

# LA ISLA DE LOS BARBUDOS

Carlos López Urrutia

El rey Carlos V, sabiendo de la existencia de las islas Filipinas y que algunos de sus súbditos estaban todavía en esas islas, decidió enviar una gran expedición a rescatarlos y, al mismo tiempo, establecer en forma definitiva el comercio con las Molucas.

Esta expedición sufrió desde un comienzo de pésima organización. Su jefe era un personaje desconocido y de poca importancia, García Jufre de Loaysa, que probablemente recibió este nombramiento gracias a un tío suyo, superior de los padres dominicos<sup>1</sup>. Sin embargo, contaba con varios excelentes pilotos, como Juan Sebastián Elcano, Andrés de Urdaneta y Lope Martín.

Jufre de Loaysa zarpó de La Coruña el 24 de julio de 1525, con seis buques y 450 hombres. Antes de llegar al estrecho de Magallanes sufrió los efectos de un "tifón" que dispersó sus buques. Cuatro naves recalaron en río Gallegos, sin la capitana. Guiados por manos inexpertas fueron a encallar en sus bancos y estuvieron a punto de perderse. Cuando, por fin, reflatados gracias a las altas mareas, pudieron reunirse y penetrar en el Estrecho, otra violenta tempestad hizo encallar al buque que mandaba Elcano y que llevaba a Urdaneta como piloto. En el naufragio perecieron nueve hombres. Dos naves se perdieron sin dejar huella y el *San Lesmes* fue arrastrado por el

temporal hasta el grado 55 S., pudiendo comprobar que allí se había acabado la tierra<sup>2</sup>.

Loaysa, con la capitana, no pudo penetrar en el Estrecho sino hasta diez días después. Recogió a los naufragos y tuvo que volver al río Santa Cruz para efectuar reparaciones. Cuando Jufre de Loaysa por fin pudo salir del Estrecho lo hizo con sólo dos naves. Aunque mejor preparados que Magallanes, la travesía del Pacífico resultó tan dura que Jufre de Loaysa falleció el 30 de julio de 1526, siendo reemplazado por Juan Sebastián Elcano. Cinco días más tarde fallecía también este ilustre navegante, el primero en circunnavegar el globo terráqueo. La expedición, al mando de Alonso de Salazar, alcanzó a llegar a las Carolinas antes que muriera el nuevo jefe, terminando Martín Iñiguez a cargo de la expedición, que llegó finalmente a Mindanao (Fig. N° 1). No encontrando allí a los compañeros de Magallanes, la expedición siguió a las Molucas, arribando en tal mal estado que los sobrevivientes fueron finalmente recogidos por una expedición al mando de Alvaro de Saavedra, que había salido de Zihuatanejo, en Méjico (Fig. N° 2).

Saavedra, llevando —entre otros— a Lope Martín y a Urdaneta, pudo por fin volver a España en 1536, ayudado por los portugueses. Para Martín y Urdaneta el viaje había durado once años<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> DIEGO BARROS ARANA: *Historia Jeneral de Chile*, Santiago, Jover, 1884, vol. 1, p. 144. Barros Arana lamenta que este viaje de Loaysa sea tan poco conocido.

<sup>2</sup> Este primer descubrimiento del cabo de Hornos debería ser más conocido.

<sup>3</sup> ANTONIO M. MOLINA: *The Philippines Through the Centuries*, Manila, UST Press, 1960, p. 49.

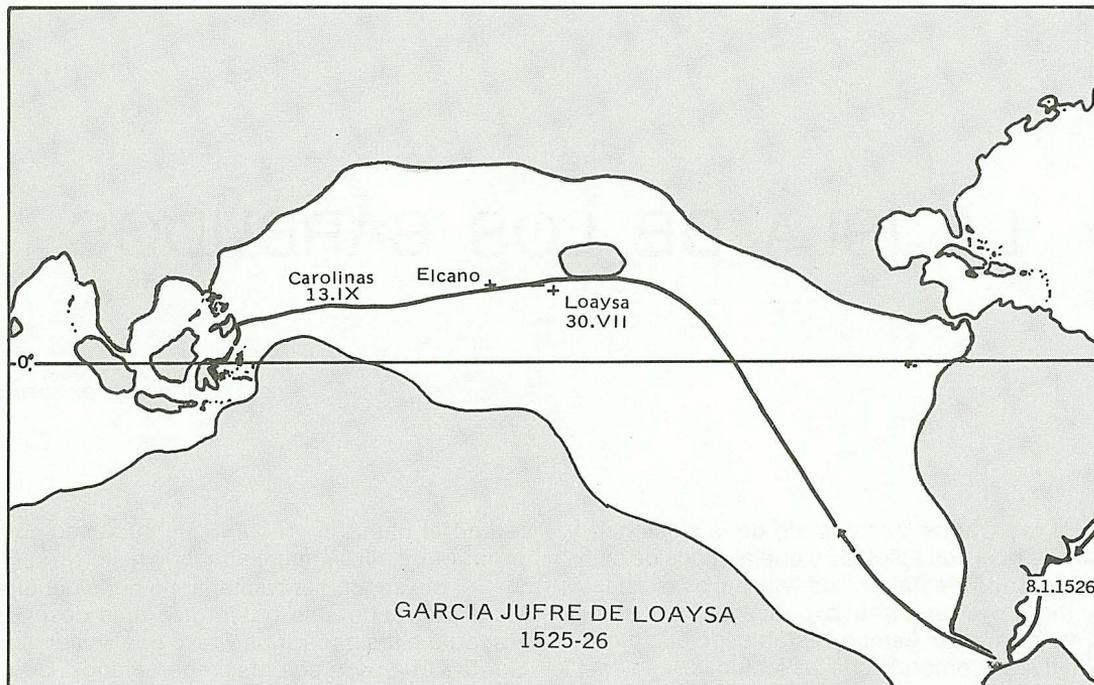


Figura N° 1 (de *Historia maritima española*)

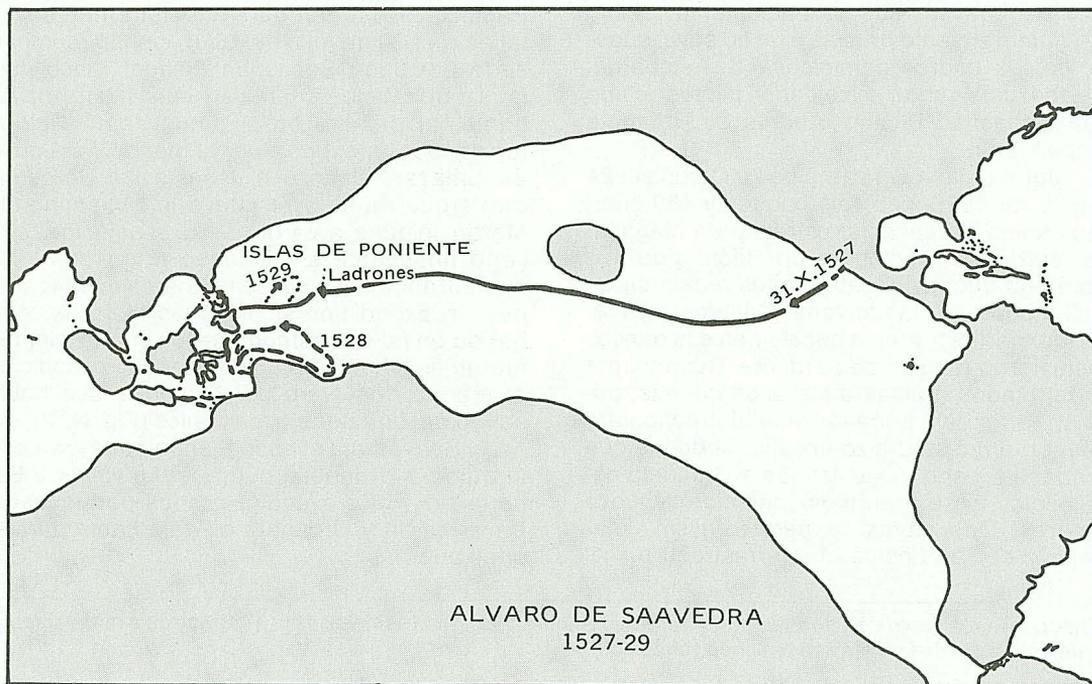


Figura N° 2 (de *Historia maritima española*)

No sabemos cómo Martín y Urdaneta volvieron a Méjico. Pero hacia 1525 aparece Andrés de Urdaneta como fraile agustino en un convento mejicano. Por orden expresa del Rey tuvo Urdaneta que colgar temporalmente sus hábitos y embarcarse como piloto en la expedición definitiva a Filipinas, bajo el mando de Legazpi.

Pocas expediciones españolas han tenido mejor preparación que la de Legazpi. Para empezar, el jefe militar era don Miguel López de Legazpi, que recibió de la Real Audiencia de Méjico –el Virrey había fallecido repentinamente– instrucciones precisas. Su misión era la colonización de las Filipinas, no debiendo detenerse en las Molucas ni en ninguna otra isla. Se le dotó de la mejor gente que había en Méjico y de cuatro buques, entre los cuales se encontraba el patache *San Lucas*, al mando de Lope Martín.

Guiado por la mano experta de Urdaneta, la flotilla cruzó el Pacífico sin mayores contratiempos y fue a dar a Guam el 22 de enero de 1565, con tres buques. El patache *San Lucas* se había separado del resto de la escuadrilla el 29 de noviembre. Legazpi, después de tomar posesión de la isla a nombre del Rey de España, como ya lo había hecho Magallanes, continuó hacia Filipinas, arribando en Samar el 20 de febrero de 1565<sup>4</sup>. Después de cruzar por casi cinco años en las diversas islas, Legazpi estableció la primera ciudad española en tierra Filipina, con la fundación de Cebú.

Hasta esa fecha no se conocía barco alguno que hubiera podido cruzar el Pacífico de oriente a occidente. Tanto así, que la travesía se creía imposible. La *Trinidad*, de la expedición de Magallanes<sup>5</sup>, había fracasado en su intento e igual cosa había sucedido con la *San Juan de Letrán*, que formaba parte de la expedición de Ruy López de Villalobos. Este buque, después de cuatro meses de continua batalla contra los elementos, había vuelto a Gilolo con la tripulación deshecha y la nave con daños tan serios que no podía volver a hacerse a la mar.

Lope Martín era un piloto demasiado versado y experimentado para perderse, y Legazpi esperaba que se les uniera en cualquier momento. Pero el *San Lucas* no apareció en el punto de reunión en las Visayas. Don Lope lo había guiado a través de varios archipiélagos, probablemente las Carolinas y las Marshalls, explorando por su propia cuenta. En esos tiempos, los buques españoles llevaban un capitán militar; en este caso, don Alonso de Arellano, además del capitán del buque. Arellano y Martín cruzaron por aguas filipinas, llegando a Mindanao pero sin acercarse a Cebú, donde sabía estaba Legazpi.

Por razones desconocidas, Martín convenció a Arellano que lo mejor sería volver a Méjico y así, en abril de 1565, sin ningún preparativo especial, se lanzaron a la aventura. Fernández Duro, en su libro *La Armada Española*, nos dice: “No podemos sino admirarnos de la constancia de estos dos hombres, quienes en un mal patache de cuarenta toneladas, con escasas provisiones, sin velas de reemplazo, con la falta casi absoluta de víveres, con una tripulación pequeña y descontenta, sin temor alguno, se lanzaron en uno de los viajes más atrevidos en la historia de la navegación”<sup>6</sup>.

La travesía no fue fácil. Lope Martín llevó a su buque hasta el paralelo 44° N. y de allí enfiló hacia el este, navegando a estima pero bajando gradualmente de latitud a medida que avanzaba. Escasearon las provisiones y una verdadera invasión de ratas consumió lo poco que quedaba. La tripulación, de sólo veinte hombres, comió ratas y bebió el agua que pudieron recoger de las lluvias. El escorbuto hacía estragos y la insubordinación de los marineros fue tal que Martín y Arellano tuvieron que castigar a dos tripulantes lanzándolos al mar para escarmiento del resto.

La aparición de algas, “aguas malas” y por último de “perritos”, probablemente irtrias, anunciaron que la tierra se encontraba cerca y el 16 de julio avistaron por fin la costa

<sup>4</sup> Molina, obra citada, p. 63.

<sup>5</sup> ANTONIO PIGAFETTA: *Primer Viaje en torno del Globo*, Buenos Aires, Edit. Francisco de Aguirre, 1970, p. 162. Curiosamente, esta versión del diario de Pigafetta nada dice del viaje, limitándose a decir que la *Trinidad* iría a la tierra de Diucatán (Yucatán). La nave retornó a las Molucas, donde fue apresada por los portugueses, quienes, debido a su mal estado, la echaron a la costa y la destruyeron.

<sup>6</sup> CESAREO FERNANDEZ DURO: *La Armada Española, desde la unión de los reinos de Castilla y de Aragón*, nueve volúmenes, Madrid, 1895-1903. Al no contar con el original hemos tenido aquí que retraducir estas líneas citadas por Schurz (*The Manila Galleon*).

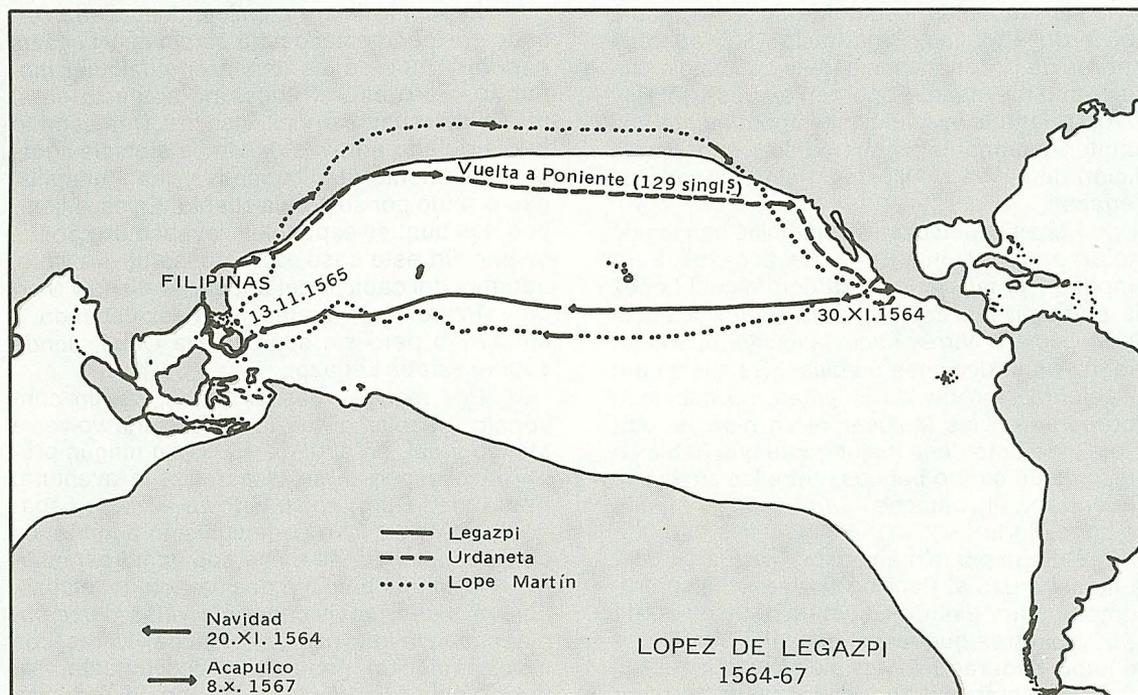


Figura N° 3 (de *Historia marítima española*)

de Baja California, probablemente la bahía de Vizcaíno. Llegados, un mes tarde, al puerto de Navidad, no tuvieron problemas en convencer a los miembros de la Audiencia de Méjico —todavía no había Virrey— de la legalidad de su viaje. Enterados de que el Rey había prometido una recompensa a quien primero cruzara el Pacífico de oeste a este, partieron a España a cobrar su premio<sup>7</sup>.

Mientras tanto, Legazpi, convencido de que era imprescindible establecer una ruta de retorno a Méjico, envió a Urdaneta con dos pilotos a buscar la ruta a ese país, en el *San Pablo*. Este buque levó anclas en Cebú, el primero de junio de 1565 y subió hasta el paralelo 39° N., antes de continuar al este. Urdaneta siguió una ruta parecida a la de Lope Martín y en junio de 1565 tocaba Baja California, casi a la misma altura que lo hizo el *San Lucas*. Urdaneta, al saber de la llegada de

Lope Martín y Arellano, partió inmediatamente a España. En la corte relató a Felipe II el viaje del *San Pablo*, acusó a Lope Martín y a Arellano de desertión y escribió su relación del viaje en un memorial al Rey<sup>8</sup>.

No se sabe cómo y porqué escapó Lope Martín de castigo alguno, pero debe haber tenido amigos en la corte pues en 1567 lo encontramos otra vez en Méjico. Marino experimentado y al parecer de gran talento, se le dio el cargo de piloto del galeón *San Gerónimo*, a pesar de ser hombre ya de edad avanzada. Como jefe militar iba Pedro Sanchez Pericón y como segundo Ortiz de Mosqueira. La tripulación se componía de muchos de aquellos aventureros que habían "llegado tarde" a la gran conquista: veteranos de las guerras intestinas de Perú que habían luchado por el bando de Almagro. Dice Schurtz que "era gente que había luchado y sufrido mucho y que no había

<sup>7</sup> WILLIAM LYTLE SCHURZ: *The Manila Galleon*, Nueva York, Dutton, 1939, p. 279. Schurz investigó en el Archivo de Indias y publicó luego este maravilloso libro.

<sup>8</sup> Fray ANDRES DE URDANETA: *Cartas y Memorial al Rey*, Méjico, mayo 28 de 1560, y *Carta al Rey*, 1561. Urdaneta escribió también una relación del viaje de Loaysa, publicada en Valladolid el 26 de febrero de 1537.

experiencia en la tierra que pudiera intimidarlos<sup>9</sup>.

Lope Martín decidió entonces fomentar un motín entre la tripulación. Probablemente se dio cuenta del terrible castigo que le esperaba en Manila por desertor, si caía en las manos de Legazpi. Mucho facilitó la labor de Martín el hecho que, desde el zarpe, Sánchez se enemistara con Ortiz. Aprovechando ventajosamente esta situación, Martín impulsó a Ortiz a asesinar al comandante, instalándose el como jefe de la expedición. No fue difícil sorprender a Sánchez Pericón mientras dormía y acuchillarlo junto con su hijo. Consumado el hecho, Lope Martín hizo tocar zafarrancho y a tambor batiente llamó a la tripulación a cubierta, mostrándoles los despojos ensangrentados de las dos víctimas. Bajo la luz tenue de las linternas, los exhortó a reconocer su autoridad. Ortiz debe haberse dado cuenta en ese momento cuál era la verdadera maquinación del piloto.

No le faltó al infame Martín motivos para enemistarse con Ortiz y un buen día lo hizo encadenar después de desarmar a sus partidarios. Como planeaba dedicarse a la piratería en la costa de China, prometió a la tripulación grandes riquezas que una vez obtenidas podrían llevarse a Europa pasando por el estrecho de Magallanes. Mientras tanto se dedicó a celebrar con su gente, manteniendo fiesta constante en la cubierta y en medio de una borrachera hizo traer a Ortiz, que rogó de rodillas por su vida. Lope ignoró toda petición, lo hizo colgar de una verga y luego tiró su cuerpo al mar.

Había a bordo dos corrientes contrarias a Lope. Primero los partidarios de Ortiz, que

habían sido desarmados y que vivían en constante temor de verse apresados y ajusticiados como su jefe. Luego estaban los que se mantenían leales a la Corona. Entre estos últimos estaba el sacerdote Juan de Vivero, que hizo discretas indagaciones y comprobó quienes eran leales. Incluso llegó a disuadir a algunos de los amotinados.

Al llegar el buque a las Carolinas, Lope insistió que el galeón debía ser carenado. Para esto escogió una bien abrigada isla con amplia barrera de corales. Luego ordenó enviar a la mitad de la gente a tierra. Su plan era bajar a todos los que no eran de su confianza. Pero como había un solo bote era necesario hacer dos viajes. Cuando el primer grupo se encontraba en la playa, Fray Juan actuó con rapidez y decisión. Ayudado por el asturiano Miguel de Loarca exhortó a la tripulación a rebelarse contra Lope Martín. Se le unieron el contra maestre y dos marineros y con ellos apresó al malvado piloto. Pronto el resto de la tripulación se les unió y pudieron arrestar a todos los amotinados.

El segundo viaje del bote llevó a tierra a los 25 amotinados, bien maniatados y amordazados y trajo de vuelta a los que había llevado a tierra en su primer viaje. Cuando el galeón *San Gerónimo* zarpó esa tarde hacia Cebú, dejó en la playa a Lope Martín y sus secuaces<sup>10</sup>.

Nunca más se supo del atrevido piloto, el primero que hiciera el viaje de Manila a Méjico, pero por muchos años los indígenas de las Carolinas recordaban una isla de coral baja que rodeaba una laguna y donde habitaban hombres barbudos. Es, desde entonces, la isla de los Barbudos, en las Carolinas.

#### BIBLIOGRAFIA

- ALCAZAR, JOSE DE: *Historia de los Dominios Españoles en Oceanía-Filipinas*, Madrid, 1897.
- Archivo de Indias, Audiencia de Méjico (Copias en la Biblioteca Bancroft, Universidad de California, Berkeley).
- BARROS ARANA, DIEGO: *Historia Jeneral de Chile*, Santiago, Jover, 1884, vol I.
- BEAGLEHOLE, JOHN C.: *The Exploration of the Pacific*, Londres, 1934.
- FERNANDEZ DURO, CESAREO: *La Armada Española desde la unión de los reinos de Castilla y de Aragón*,

9 Schurz, obra citada, p. 277.

10 SCHURZ, obra citada, p. 279. El motín y sus consecuencias se encuentran muy bien narrados en dicha obra.

nueve volúmenes, Madrid, 1895-1903.

- MEDINA, JOSE T.: *Bibliografía española de las islas Filipinas (1523-1810)*, Santiago, 1897.
- MOLINA, ANTONIO M.: *The Philippines Through the Centuries*, Manila, ust Press, 1960.
- PIGAFETTA, ANTONIO DE: *Primer Viaje en torno del Globo*, Buenos Aires, Edit. Francisco de Aguirre, 1970.
- SCHURZ, WILLIAM L.: *The Manila Galleon*, Nueva York, Dutton, 1939.
- URDANETA, Fray Andrés de Urdaneta, o.s.a.: *Cartas y Memorial al Rey*, Méjico, mayo 28, 1560, y *Carta al Rey*, 1561. La relación del viaje de Loaysa aparece en Torres Mendoza, Luis, *Colección de Documentos Inéditos*, publicada en Madrid en 1886.

