A Cebú llegan el 27 de abril, y el primero en saltar a tierra es el propio Urdaneta, para negociar con los nativos, dado su conocimiento de la lengua local.

En el regreso de Filipinas a México, el mando de la expedición está en manos de Felipe de Salcedo, nieto de Miguel de Legazpi, y que tiene en ese momento 18 años. La responsabilidad de la navegación es de Andrés de Urdaneta. Una de las navegaciones más trascendentales de la Era Moderna tiene, por lo tanto, una dirección llamativamente atípica; sólo la confianza que inspira Urdaneta puede explicar una decisión que, en cualquier otra circunstancia, hubiera resultado incongruente.

El 18 de septiembre de 1565, a las 7 de la mañana, avistan la costa americana. Se ha culminado la primera travesía planificada y documentada del Océano Pacífico de oeste a este. El relato del tornaviaje es necesariamente escueto porque en él no se producen contratiempos. Ahí, precisamente, radica su mérito: nada se había dejado a la improvisación y el resultado es evidente.

El 8 de octubre de 1565, en la bahía de Acapulco, quedaba abierta la ruta que daría origen a la primera línea comercial entre los dos continentes.

Aparte de la consolidación en Filipinas, la creación de esta ruta regular entre México y aquellas islas que duró 250 años, la más duradera de todos los tiempos, trajo cambios socioeconómicos trascendentales para toda el área del Pacífico.

Para más detalles ver:

Andrés de Urdaneta y el tornaviaje, José Ramón de Miguel Bosch