

[22] [23]

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 descubiertos³⁷ 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 Quirós³⁸, 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 avistada³⁹ 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

³⁶ ALEJANDRO DEL CASTILLO, ob. cit. pp. 537-547.

³⁷ Se entienden, a lo largo de este trabajo, los términos «descubrir, descubrimiento, descubridores» bajo su sentido etimológico. El verbo «descubrir» apareció en la lengua española a fines del siglo XII, sacado del latín «discooperire», que significa «hallar recorriendo». No quiere decir, por supuesto, que las tierras «descubiertas» no existieran antes, sino que los europeos no las conocían y, por lo tanto, que sus moradores ignoraban la existencia de Europa.

³⁸ Forma castellana del apellido del portugués Femandes de Queiroz.

³⁹ Véase el detalle de los descubrimientos en Anexo .

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 dirección⁴⁰ 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 Australia 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

⁴⁰ Si bien hubo otras gobernadoras, doña Isabel fue la única en dirigir una expedición marítima.

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 soplaban 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 m², 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 contramaestre. 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 contramaestre: 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 contraestre fuera español. Dicha prohibición nunca se respetó en los hechos, dado el fuerte atractivo que representaba España para los países vecinos. Quirós habla del contraestre 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 contraestre, del mestre 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 m² 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 «aderezar 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 tener poca comida, y tomaron alguna parte por no les desposeer del todo, y se dexo el rescate 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 dispensero. 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 estaba 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 Iberoamericano, 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 Luisíadas, 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* (Ainioro 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 Váez 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]

D. Álvaro de Mendaña y sus orígenes bercianos
Vicente Fernández Vázquez

INTRODUCCIÓN

En el año 1995 se conmemora el 400 aniversario de la muerte de D. Álvaro de Mendaña y

Neira, acaecida el 18 de octubre de 1595 en la Isla de Santa Cruz, en el Pacífico, cuando tenía 53 años de edad. Fue D. Álvaro de Mendaña, sin lugar a dudas, uno de los personajes que más contribuyeron al conocimiento del Pacífico del Sur en Europa. Su nombre forma parte de la pléyade de los grandes exploradores que a lo largo del siglo XVI, partiendo de las costas del virreinato del Perú y de Nueva España, contribuyeron a explorar y conocer las aguas del Pacífico y a poblar y colonizar las tierras que bañan sus aguas. Juntamente con Villalobos, Legazpi, Arellano, en el Pacífico Norte, y Sarmiento de Gamboa, Pedro Fernández de Quirós, Juan Fernández y Juan Gallego en el Sur, será una de las grandes personalidades de la citada centuria.

Como fruto de sus dos expediciones, la de 1567-69, y la de 1595, llegaría a descubrir unas treinta y nueve islas, entre ellas las Islas Salomón, Tuvalu, Danger, en el primer viaje, y las Marquesas, y Santa Cruz, en el segundo.

Había nacido D. Álvaro de Mendaña en el año 1542, en el lugar de Congosto, en las tierras leonesas de El Bierzo. De su pueblo salió con 21 años, acompañando a su tío D. Lope García de Castro, cuando éste se embarcó para hacerse cargo de la Presidencia de la Audiencia de Lima, y de la Gobernación del Perú. Como para otros muchos, su vida con este viaje cambiará radicalmente, y sobre todo a partir de 1567, cuando con 25 años dirija su primera expedición en el Pacífico Sur. Sobre el particular podemos decir que la mitad de su vida giró en torno a los Mares del Sur, desde que se inicia la primera expedición, en 1567, hasta su muerte, en 1595, toda su vida se moverá en torno a él. A partir del regreso del primer viaje, en el 1569, todos sus esfuerzos, caudales, e ilusiones, los pondrá al servicio de una idea, la de dirigir otra expedición para poblar y colonizar las islas Salomón descubiertas [52] por él mismo en el primer viaje; afán éste que llegará a costarle la vida, y no sólo la suya sino también la de otros muchos que lo acompañaban, «*ni hizo nada de sustancia sino su muerte, y con él las tres cuartas partes de la gente que llevaba*», dirá de él y de los que le acompañaban Pedro Fernández de Quirós en 1610⁴¹.

En el presente trabajo sobre D. Álvaro de Mendaña haremos referencia fundamentalmente a sus orígenes, a su entorno familiar, y no nos ocuparemos de sus viajes, ya que los pormenores de los mismos han sido tratados por los numerosos investigadores que se han acercado a nuestro personaje. Para ello comenzaremos por situar a nuestro aventurero y explorador⁴² en la tierra que le vio nacer, El Bierzo, y en las circunstancias por las que atravesaba la emigración berciana a las Indias occidentales en el siglo XVI.

El Bierzo es una región de transición entre Galicia, Asturias y la Meseta, situada al Noroeste de la provincia de León, y que alcanza con las incorporaciones de Ancares y La Cabrera Alta, una extensión de unos 3.000 km². Desde la Edad Media ha estado vinculada política y administrativamente a los reinos de León y Castilla-León, de los que formó parte como Condado en la Edad Media; Partido, Provincia, o Intendencia en la Edad Moderna; y como provincia, con la capital en Villafranca del Bierzo, durante un corto período de tiempo en el Trienio Liberal, hasta que con la nueva división administrativa de Javier de Burgos, de 1833, quedó anexionada a la provincia de León, de la que forma parte con el carácter de Comarca Histórica, desde el año 1991.

Pese a no pertenecer en los tiempos medievales y modernos al llamado antiguo Reino de

⁴¹ Según el Memorial nº 4 de Quirós, de 1598. Tomado de P. Fernández Quirós, *Memoriales de las Indias Australes*, Ed. de Óscar Pinochet, Madrid, 1991, p. 48.

⁴² Pese a que algunos autores traten de «arriesgado» el considerar a D. Álvaro como a un auténtico aventurero, como Jesús Paniagua y M^a Carmen Martínez, en *Don Álvaro de Mendaña, un berciano en el Pacífico*, p. 44, nosotros lo consideramos como tal, como lo expusimos en nuestro trabajo sobre los bercianos en América, siglos XVI-XVIII, Rev. *Bierzo*, (1992). Sólo hay que leer los memoriales para darse cuenta, especialmente los referentes al segundo viaje.

Galicia, sin embargo son numerosos los testimonios de personas que lo vinculan con el citado Reino. Se trata siempre de testimonios de viajeros, peregrinos y forasteros, que no conocen el Bierzo, que únicamente lo recorren, o lo ven en mapas imprecisos⁴³ y que al atravesar los Montes de León, advierten que el paisaje, las condiciones climáticas, la lengua, y algunas de las costumbres han cambiado, que esas tierras que pisan poco tienen en común con la Meseta Castellana o los páramos leoneses, y por lo tanto lo relacionan con Galicia. Será por lo tanto por estos motivos y por ser una zona periférica, y de transición, por lo que lo vinculan con el antiguo Reino de Galicia, y por lo tanto también a los bercianos, pero nunca por motivos puramente históricos. [53]

Son numerosos los testimonios que se pueden citar en este sentido. Entre otros, baste con citar los de Molina⁴⁴, el cual al referirse a D. Lope García de Castro, nos dice «*que había nacido en Villanueva de Valdueza, partido de Ponferrada, que entonces se consideraba Galicia*»; y el de Claude de Bronseval⁴⁵, francés y secretario del abad cisterciense de Claraval, Dom Edme de Saulien, el cual con un séquito de 7 personas recorrió gran parte de España en el siglo XVI para visitar las casas dependientes del Císter. Claude de Bronseval, en su libro de notas, escribe: «*...llegamos por fin a Ponferrada, después de haber atravesado primero un río llamado Boeza por un puente pésimo y muy peligroso. Aquí termina Castilla y empieza el reino de Galicia (Hic finit Castellae et incipit renum Galeciae)*». Era el 16 de junio de 1532.

Precisamente, diez años más tarde, no muy lejos por donde pasó el abad y sus acompañantes, camino de Santiago, en el lugar de Congosto, nacería D. Álvaro de Mendaña, del que nos ocuparemos más adelante.

EMIGRANTES BERCIANOS A AMÉRICA EN EL SIGLO XVI

El aumento demográfico que conoce el Bierzo, al igual que el resto de la Corona Castellana en el siglo XVI⁴⁶; la falta de recursos económicos para la mayoría de los campesinos, y la de oportunidades para muchos segundones de las familias nobiliarias bercianas; el deseo de enriquecerse; así como las posibilidades que les ofrecía primero la conquista y posteriormente la colonización; son los factores más importantes que explicarían el que muchos bercianos, al igual que ocurriría en el resto del país, se atrevieran a cruzar el Atlántico.

Hemos calculado que pasarían a América a lo largo del siglo XVI unos 400 bercianos⁴⁷, de ellos la mayoría hombres y jóvenes, de los cuales hemos localizado, documentalmente, hasta el

⁴³ Sirva de ejemplo el mapa de España del siglo XVI de G. Mercator, impreso en Amsterdam en 1630, donde por un lado nos encontramos que la mayor parte de El Bierzo se incluye en el Reino de Galicia, y por otro se sitúa de nuevo en el correspondiente al reino de León.

⁴⁴ Tomado de Lino Gómez Canedo, *Los Gallegos en América*, Santiago de Compostela, 1983, p. 59.

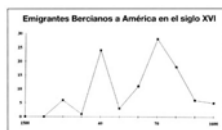
⁴⁵ Claude de Bronseval, *Viaje por España: 1532-1533*, Madrid, 1991, pp. 176-177.

⁴⁶ A. Molinié-Bertrand observa un crecimiento continuo en toda la Provincia de Ponferrada a lo largo de todo el siglo, y especialmente en su primera mitad, con la excepción de Molinaseca y S. Esteban de Valdueza. E. García España/A. Molinié Bertrand, *Censo de Castilla de 1591. Estudio Analítico* I. N. E. Madrid, 1986, p. 266. A las mismas conclusiones llega J. Antonio Balboa de Paz, para quien la población de El Bierzo «crece de forma significativa desde finales del XV hasta la década de los ochenta del siglo XVI», en «El Antiguo Régimen: La población», Fasc. 10 de *La Historia de El Bierzo*, León, 1994, p. 86.

⁴⁷ Según las estimaciones de P. Boyd-Bowman, el cual considera que serían unos 200.000 peninsulares los que pasarían a Indias, y dado que en los libros de Asientos y de Licencias sólo aparecen 40.000, éstos serían el 20%. Y este mismo porcentaje, es el que hemos aplicado para el Bierzo.

presente, a la cuarta parte, concretamente a 102, sirviéndonos para ello de diversas fuentes⁴⁸. Este número supondría [54] el 0,2% del total nacional, el 1% del castellano leonés, y el 16% de los leoneses⁴⁹.

Participarán los bercianos en los primeros momentos de la conquista, primero de las Antillas y posteriormente de Perú, Chile, La Florida, Venezuela, sobre todo. Así destacarían entre otros, los dos ponferradinos que en 1534 van en la armada de Juan Junco; Gonzalo Macías, también de Ponferrada, capitán de infantería con Jiménez de Quesada en 1535; Lorenzo de Cacabelos, que participa en la conquista de la Florida, y se embarca en 1538; Gonzalo de Maldonado, y Juan de Carbajal, quienes participan en la conquista de Perú, y Venezuela, respectivamente⁵⁰. Y con posterioridad, en la colonización de las tierras conquistadas, destacarán entre todos, D. Lope García de Castro, natural de Villanueva de Valdueza, y que se embarca en 1563 para hacerse cargo de la Gobernación del Perú, y a quien acompañarán un grupo de bercianos, entre otros sus sobrinos D. Lope de Mendaña, y D. Álvaro de Mendaña, el futuro explorador del Pacífico. Además del citado gobernador, destaca la figura del villafranquino D. Gaspar de Robles, que alcanzó una gran fortuna en el último tercio del siglo, primero como tesorero, y después como tallador de moneda de Potosí, y propietario de minas de plata en el cerro de la citada localidad y de varios ingenios para trabajar en las mismas⁵¹.



[55]

El mayor número de emigrantes se localiza en las décadas de 1530 y 1560, décadas en las que pasan a América algo más de la mitad de los emigrantes de toda la centuria. La década de los años 30 coincide con ser una época de numerosas conquistas; mientras que la elevada participación en la década de los 60, se debe, sin duda a la salida, en 1563, del Gobernador D. Lope García de Castro, el cual se hace acompañar de 12 bercianos⁵². Esta tendencia, de las citadas décadas, coincide en líneas generales con los que otros autores indican para el conjunto

⁴⁸ Las fuentes que hemos utilizado son documentos de los Protocolos del A. H. P. León; los 7 volúmenes del Catálogo de Pasajeros a Indias, del siglo XVI, obtenidos de la Sección de Contratación del Archivo General de Indias, publicados por A. G. I. de Sevilla, en base a los Libros de Asientos de Pasajeros; [54] del mismo archivo nos hemos servido asimismo de la Serie de Informaciones y Licencias, que publica M^a del Carmen Martínez Martínez, en *La Emigración castellana y leonesa al Nuevo Mundo (1517-1700)*, 2 vols. Salamanca, 1993. Además nos hemos servido de varias publicaciones locales sobre indios del Bierzo. Por ello nuestro inicial Catálogo de 77 indios, publicado en el 1992, se ha elevado a 102, dos años más tarde.

⁴⁹ En función de los porcentajes señalados por Boyd-Bowman, para España, y M^a Carmen Martínez para Castilla León, en *La Emigración...* Ob. cit.

⁵⁰ Vicente Fernández Vázquez, *Bercianos en América. Siglos XVI-XVIII*, Rev. *Bierzo*, Ponferrada (1992), pp. 3-30.

⁵¹ *Ibidem*, p. 19.

⁵² Romera Iruela, L./M^a del Carmen Galbis Díez: *Catálogo de Pasajeros a Indias*, Madrid, 1980, pp. 365-367 v. IV.

de Castilla y León⁵³.

En cuanto al destino, la mayoría se reparten entre el Reino de Nueva España y el Reino del Perú, al igual que ocurre con el resto de la comunidad castellano leonesa y España⁵⁴. En el conjunto, Perú es el que atrae a más emigrantes, sin duda debido a los acompañantes del Gobernador, pero sin embargo la emigración a Nueva España, es más constante a lo largo de toda la centuria. Llama la atención no obstante el porcentaje elevado, cerca del 32% de bercianos, que entre 1520 y 1539, se dirigen a Tierra Firme.

Por lo que respecta al origen de los emigrantes bercianos, diremos que en su mayor parte emigran de las villas más pobladas. Solamente Villafranca y Ponferrada aportan el 44% de los emigrantes. Ponferrada, con 27 y Villafranca con 18. El resto se lo reparten, en primer lugar, otras villas importantes como, Bembibre, Cacabelos y Cubillos, con 6,5 y 4 emigrantes respectivamente; en segundo lugar ciertos pueblos como S. Esteban de Valdueza, S. Pedro Castañero, con 5 y Villanueva de Valdueza, con 4, como consecuencia directa e indirecta de la salida en 1563 del Gobernador D. Lope García de Castro al Perú, y en tercer lugar una serie de 18 lugares: Villadepalos, Villabuena, Villar de los Barrios, Valle del Valcarce, Turienzo Castañero, S. Román, Noceda, Matachana, Magaz de Abajo, Losada, Horta, Congosto, Columbrianos, Castropodame, Canedo, Camponaraya, Campo y El Acebo, con una media de 1-2 emigrantes cada núcleo de población⁵⁵. [56]

D. ÁLVARO DE MENDAÑA

Orígenes

Nace D. Álvaro de Mendaña en el pueblo berciano de Congosto en el año 1542⁵⁶. En el Libro de Asientos de Pasajeros, en el que se registraban los nombres de los que pasaban a Indias, una vez obtenida la licencia de la Casa de Contratación, se inscribe como «*Álvaro Rodríguez de Mendaña, natural de Congosto, soltero, hijo de Hernán Rodríguez y de Isabel de Neyra, al Perú,*

⁵³ M^a del Carmen Martínez M., *La Emigración*, Op. cit. v. 1., pp. 184-196.

⁵⁴ *Ibíd.*

⁵⁵ Los autores que asimismo se han ocupado del tema son para el ámbito leonés Valladares Reguero, A., en «La Emigración leonesa a las Indias en el siglo XVI (1543-1599)», *Tierras de León*, nº 79-80 (1990-1991); M^a del Carmen Martínez M., *La Emigración...* Ob. cit. y esta misma autora en colaboración con Jesús Paniagua «Don Álvaro de Mendaña. Un berciano en el Pacífico», *Rev. Astórica*, 12 (1993), pp. 43-64, nosotros mismos en *Bercianos...* Ob. cit.

En nuestro artículo de la *Rev. Bierzo*, ya analizamos las diferencias con el artículo de Valladares. Por lo que respecta a los trabajos de M^a del Carmen Martínez y Jesús Paniagua, nosotros señalábamos que entre los que acompañaban a Don Lope García de Castro, figuraban Lope Rodríguez y su mujer Juana Rodríguez, como naturales de S. [56] Pedro Castañero, en base a la información suministrada por los Libros de Asientos de Pasajeros, pero los autores mencionados valiéndose de las Series de Informaciones y Licencias del A. G. I. los hacen naturales de Magaz de Abajo. Algo semejante ocurre con la mujer de Lope de Mendaña, M^a Rodríguez, que en los Libros aparece como natural de S. Pedro Castañero, y en las Informaciones de Villar de los Barrios. Sin embargo ambos autores se equivocan al localizar a Magaz de Abajo, en la Cepeda, y no en el Bierzo. Donde las diferencias son más notables es en lo referente a los que no son originarios de la provincia de León.

⁵⁶ Son numerosas las referencias en crónicas y memoriales en los que consta que D. Álvaro tenía 25 años de edad cuando realizó la primera expedición por los mares del Sur.

como criado del licenciado Castro»⁵⁷. Como ya señalamos en la Revista *Bierzo*, en el año 1992⁵⁸, el tal Álvaro Rodríguez Mendaña, no es otro que Álvaro de Mendaña, el futuro Adelantado del Pacífico, y para ello nos basábamos en que iba acompañando a su tío D. Lope García de Castro, y es su tío porque su madre Isabel de Neira era hermana de D. Lope; en que el hecho de que utilizase Rodríguez de primer apellido no era significativo ya que era de uso frecuente en el siglo XVI cambiar los apellidos o utilizar indistintamente unos u otros, en función de a quien se herede, por ejemplo, y máxime en este caso en que su padre al no ser el primogénito, no lo lleva en primer lugar. Posteriormente en 1993 M^a del Carmen Martínez y Jesús Paniagua, en la Revista *Astórica*, publicaban los datos correspondientes al segundo viaje, el que realiza en 1576 como general de expedición, en el que aparece como Álvaro de Mendaña, natural de congosto⁵⁹, dato que venían a confirmar a D. Álvaro de Mendaña como natural de la citada Villa. De esta forma se zanjaba uno de los puntos oscuros en la vida del Adelantado del Pacífico, y se acababa con su pretendido origen gallego, que se había generalizado entre la mayoría de los investigadores que de una forma u otra se acercaron y trataron sobre D. Álvaro⁶⁰. El primero en reconocer su origen berciano fue el Marqués de Jaureguizar en 1971⁶¹, aunque no lo documentaba, ni [57] precisaba el lugar exacto de su nacimiento. El citado marqués se sirvió de los documentos pertenecientes al Archivo de los Mendaña, y que pasarían, sin duda, a su familia en el siglo XVII, al producirse el entronque de los Mendaña con los Maldonado, señores éstos de Priaranza y antepasados del Marqués de Jaureguizar. Sin embargo el Marqués se equivocaba en la filiación, ya que lo hacía hijo de D. Lope de Mendaña y de M^a de Escobar, confundiéndolo con D. Álvaro de Mendaña Escobar, que llegó a ser tesorero de la Colegiata de Villafranca de El Bierzo en el año 1599, e hijo de los citados Álvaro y M^a de Escobar⁶².

La villa de Congosto

Tiene esta población, en el siglo XVI, 97 vecinos⁶³, y se encuentra en las proximidades del río Sil, a unos 12 km al Noroeste de Ponferrada. En comparación con otros pueblos bercianos,

⁵⁷ Romera Iruela, L. y Galbis Díez, M^a Carmen, *Catálogo...* Ob. cit. p. 365.

⁵⁸ En el mencionado artículo nos referíamos a cómo desde 1981 estaba publicado el lugar de nacimiento de D. Álvaro, por Romera Iruela L. y Galbis Díez, M^a Carmen, en el *Catálogo...* Ob. cit., y cómo había pasado desapercibido para todo el mundo a causa de utilizar el apellido Rodríguez, y al hecho de que apenas se cuestionase su origen gallego, desde que D. Justo Zaragoza, así lo expusiese en 1882. Vicente Fernández Vázquez *Bercianos...*, Ob. cit. pp. 14-15.

⁵⁹ Martínez, M^a del Carmen y Paniagua, J., *Don Álvaro...*, Ob. cit.

⁶⁰ Entre otros, Zaragoza, J. *Historia del Descubrimiento de las Islas Australes*, t. III, Madrid, 1882, pp. 107-109; Prieto, C., «El Océano Pacífico: navegantes españoles del siglo XVI», Madrid, 1984, p. 102; Landín Carrasco, A., *Islario Español del Pacífico. Identificación de los descubrimientos en el Mar del Sur*, Madrid, 1984, p. 35; y Gómez Ganado, L., *Los gallegos en América...* Ob. cit. p. 27.

⁶¹ Marqués de Jaureguizar, *Relación de los poseedores del Castro y Palacio de Priaranza del Bierzo de alguno de sus allegados y descendencia de ellos*, Madrid, 1971, p. 69.

⁶² D. Álvaro de Mendaña Escobar, arrendará en 1599 la capilla de S. Pedro en S. Antolín de Ibias, con sus rentas, diezmos y foros por 30 ducados y un buey para matar. A. H. P. León, Secc. de Protocolos, Villafranca, C-2904, s/f.

⁶³ Según el Vecindario de Ponferrada. En Censos de Castilla de 1591. Vecindarios. I. N. E. Madrid, 1984, pp. 466.

de la época, podemos decir que está, en cuanto a la población se refiere, por encima de la media, ya que ésta alcanza los 47 vecinos⁶⁴. Jurisdiccionalmente dependerá la villa de Congosto, después de pasar de unos señores a otros en los siglos finales de la baja edad media, de



Foto 1. -Panorámica de Congosto. Patria chica de D. Álvaro de Mendaña. [58]

los deanes de la catedral de Astorga, quienes lo mantendrán en su poder hasta el siglo XVII, que pasará a los Marqueses de Villafranca, de cuyas manos no saldrá hasta la desaparición de los señoríos jurisdiccionales a principios del XIX. Las actividades económicas son la agricultura, ganadería, y como complemento, y ocasionalmente, una vez terminadas las faenas agrícolas, hay vecinos que trabajan en las canteras del entorno, y otros pescan en el Sil. Socialmente, el grupo dominante es la hidalguía, ya que está representada por el 80% de la población, frente a casi un 50% en el resto de El Bierzo⁶⁵.

Precisamente en el seno de una de estas familias hidalgas se desarrollará la vida de nuestro personaje: los Mendaña.

Los Mendaña y Neira

Los primeros Mendaña se establecen en el Bierzo en el siglo XV. Se trata de D. Fernando de Mendaña, casado con D^a Isabel de Escobar, el cual llega al Bierzo como criado al servicio de los Condes de Lemos, que en estos momentos son una de las casas nobiliarias más importantes de todo el Noroeste Peninsular. Este primer Mendaña berciano aparece citado en la documentación de la época como vecino de Ponferrada⁶⁶. A partir de estos momentos finales del siglo XV se iniciará el linaje de los Mendaña con su Casa Solariega en el Bierzo⁶⁷. A lo largo de los siglos XVI y XVII los Mendaña se extenderán por varias localidades bercianas, como Molinaseca, Los Barrios, Bembibre, S. Pedro Castañedo, Villanueva de Valdueza, Villafranca y Congosto⁶⁸.

⁶⁴ Gracia España, E. y Molinié-Bertrand, A., *Censo de Castilla de 1591. Estudio Analítico*, Ob. cit., pp. 265-267.

⁶⁵ *Ibidem*.

⁶⁶ El 11 de febrero de 1482, la abadesa del monasterio de S. Guillermo de Villabuena, afora a Fernando de Mendaña y su mujer, Isabel de Escobar, vecinos de Ponferrada, y él criado del Conde de Lemos, todas las propiedades que el monasterio tiene en Toral de Santa Lucía, cerca de Palacios de la Valduerna. Archivo de S. Miguel de las Dueñas (ASMD), 55. Perg. Tomado de Cavero Domínguez, Gregoria, *Catálogo del Monasterio de San Miguel de las Dueñas*, León, 1994, pp. 37-38.

⁶⁷ Abundan en el libro del Marqués de Jaureguizar las referencias a dicha casa.

⁶⁸ Así en el XVI nos encontramos con María de Mendaña, mujer de Gonzalo Valcarce, vecinos de Molinaseca, y fallecidos poco antes de 1573. A. H. N., Clero, leg. 2547, carp. 1, fol. 40-50. Tomado de Cabero Domínguez, G., *Catálogo del monasterio de S. Miguel...*, Ob. cit. p. 99.

En el catálogo citado anteriormente se menciona en el año a 1581 como vecinos de los Barrios, Salas y Bembibre, a Francisco Osorio de Mendano, Álvaro de Mendano, y otros, en una demanda interpuesta por el Monasterio de S. Miguel por unas propiedades que dicho monasterio tiene en Toral de Fondo. A. H. N., Clero, leg. 2.555, carp. 3.

En el siglo XIV una rama de Mendañas de Benavente emigran hacia las Tierras de Astorga⁶⁹, estableciéndose en la propia ciudad y en pueblos próximos, convirtiéndose [59] a lo largo de la centuria siguiente en uno de los linajes más representativos de aquellas tierras⁷⁰. Con el matrimonio de Lope de Mendaña con M^a Álvarez Osorio, del linaje de los Villalobos, en el XV, afianzarán su presencia en las citadas tierras. A finales del XV se instalarán en Ponferrada los primeros Mendañas.

Precisamente será un hijo de este matrimonio, el citado D. Fernando de Mendaña, el que se establezca por primera vez en el Bierzo, concretamente en Ponferrada, a finales del siglo XV. A partir de estos momentos, los Mendaña acentuarán su presencia en el Bierzo, las referencias como Sres. de S. Pedro Castañero y de Posada del Río, y a la Casa solariega de los Mendaña, son constantes en la documentación⁷¹. El matrimonio formado por D. Fernando de Mendaña y D^a Isabel de Escobar, serán los que sienten las raíces de los Mendaña en las tierras del El Bierzo, al casarse sus hijos con miembros de la hidalguía local, haciendo bueno el dicho nobiliario de que «*Lo que más conserva una familia grande, es el lustre y esplendor de los casamientos*⁷²», dicho matrimonio tendrá dos hijos: D. Álvaro de Mendaña y M^a de Escobar. El primero, D. Álvaro, se casará con D^a Ana de Neira, hija de Ruy García de Castro y de M^a de Neira⁷³, en el 1519 y serán vecinos de Villanueva de Valdueza⁷⁴ y señores de S. Pedro Castañero del Barrio de Abajo y de Posada del Río, él testará en el año 1569⁷⁵. Fruto de este matrimonio serán Lope,

Tomado de Cavero Domínguez, *Catálogo...* Ob. cit. p. 117.

Cien años más tarde, en el año 1681, M^a Osorio de Mendaña, es vecina de Cacabelos, y tiene una criada. A. H. P. León, Secc. Protocolos, Cacabelos, C-1499.

Francisco de Mendaña, aparece en 1672 como vecino de Congosto. A. H. P. L. Secc. de Protocolos. C-2091, fol. 150.

En el año 1658, el M^o de S. Miguel afora al licenciado Lope Miguélez de Mendaña Osorio, Relator de la Real Audiencia de Valladolid, Abogado de ella y del Santo Oficio de la Inquisición de Valladolid, casado con M^a González Santalla Valcarce, una viña en Arborbuena de 12 cuartales. A. H. N. Clero, leg. 2.549. Tomado de Cabero Domínguez, G., *Catálogo del M^o de S. Miguel...* Ob. cit. pp. 230-231.

⁶⁹ No todos emigrarán a tierras leonesas, únicamente una rama del linaje, ya que entre los que acompañan a D. Álvaro en el segundo viaje figura un tal Pedro Mendaña, natural de Benavente.

⁷⁰ En la obra de Cavero Domínguez, D., *Catálogo del Fondo Documental del Monasterio de Santa Clara de Astorga*, León, 1992, son varias las escrituras de los Mendaña que siendo vecinos de Benavente tienen intereses en Tierras de Astorga, sirva de ejemplo el caso de Álvaro Rodríguez de Mendaña, casado con Sancha Alfón, cuyas dos hijas profesan en el Monasterio de Santa Clara de Astorga, y que efectuará varias compras en la Tierra de Astorga, pp. 47 y 73 del citado catálogo.

Una vez instalados en Astorga, y sus proximidades los Mendaña se convertirán desde los primeros momentos del siglo XV en uno de los linajes más destacados, disfrutando de la titularidad de algunos señoríos como es el caso de D^a Constanza Sánchez de Mendaña, Sr^a de Lagunas de Somoza, en 1425; o el de D. Álvaro de Mendaña, Sr. de San Martín del Agostedo, siendo por las mismas fechas Sr^a del Ganso, D^a Elvira, vecina de Astorga. Tomado de J. A. Martín Fuertes, «El Concejo de Astorga, siglos XIII-XVI, León, 1987, p. 133.

⁷¹ Sobre todo en la obra citada del Marqués de Jaureguizar.

⁷² Colección Pedraja, Santander, Ms. 879. Certificado de Nobleza.

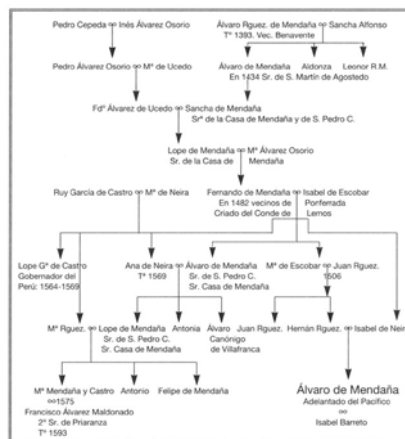
⁷³ Marqués de Jaureguizar, «Relación...», Ob. cit.

⁷⁴ *Ibidem*.

⁷⁵ *Ibidem*.

Antonia y Álvaro de Mendaña. El Primero sucederá a su padre como señor de la Casa de Mendaña y de S. Pedro Casteñero y Posada del Río, pero antes él y su mujer acompañarán a su tío D. Lope García de Castro, de Villanueva de Valdueza⁷⁶, en 1567 a su viaje al Perú, regresando seguramente con él. A la vuelta de América comprará diversas heredades, entre otras un prado y un molino en 1601, en S. Román de Bembibre⁷⁷. Precisamente será su hijo Felipe de Mendaña, quien en 1634 vendió dichas propiedades a D. Gabriel Flórez Osorio, que años más tarde se convertirá en el primer Vizconde de Quintanilla de Flórez⁷⁸. [60]

D^a Antonia de Mendaña morirá prematuramente, mientras que D. Álvaro de Mendaña Escobar, será tesorero de la Colegiata de Villafranca y Capellán de la Capilla de S. Pedro de S. Antolín de Ibias en 1599 y el 8 de febrero del mismo año lo encontramos tomando las cuentas de la plata al sacristán de la Colegiata de Villafranca⁷⁹. A este D. Álvaro es a quien el Marqués de Jaureguizar confunde con el descubridor D. Álvaro⁸⁰.



Árbol genealógico de los Mendaña⁸¹ [61]

⁷⁶ Catálogo de Pasajeros a Indias, v. IV, p. 365.

⁷⁷ Archivo Vizcondes de Quintanilla de Flórez. Cajón 8, leg. 21, nº 19.

⁷⁸ *Ibidem*.

⁷⁹ Ver nota nº 22.

⁸⁰ Recordemos que el Marqués de Jaureguizar publicó su trabajo en el año 1971, diez años antes de que Romara y Balbís, publicaran el v. IV de los Pasajeros a Indias, y por lo tanto no se tenía aún la [61] certeza de quienes eran los padres de D. Álvaro de Mendaña, y por lo tanto al encontrarse en la documentación de la casa de Mendaña, de la segunda mitad del XVI, con el nombre de Álvaro de Mendaña lo asoció al descubridor, cuando se trataba del rector de la parroquia de S. Pedro Casteñero, y posteriormente canónigo y tesorero en la Colegiata de Villafranca de El Bierzo.

⁸¹ Para la elaboración del árbol genealógico nos hemos basado en los Catálogos de la profesora de la Universidad de León d^a Gregoria Cavero Domínguez sobre los fondos documentales de los monasterios de Santa Clara de Astorga, y de S. Miguel de las Dueñas; de la información suministrada por el Marqués de Jaureguizar en su *Relación de los poseedores del castro...* que estimamos procedente de los archivos de la casa de Mendaña, que pasaría la Casa de Priaranza, a causa de los enlaces matrimoniales entre los dos linajes en el siglo XVII. Cruzando las dos fuentes, la del Marqués con las de los Catálogos, no hemos encontrado ninguna contradicción, ya que coinciden en todos aquellos casos que se parte de los mismos personajes en ambos archivos. Documento del A. de los Vizcondes de Quintanilla. Y finalmente de los Catálogos de Pasajeros a Indias, el citado v. IV.

La otra hija de D. Fernando de Mendaña, D^a María de Escobar se casará con Juan Rodríguez de los Barros⁸² en 1506, y tendrán dos hijos Juan Rodríguez, bachiller⁸³, y Hernán Rodríguez de Mendaña, casado con su tía Isabel de Neira, y padres de D. Álvaro de Mendaña, el descubridor y explorador del Pacífico⁸⁴. No hay la menor duda sobre los padres de D. Álvaro, Hernán e Isabel de Neira, pues así aparecen en el Libro de Acuerdos, como señalamos anteriormente, pero no está documentado el que M^a Escobar y Juan Rodríguez,



Foto 2. -Escudo de armas en la portada meridional de la Iglesia Parroquial de S. Pedro Castañero. Bajo el Patronato en el siglo XVI de los Mendaña. [62]

sean sus abuelos paternos, nos inclinamos hacia ello en base a que de este modo se explicaría la presencia del Rodríguez como primer apellido, y la adscripción de D. Álvaro, al linaje de los Mendaña.

En nuestro artículo sobre Mendaña de la rev. *Bierzo* nos servíamos de un escudo existente en la fachada meridional de la Iglesia Parroquial de S. Pedro Castañero para demostrar la presencia de los Mendaña en la zona, ya que hacíamos suyo dicho escudo. Actualmente no es necesario porque hay suficiente documentación que relaciona a los Mendaña con el Bierzo: S. Pedro Castañero, Ponferrada, Villanueva de Valdueza,... pero aún así nos parece interesante, aunque su interpretación nos ofrezca algunas dudas, sobre todo a causa de su mal estado.

Se trata de un escudo con tarjeta redonda y corona triunfal, que presenta el campo dividido en cuatro cuarteles:

- 1) 6 roeles (tres desdibujados). Armas de Mendaña o Castro⁸⁵.
- 2) 2 lobos. Armas de los Osorio.
- 3) 5 mujeres en sotuer. Muy borrosas.
- 4) 2 calderas.

Aunque con las lógicas reservas nos inclinamos por relacionarlo con los Mendaña, en base

⁸² Marqués de Jaureguizar, «Relación», Ob. cit.

⁸³ Juan Rodríguez de Castro es vecino de Congosto, en el último tercio del XVI. A través de la documentación que hemos manejado se puede observar la existencia de unas relaciones muy cercanas entre ambos linajes, así por ejemplo en 1585 D. Lope de Mendaña Osorio, Sr. de la Villa de S. Pedro Castañero, aceptó sus bienes, y en el mismo año el cura de S. Pedro de Castañero, D. Alonso de Mendaña actúa como su fiador. Ambos documentos en Cavero Domínguez, G. *Catálogo del Monasterio de S. Miguel...* Ob. cit., pp. 116. Por otro lado el apellido «Rodríguez» lo llevará por su padre; mientras Neira y Castro, por su madre.

⁸⁴ Ver notas anteriores.

⁸⁵ Las armas de ambos linajes son distintas, ya que mientras unos colocan los seis roeles en dos palos (los Mendaña), los Castro con igual o desigual nº de roeles, van puestos de dos en dos. La limitación espacial del cuartel podía cambiar la posición tradicional de los roeles de los Mendaña, en dos palos, por la de dos en dos. En el Bierzo se conservan en la actualidad poco más de doscientos escudos de piedra, y únicamente en tres escudos aparecen las armas de los Mendaña, los tres en los Barrios, dos en el de Villar y uno en el de Salas; en los casos primeros situadas en la punta del escudo.

a que son los Mendaña durante el siglo XVI Sres. de S. Pedro Castañero y patronos de su Iglesia⁸⁶, y en que hay dos miembros de dicho linaje, D. Alonso y D. Álvaro Mendaña Osorio, que son curas de dicha iglesia, uno de los cuales regala un cáliz en 1584 a la dicha iglesia⁸⁷.

Por lo que respecta al linaje de los Neira, posiblemente vengan al Bierzo, a ponerse al servicio de los Condes de Lemos, como harían otros muchos en el siglo XV⁸⁸, al igual que ocurrió con los mismos Mendaña. El Marqués de Jaureguizar en su obra sobre los poseedores del castro y palacio de Priaranza del Bierzo establece las relaciones de parentesco entre los miembros de este linaje, que nosotros desarrollamos en el árbol genealógico. El personaje más destacado y pieza fundamental es D. Lope García de Castro, natural de Villanueva [63] de Valdueza, estudiante de leyes en Salamanca, catedrático en la citada universidad, Oidor en la Real Chancillería de Valladolid, en 1541; miembro del Consejo de Indias. Es nombrado para ocupar la Presidencia de la Real Audiencia de Lima, y la Gobernación del Perú, desde 1564 hasta 1569. De él diría el cronista Fr. Reginaldo de Lizárraga, a finales del XVI, que «... *aunque con título de Gobernador, con todo el poder que traen los virreyes gobernó con mucha paz y tranquilidad*»⁸⁹. Con él se llevó a un séquito de veintiuna personas, de ellas doce eran de el Bierzo, y el resto, uno de Astorga, Madrid, Béjar y Valladolid, respectivamente, dos del concejo de Salas (Asturias) y tres de Toledo.

D. Lope García de Castro será el que organice la primera expedición de su sobrino: «*Por tener noticia como se tiene, de las islas que se llaman Salomón y por echar parte de la gente haragana que anda en este reino envió a Álvaro de Mendaña, mi sobrino, con ciertos hombres al descubrimiento de ellas. Lleva los mejores pilotos que hay en este mar y va con él gente armada*»⁹⁰. Además de estos dos motivos, se impondrán a la hora de tomar la decisión otros factores como las expectativas creadas pocos años antes por la expedición de Legazpi, o el papel desempeñado por el cosmógrafo y navegante Sarmiento de Gamboa.

Si el primer viaje se lo debió a su tío, el segundo, el de 1595, lo consiguió gracias a sus esfuerzos, ilusión, tesón, perseverancia, a su propia hacienda, y a su paciencia, ya que tuvo que esperar, desde que tuvo la autorización real y del Consejo de Indias, 20 años, para poder realizarla. Aunque no llegó a culminar su obra, el poblar las Islas Salomón, ya que se desvió hacia el Sur, y le sobrevino la muerte en la Isla de Santa Cruz el 18 de octubre de 1595, a los 53 años de edad, sin embargo su gesta no deja de ser menos heroica, ya que en este segundo viaje se descubrirían para Europa entre otras las Islas Marquesas, denominadas S. Pedro, Dominica, St^a Cristina y Magdalena, situadas a 1.000 leguas de la Ciudad de los Reyes, asimismo servirá para que unos años más tarde, recogiendo su testigo, Pedro Fernández de Quirós y Torres, descubran las costas Australianas.

⁸⁶ Archivo Vizcondes de Quintanilla, Ob. cit., y lo mismo nos encontramos en la obra del Marqués de Jaureguizar.

⁸⁷ Se trata de D. Álvaro y D. Alonso de Mendaña, curas rectores de la parroquia de S. Pedro Castañero en las dos últimas décadas del XVI.

⁸⁸ En el Catálogo del Monasterio de s. Miguel de las Dueñas, figura para el siglo XV, como testigo del Conde de Lemos, Juan Neira. ASMD, 22 perg. Tomado de Cavero Domínguez, g., *Catálogo...* Ob. cit. p. 27.

⁸⁹ Fr. Reginaldo de Lizárraga, nace en Medellín en 1545, y fallece en 1615. Llegó a ser Obispo en el año 1595, precisamente el año de la segunda expedición de D. Álvaro. Antes de esta fecha escribió la *Descripción breve de toda la Tierra del Perú, Tucumán, Río de la Plata, y Chile*.

⁹⁰ Tomado de Manuel Ballesteros Gaibrois, *Historia de América*, Madrid, 1954, p. 333