

[62] [63]

Los primeros viajes españoles por las islas Tuamotu (1521, 1526, 1606)

Annie Baert

Resumen

Han recibido nombres como «Islas Infortunadas», «Islas de los Perros», «Malas Aguas»... En este artículo se detallan las primeras visitas europeas al archipiélago Tuamotu, evocando en concreto los descubrimientos de tres de sus islas: Fakahina en 1521 por Fernando de Magallanes, Amanu por el viaje de la San Lesmes en 1526, y Hao en 1606 por Quirós; utilizando para ello los relatos de viaje de los propios protagonistas. Hoy día estos territorios forman uno de los cinco archipiélagos que componen la Polinesia Francesa.

Abstract

These have been known through different names such as «Unfortunate Islands», «Dogs' Islands». «Bad Waters»... This article deals -in detail- with the first European visits to the Tuamotu Archipelago, evoking the discovery of three of its islands: Fakahina in 1521 by Ferdinand Magellan, Amanu with the travel of the San Lesmes Caravel, and Hao in 1606 by Quirós. The original diaries and writings of the travellers have been used as primary sources for the study. These territories are now one of the five archipelagos of present-day French Polynesia.

Fueron las primeras expediciones que cruzaron el Gran Océano, anteriormente llamado «Mar del Sur» sencillamente porque se hallaba al sur del lugar desde el que fue avistado por primera vez (Panamá, Vasco Núñez de Balboa, 1513). Como bien se sabe, fue Pigafetta quien lo apodó «Mare Pacifico» en el relato que hizo del viaje de Magallanes-Elcano -nombre que finalmente cuajó mucho tiempo después, a pesar de su inadecuación a la realidad-, primera visita europea, y española por más señas, a las islas del archipiélago Tuamotu. [64]

Dichas islas son 77, esparcidas de sureste a noroeste, situadas entre los 134 y los 150 grados de longitud occidental, y entre los 14 y los 24 grados de latitud meridional. Ocupan una superficie marítima de 600.000 km², de 1.800 km de largo por 600 km de ancho, cuando las islas mismas no representan más de 600 km². Forman uno de los mayores grupos de islas coralinas del mundo, y uno de los más aislados o marginales, estando a 6.000 km de Australia y de California, a 7.000 km de América del sur y a 11.000 km de Japón.

Son atolones, o sea antiguos volcanes hundidos, en cuyos flancos fue creciendo el coral, sobre el que se depositaron primero partículas de arena hasta formar islotes y, luego, elementos vegetales traídos por el viento y el mar, creando un suelo en el que era posible algún cultivo -no fueron poblados por los polinesios antes del año 1000 de nuestra era. Su diseño más o menos redondo se debe a que el volcán tenía la forma de un cono. Se presentan como una corona de islotes que rodean una laguna interior de profundidad variable, a la que en algunos casos se puede acceder por un canal navegable.

Son hoy uno de los cinco archipiélagos que componen la Polinesia francesa, territorio que

goza de un estatuto parecido en algunos puntos al de las Comunidades Autónomas de España, dentro del que reivindican su identidad específica -se acaba de conceder la creación de una Academia de la lengua paumotu que se divide en siete áreas lingüísticas- y se enorgullecen de los recursos que proporcionan al país, generalmente más bien ignorados por los habitantes de la capital, Papeete, y, sin embargo, reales. En efecto, si se dejan a un lado las pruebas nucleares francesas en Moruroa y Fangataufa, ya definitivamente terminadas -el proceso de desmantelamiento de la base militar de Hao está en su fase final-, hacen hincapié en sus intereses económicos: sus criaderos de perlas de cultivo -llamadas «perlas negras», cuyos colores varían según el del nácar de la ostra entre el gris oscuro y el berenjena-, sus caladeros codiciados por diferentes naciones pesqueras, y difíciles de vigilar, o sus atractivos turísticos, en particular con el buceo que permite asistir a increíbles ballets subacuáticos de tiburones y todas clases de peces multicolores...

Es de notar que su imagen ha cambiado mucho desde que el mundo occidental las descubrió. Hoy sus interminables playas de arena blanca o rosada y sus transparentes aguas color turquesa están presentes en todas las postales y en todos los folletos de la Oficina de Turismo, simbolizando una imagen de paraíso terrenal, de serenidad absoluta, y de naturaleza pacífica y acogedora que les regala a sus habitantes exquisitos frutos y pescados sin que tengan que trabajar por ello. Es, en el fondo, un cuadro mítico, y bastante alejado de la realidad, porque la vida allí es dura y marcada por la precariedad: las perlas no crecen solas, hay que criarlas y cuidarlas porque están expuestas al ataque de enfermedades y virus no del todo conocidos; como en todas partes, los pescados no saltan solos al plato y el mar se los hace pagar a los pescadores, y las [65] playas pueden convertirse en auténticos infiernos cuando asoma un temporal, por no hablar de ciclones. Pero, con todo, emiten, y se esfuerzan en ello, una imagen idílica, de modo que cuando estudiamos con los alumnos los primeros viajes españoles que pasaron por sus islas Tuamotu, lo que veo en sus ojos es más bien incredulidad frente a tanto sufrimiento y desengaño.

Los nombres que recibieron son significativos de la impresión que causaron en los navegantes: en el siglo XVI, Pigafetta las llamó «Islas Infortunadas»; para los holandeses del siglo XVII, fueron «Malas Aguas», «Islas de los Perros», «Islas sin fondo», «País de Aguas», «Islas de las Moscas», o «El Laberinto»; en el siglo XVIII, Bougainville las vio como el «Archipiélago Peligroso» y, ya en 1838, Dupetit-Thouars las apodó «Archipiélago del Mar Malo», topónimos todos bien fieles a la realidad. Por una parte, navegar por dichas islas era sumamente arriesgado y muchos son los barcos que terminaron allí su carrera. Una isla alta se puede divisar desde muy lejos: yo vi Tahití (altura: 2.200 m) a 90 millas (166 km), o la gran isla de Hawai (altura 4.800 m) a 180 millas (333 km), pero el de un atolón es un caso bien distinto. González de Leza apunta en su diario: «Esta isla es muy rasa, y estarán cerca della y no la verán». En condiciones muy excepcionales, se puede adivinar su presencia mucho antes de ver un atolón, cuando el color turquesa de su laguna se refleja en la nube que lo domina (lo experimenté yo una sola vez). En buenas condiciones de visibilidad, un hombre subido al palo no puede divisar las copas de sus cocoteros -30 metros de alto para los más viejos- antes de estar a 16 millas (30 km) de ellos, con cielos claros y horizontes despejados (se deduce de la fórmula «2,4 «A1+A2», en la que A1=altura del ojo del observador, ± 16 m, y A2=altura máxima del objeto observado, ± 30 m): así se comprende que por las noches oscuras y nubladas, era muy fácil que una nao corriendo viento en popa se echara en su arrecife sin posibilidad alguna de salvarse -esto sin hablar de la ausencia de mapas, que hacía de la existencia o no de estas islas una sorpresa renovada diariamente.

Por otra, los navegantes que se aproximaban a ellas sólo ansiaban echar el ancla, descansar un rato, reponerse de los trabajos sufridos y, sobre todo, comer y beber algo fresco pero, por la naturaleza misma de un atolón, es imposible surgir cerca de tierra. Hoy los barcos entran en la laguna por un paso no siempre manejable, con fuertes corrientes; en la época que nos ocupa, era

sencillamente impensable penetrar en este canal estrecho y agitado porque, aunque el viento fuera favorable a la ida, se volvía un obstáculo para la salida y la nao corría el riesgo de encontrarse definitivamente presa: es lógico que ni siquiera lo intentaran. Entonces, tenían que quedarse al paio en las proximidades de la isla dando bordadas, y enviar a algunos hombres a tierra en la barca. Ahí estaban otros peligros: si el viento alejaba a las naos de tierra, a los aventureros de la barca podía costarles mucho volver a reunirse con sus compañeros, aun a fuerza de remos y velas. Estas islas están rodeadas por [66] una barrera de coral vivo y cortante, así que cuando llegaba la barca a la isla, los hombres tenían que echarse al agua y saltar como fuera este paredón de piedras, perdiendo muchas veces el arcabuz u otras herramientas. Por fin, si lograban llegar a tierra, casi nunca encontraban lo ansiado: frutas había pocas, aparte de los cocos, de difícil alcance, en cuanto al agua dulce, la desilusión era mayor todavía ya que no había fuentes o manantiales naturales y, buscando la capa de agua subterránea, sólo encontraban agua salobre, con sabor a sal, imbebible. A todo esto hay que añadir en algunas islas el encuentro con unos indígenas que no siempre estaban dispuestos a acogerlos de buena gana.

Aquí sólo se evocarán los descubrimientos de tres islas: Fakahina y Hernando de Magallanes en 1521, Amanu y la carabela San Lesmes en 1526 y, en 1606, Hao y Pedro Fernández de Quirós (al que llamaré Quirós, y no Queiroz, a la portuguesa, puesto que, a pesar de haber nacido en Portugal y ser portugués de nación» era así como firmaba él -lo mismo que se habla de Magallanes y no de Magalhães), por ser estos viajes menos conocidos que los del gran Siglo de las Luces y, sin embargo, más heroicos e impresionantes desde un punto de vista humano. Huelga decir que los datos están sacados en la mayoría de los casos de los relatos de viaje que se deben a sus propios actores (véase la Bibliografía).

MAGALLANES Y FAKAHINA, 1521

Los primeros europeos que llegaron a estas islas fueron los marineros de tres de las cinco naos de Magallanes y Elcano, la *Concepción*, la *Trinidad* y la *Victoria*, salidas de Sevilla en septiembre de 1519, de las que sólo la *Victoria* regresaría a España.

Entraron en el Pacífico a fines de noviembre de 1520 y, dos meses más tarde, avistaron las dos primeras islas, llamándolas San Pablo y Tiburones: San Pablo por ser el 24 de enero el día en que se celebra la conversión del apóstol, y Tiburones, el 4 de febrero siguiente, por la cantidad de escualos que cogieron en sus aguas. Las dos recibieron el nombre de Islas Infortunadas o Desventuradas, que traduce la amarga desilusión que sufrieron los marineros al descubrirlas: eran pequeñas e inhabitadas, no se podía echar el ancla, y no encontraron en ellas «sino árboles, pájaros y tiburones», según Pigafetta. Ginés de Mafra, embarcado a bordo de la *Trinidad*, describe la primera como una isla «tan cercada de arrecifes que parecía que naturaleza la había armado para defenderse de la mar», palabras muy adecuadas a la realidad geográfica de un atolón. Se ha pensado durante mucho tiempo que San Pablo era Pukapuka, pero las últimas investigaciones indican que se trata de Fakalima y, en cuanto a la segunda, seguramente es Flint, atolón del grupo de las Islas de la Línea, en el archipiélago de Kiribati (antes islas Gilbert). [67]

Fue la primera travesía europea por el océano al que Pigafetta llamó «Mare Pacífico» por las excelentes -aunque muy excepcionales- condiciones climáticas que encontraron: la ventura quiso que no les tocara ninguno de los temporales tan frecuentes durante esos meses del verano austral. Habiendo puesto decididamente el rumbo al norte y luego al noroeste, les dieron pronto los alisios de sureste y fueron, como se dice, «viento en popa», lo que suele significar una navegación ideal. Pero hay que matizar esta impresión: desde la salida del estrecho hasta Fakahina, se cuentan aproximadamente 3.760 millas que, recorridas en 59 días, dan un promedio de 63 millas por día, a una velocidad de 2,6 nudos (4,9 kilómetros por hora). Así se entiende que haya escrito Pigafetta que «si Dios y su Santa Madre no [les] hubieran concedido una feliz navegación, [hubieran] perecido en tan vasta mar», añadiendo que pensaba que «nadie en el

porvenir se [aventuraría] a emprender viaje parecido».

Sin embargo, podemos decir que en cierto modo la suerte los acompañó porque, si bien Fakahina está un poco en las afueras de las Tuamotu, lo que puede explicar que no hayan visto otra tierra antes de ésta, se encuentra a proximidad (44 millas) al este-sureste de Fangatau, casi exactamente en el rumbo que seguían y muy bien hubieran podido terminar el viaje en su arrecife: yendo a la velocidad antes apuntada de 2,6 nudos, las 44 millas se cubren en unas 17 horas, lo que significa que si gastaron el día en buscar surgidero y en observar el atolón, y siguieron su camino a la puesta del sol, rozaron Fangatau, sin verla, a eso de las 10 de la mañana. En cambio, si se alejaron de Fakahina entre las 9 y las 11 de la mañana, estuvieron cerca de Fangatau entre las 2 y las 4 de la noche siguiente, cuando nada se puede divisar en el horizonte. Pero resulta que ni siquiera lo vieron, como tampoco vieron Takaroa, del que no debieron de pasar muy lejos. Como los relatos del viaje no dan indicación sobre la hora en que se produjeron tales avistamientos, no podemos ahondar más en estas ideas, y nos quedaremos con los escalofríos (el valor de la legua se acordó algún tiempo después, en la Junta de Badajoz de abril de 1524, y quedó fijado en «lo que comúnmente [usaban] los marineros, que dan a cada grado 17 leguas y media»: una legua vale pues 3,43 millas - 6,3 km).

Hay que señalar que es todavía más excepcional que no hayan visto ninguna otra tierra entre Flint y las Islas Marianas, alcanzadas un mes después de sufrir semejante desengaño en las Islas Infortunadas. Cuando se mira su derrota en un mapa, parece que sortearon las islas como si hubieran decidido evitarlas, o como si hubieran renunciado a hacer escala en ellas, cuando se sabe que en realidad no fue así. Tardaron 11 días entre Fakahina y Flint, alejadas de 50 leguas (170 millas) según Ginés de Mafra, y de 200 leguas (680 millas) según Pigafetta, quien está más cerca de la distancia exacta, 733 millas: significa que recorrieron diariamente 66 millas, a una velocidad de 2,7 nudos (5 kilómetros por hora): comprobamos así que mantuvieron bastante constante su [68] andar. Quizás el error de Ginés de Mafra se deba a un copista poco sabedor de las cosas de la navegación, que no reparó en que sus 50 leguas equivalían a una singladura diaria de 15 millas y una velocidad de 0,6 nudos (1,15 kilómetro por hora), cosa totalmente inverosímil en las circunstancias que evocaba el relato. Pero tampoco está Pigafetta exento de errores, ya que apuntó que recorrieron entre 60 y 70 leguas cada día (de 200 a 240 millas), lo que equivaldría a una velocidad media de casi 1,0 nudos, con la que todavía hoy sueñan muchos marineros...

Así fue el primer contacto europeo con una de las islas Tuamotu: peligro, suerte y desengaño.

LA CARABELA SAN LESMES Y AMANU, 1526

El segundo navío europeo en cruzar por las islas Tuamotu fue quizás la carabela San Lesmes, de la desdichada expedición de García Jofre de Loaisa que, en julio de 1525, salió de La Coruña rumbo a las islas Molucas.

Dicha empresa era una consecuencia del fracaso de la Junta de Badajoz que no había acertado a fijar el límite de la soberanía de Portugal y España, quien decidió entonces establecerse en dichas islas. El comandante de la expedición era pariente del propio confesor de Carlos V y presidente del Consejo de las Indias y, entre sus compañeros, estaban varios veteranos de la expedición de Magallanes, como Elcano.

Salió con siete navíos, pero sólo le quedaban cuatro al desembocar al Pacífico, donde fueron acogidos por una tormenta: tres se alejaron de la capitana, la *Santa María de la Victoria* (que llegó tres meses después a Mindanao) y el *Santiago* (que al cabo de dos meses arribó a México), mientras que la carabela San Lesmes desapareció para siempre y nunca más se supo de ella. Se podría pensar que se fue a pique en esta tormenta de Junio de 1526, pero existen dos hipótesis que le atribuyen una travesía del Pacífico.

Según Roger Hervé (eminente científico de la Biblioteca Nacional de París), navegó al sur donde grandes vientos intermitentes de sureste la empujaron hacia Nueva Zelanda y luego hacia

Australia, de modo que, si esto es cierto, se quedó fuera de la zona que ahora nos ocupa, por lo que no insistiremos.

La segunda teoría en cambio hace navegar a la San Lesmes por nuestro archipiélago. Según Robert Langdon, investigador australiano de la Universidad de Canberra, antiguo periodista, que fue honrado en 1980 como Caballero de la Orden de la Reina Isabel, la carabela no pereció en aquella tormenta sino que si guió hacia el noroeste hasta que llegó de noche al atolón de Amanu en cuyo arrecife encalló. Sus tripulantes echaron los cañones al agua para aligerarla y siguieron su camino hasta Ralatea (a 600 millas de allí), [69] donde se asentaron algún tiempo, casándose con isleñas, hasta que, con la misma carabela o con un barco recién construido, reemprendieron el interrumpido viaje, pensando volver a España por el cabo de Buena Esperanza, por lo que se dirigieron hacia el suroeste, llegando así a la isla septentrional de Nueva Zelanda (a 2.000 millas de Raiatea), en la que se establecieron definitivamente. Langdon estima que los naufragos, o sus descendientes hispano-polinésicos, viajaron por el Pacífico y pronto ocuparon posiciones eminentes en las sociedades isleñas, donde impusieron su influencia. Influencia genética -lo que explicaría por qué los viajeros europeos de los siglos siguientes encontraron a indígenas de piel blanca y ojos claros, influencia material- por ejemplo, les atribuye el invento de la piragua doble y la forma de los cascos hallados en Hawai por Cook, semejantes a los morriones españoles; e influencia espiritual -la introducción de creencias religiosas sobre la creación del mundo o la Santa Trinidad, sacadas de la Biblia o de los Evangelios, y hasta el nombre de un dios de la guerra llamado Oro.

Langdon funda su teoría en una multitud de observaciones, de las que la primera fue el hallazgo de cuatro cañones en el arrecife oriental de Amanu en 1929, por el administrador François Hervé, recién fallecido el año pasado, junto con un montón de piedras desconocidas en la isla, que servirían de lastre: Hervé sacó del agua uno de dichos cañones, lo trajo a Tahití y lo entregó al museo de la capital, Papeete (ironía de la historia marítima, el barco de Hervé, *La Mouette*, «La Gaviota», propiedad del Gobierno, había de naufragar también en Amanu en 1934). Luego, trabó conocimiento con un marinero estadounidense recién arribado al puerto de Papeete, Gifford Pinchot: le contó su hallazgo y le dio unas de las piedras que había sacado del agua. Al año siguiente, Pinchot publicó un relato de su viaje por el Pacífico (*To the south seas*), haciendo una breve mención (20 líneas) del hallazgo de Amanu y añadiendo que había resultado vano el análisis de las piedras que había encargado a un científico de la Academia de Ciencias de Filadelfia. El hallazgo de los cañones fue mencionado también por un británico, antiguo vice-cónsul en Tahití, Samuel Russel, en una guía titulada *Tahiti and French Oceania*, publicada en Australia en 1935 -información recogida en la edición del mismo año del *Pacific Island Yearbook*, del mismo editor, y ha sido publicada desde entonces en todas las siguientes ediciones. Sin embargo, Andrew Sharp en su *Discovery of the Pacific Islands* publicado en 1960, no dice nada del hallazgo de cañones en Amanu, isla cuyo descubrimiento atribuye, erróneamente, a Quirós.

En los últimos años 30, se procedió al traslado del museo de Papeete y, en el curso de dicha mudanza, el cañón desapareció y nadie ha sabido nada de él desde entonces. Cinco lustros después, en 1963, cuando se supo la decisión francesa de hacer pruebas nucleares en Moruroa, estableciendo una base militar en Hao, Langdon publicó un artículo en una revista de Fidyi, *Pacific Island [70] Monthly*, en el que recordaba unos antecedentes históricos referentes a estas dos islas: concretamente, que Moruroa fue la primera isla donde naufragó un barco mercante británico (el 25 de febrero de 1792, la *Matilda*, un ballenero que volvía de Australia adonde había transportado a 230 presidiarios), y que Hao fue la primera isla de dicho archipiélago en recibir visita europea, la de Quirós, en 1606, donde se había encontrado la mitad de una polea o motón de cedro «procedente de Nicaragua o Perú», además de «perros de Castilla». Basándose en la traducción inglesa del relato de Quirós, hacía hincapié en varios detalles que en realidad

son erróneos, como el supuesto hallazgo de un anillo de oro con una esmeralda en el dedo de una anciana y el hecho de que dicha señora conociera el sabor del vino. Langdon añadía que se habían hallado cañones en un atolón situado a 9 millas de Hao y que debían de tener la misma procedencia que las cosas encontradas en Hao.

Publicó otro artículo en el *Pacific Island Monthly*, en enero de 1968, en el que pasaba de los recuerdos históricos más o menos exactos a su explicación de la piel blanca, el pelo rubio y los ojos azules de ciertos polinesios. Profundizó luego su teoría en dos libros que fueron publicados en Australia, en 1975 y en 1988, bajo los títulos *The Lost Caravel* y *The Lost Caravel re-explored* («La carabela perdida» y «La carabela perdida explorada de nuevo»).

En 1969, algunos meses después de la publicación del artículo de 1968, el capitán Moreau, comandante de las fuerzas aeronavales de Hao, sacó los cañones del arrecife de Amanu con un helicóptero de la Armada francesa, pero sólo halló dos: había desaparecido otro de los cuatro hallados por Hervé. Los cañones, que medían 156 cm de largo por un diámetro de 26 a 33 cm y pesaban 560 kilos, fueron primero instalados en la base militar de Hao, luego traídos a Tahití, entregados al gobierno del Territorio y expuestos en el Museo de la Punta Venus, cuyo director los presentó al público como «los cañones de Elcano». Luego, fueron mandados a Francia en 1987 donde fueron analizados por varios organismos científicos, sin que se pudiera llegar a una conclusión satisfactoria. Son de hierro colado, pero existen diversas opiniones en cuanto a su edad y, hasta ahora, ha sido imposible establecer de forma incontrovertible si son o no anteriores a 1550. Vueltos a Tahití, fueron depositados en el nuevo Museo de Punaauia, donde siguen en la actualidad, en el sótano, en pésimo estado.

El capitán Moreau y otros arqueólogos e investigadores del GRAN (Grupo de Investigación en Arqueología Naval, vinculado al ministerio de Cultura, fundado en París en 1982) volvieron a bucear en el sitio del hallazgo en el mes de marzo de 2000. Hallaron cuatro huellas oxidadas de presencia metálica, piedras, y cascotes de vasijas de barro, de ladrillos y de vidrio: estos objetos que son propiedad del Territorio de la Polinesia francesa tienen que ser analizados, lo que plantea un problema de financiación [71] aún no resuelto. Los investigadores del GRAN también recogieron fragmentos de la tradición oral en Amanu: según las declaraciones de varias personas del atolón, ciertas familias reivindican orígenes españoles (todos los hombres fueron matados y, al parecer, comidos -pero éste es un detalle tabú, sobre el que nadie quiere detenerse- salvo un solo marinero, sobreviviente del naufragio, que tuvo una descendencia en el atolón). Algunas personas desean que se haga una copia de resina de los cañones y se instale una en Hao o en Tuamotu, y ven en los cañones una oportunidad para sacar su isla de la sombra y del aislamiento.

En conclusión, ¿hubo o no visita española en Amanu en el siglo XVI? La cuestión queda pendiente. Añadiré a título personal que lo estafalario de las teorías de Langdon que, en el fondo, les quitan a los polinesios el mérito de sus extraordinarios viajes por el Pacífico, atribuyéndolo a extranjeros, impide que se le conceda el interés náutico e histórico que me parecen merecer. Sin embargo, sería necesario separar pasión y razón, pues el que unos españoles hubieran naufragado en Amanu en el año 1526 no tiene por qué implicar forzosamente tales consecuencias. Esperemos que el GRAN encuentre el presupuesto necesario al análisis de los objetos recolectados y que algún día se pueda salir del misterio.

QUIRÓS Y HAO, 1606

La última expedición por la que nos vamos a interesar ocurrió ochenta años después del supuesto naufragio de la *San Lesmes* y pasó muy cerca de Amanu, en el atolón de Bao. Para situarla en su marco histórico es necesario recordar que se trata de la tercera y última de las que fueron realizadas a partir del Perú por Álvaro de Mendaña y Pedro Fernández de Quirós. La primera, a iniciativa del gobernador del virreino García de Castro, quien mandó a su sobrino Álvaro de Mendaña al descubrimiento de las míticas islas del rey Salomón, en 1567: al salir de

Callao, situado en 12° S, puso rumbo al noroeste y llegó primero a Tuvalu, en 7° S y, luego, a las islas que hoy todavía se conocen como Islas Salomón. La segunda fue una empresa privada, a cargo de Mendaña, quien proyectaba asentarse en las islas descubiertas en su precedente viaje, junto con unos 400 colonos, permitió el descubrimiento de las islas Marquesas y Santa Cruz en 1595: se apartó poco de su paralelo de salida y llegó a Fatuhiva, en 10° 30' S, falleciendo poco tiempo después en Santa Cruz. La tercera, despachada por el rey Felipe III en 1605, bajo el mando de Quirós, antiguo piloto mayor de Mendaña, no apuntaba a asentamiento alguno sino que respondía al deseo de encontrar el continente austral y seguir los descubrimientos por el Mar del Sur para, después, organizar la evangelización de sus moradores; añadió a los mapas numerosas islas de las Tuamotu, de las Cook y [72] de Vanuatu, amén de Nueva Guinea y del estrecho de Torres; se dirigió más decididamente hacia el suroeste, hasta los 26° S, donde el mal tiempo los inclinó a aproar otra vez al noroeste, por lo que hizo su primer descubrimiento, Ducie, en 24° 40' S, desde donde fueron de isla en isla, y de desengaño en desengaño, hasta Hao, adonde llegaron el viernes 10 de febrero de 1606.

El viaje desde El Callao hasta Hao duró 51 días (recorriendo 72 millas por día, a una velocidad media de 3 nudos - 5,5 km por hora), sin escala y sin posibilidad de renovar los víveres frescos (recordemos que el terrible escorbuto empezaba a hacer sentir sus efectos a los 45 días de mar) o el agua dulce (la ración era ya de cuartillo, o sea medio litro diario por persona): fue entonces cuando se experimentó un aparato nuevo, llamado «máquina de sacar agua dulce de la salada», que resultó perfectamente eficaz, con un solo inconveniente: su funcionamiento requería quemar mucha leña, para calentar el agua salada y llevarla a evaporación, pero a bordo no había más leña que la que se recogía en las islas donde las naos hicieran escala. Por consiguiente, dicho aparato no aliviaba la necesidad apremiante de pararse en alguna.

Después de avistar esta isla a cinco leguas de distancia (17 millas - 31 km), de lo que se deduce que haría muy buen tiempo, a las diez de la mañana, vieron levantarse humos en tierra: era la primera isla habitada que encontraban en más de siete semanas de navegación, y Quirós escribe que no le hubiera alegrado más ver ángeles. Decidieron buscar surgidero pero no lo hallaron, por las razones que hemos visto antes; sin embargo, pasaron la noche barloventeando porque «había mucha necesidad de agua», y, al día siguiente, desembarcaron algunos marineros y soldados (dos barcas con diez hombres en cada una), que no encontraron sino agua salobre.

El desengaño que ya hemos evocado se trasluce en las palabras que emplearon los autores de relatos para describir Hao y los demás atolones: los nombraron «Isla Anegada», «Isla Sin Puerto», o «Isla Sin Ventura». Aún no se conocía la palabra «atolón» y los describieron así: «toda por dentro anegada», «no hallamos cosa que fuese de provecho», «eran islas desfondadas por dentro y fuera, como si dijéramos un pedazo de mar cercado por tierra», «acordose dejarla por ser tan inútil», «pasaron adelante por ser como las demás infructuosa», o «Isleta rasa y sin fondo, repartida en pedazos». También subrayaron el peligro que representaban: «nos echamos de mar en través porque, en viendo isla, ciertos los teníamos», sin olvidar su encanto: «el viento que venía sobre esta isla traía grande olor de flores y hierbas».

Lo interesante de esta visita española a Hao reside principalmente en los contactos excepcionalmente pacíficos que se establecieron entre los navegantes y los isleños, y en las observaciones etnológicas - *avant la lettre* - que se consignaron en los relatos del viaje, conforme con las instrucciones dadas a los descubridores. El primer encuentro se hizo en la orilla de un islote, defendida por el arrecife, «lugar ariscado» donde «la mar quebraba en una restinga [73] de máscaras muy agudas», donde era imposible desembarcar porque la mar batía con tanta fuerza en los peñascos que no dejaba en ninguna manera acercarse, y montañas de agua los cubrían, mojando los arcabuces». En tierra, estaban unos cien indios que, queriendo disuadir a los extranjeros de atacarlos, hicieron primero muestra de sus armas -en particular lanzas de unos 30 palmos de largo, más o menos 6 metros, con huesos de pescado muy recios en la punta- pero

luego las echaron al suelo y acogieron a los marineros amistosamente - hasta les salvaron la vida cuando las olas los atropellaban y los ayudaron a manejar sus barcas y a recuperar una que se había zozobrado.

Dos indígenas fueron llevados a bordo de la capitana para que los viera Quirós, quien no desembarcó, y para que, vueltos a tierra, hablaran a sus compañeros de lo bien que habían sido tratados. Una anciana, muy vieja (de 60 años según el padre Munilla, de cien años según Quirós), lisiada de un ojo y de un brazo, sin dientes, o «los dientes pocos y podridos», con los cabellos «españolados», casi desnuda «salvo por un petate con que se cubría las partes vergonzosas» -el padre le dio una camisa- comió lo que le dieron pero el bizcocho no lo pudo moler sino empapado en vino, que le gustó (Quirós había escrito que «mostró saberle bien», o sea que le gustó el sabor de dicha bebida, cuando el traductor inglés dijo que ya lo conocía). Reclamó un anillo de oro con una esmeralda que vio en el dedo de un español, pero éste no se lo quiso dar (está claro que no era de ella el famoso anillo que tantas teorías desencadenó). En fin, lo observó todo con mucho cuidado, sin muestras de sorpresa ni miedo, con una admirable naturalidad.

El otro invitado fue «un indio principal, hombre robusto, al parecer de 50 años», a quien los demás tenían gran respeto, «de gallardo talle y brío, fornidos y fuertes miembros, ancha frente y espaldas»: unos diez indios se habían embarcado con los españoles para ir a la nao pero, cuando vieron que se alejaban de la costa, temerosos de algún engaño, se echaron al agua todos, menos su jefe, al que los marineros ataron. Hizo fuerza pero de nada le sirvió y llegaron a la capitana, donde no quiso subir a cubierta y Quirós lo mandó saludar «al son de pito como a grande», bajó a la barca, le regaló cosas de comer, una gallina que pidió, calzón, camisa y sombrero y lo volvieron a tierra, donde habían quedado siete españoles de rehenes. Mostró su agradecimiento dando al sargento cocos y pescados, dos conchas muy hermosas y muy grandes y su tocado, «hecho de plumas negras y cabellos dorados, como hilo de oro, y algo crespos». Desgraciadamente, estos objetos se han perdido.

Entre las observaciones que hicieron los españoles en Hao, destacan varias de interés, como la descripción de las canoas indígenas, hechas de pedazos de madera cosidos con cabuya, y sus velas de petate, la relación de las diferentes utilidades del cocotero -«es el árbol, con que se sustentan, y hacen sus embarcaciones, jarcias, velas, y todas suertes de armas y vestidos, les da también sustento de comida y agua [...] es una viña sin necesidad de beneficio y [74] todo el año se disfruta»- o la evocación de un lugar de culto y/o cementerio indígena, alejado del pueblo, en una placita pequeña cercada de altos cocoteros y otros árboles, en cuyo centro vieron «una sepultura de 20 pies de largo y 3 de ancho; en los remates había ramos de piedra como de coral muy blancos, rajados o acanalados, altos de una vara, diez o doce ramas cada uno; de un árbol pendían muchas hojas de palma tejidas que caían sobre las piedras levantadas que estaban en forma de altar». Por supuesto, para santificar el lugar, erigieron una cruz a la que los indios adoraron, imitando a los españoles.

También es de referir el hallazgo de «perros de Castilla» que, para Langdon, es otra prueba de la presencia de los españoles de la *San Lesmes*, pero Leza aclara que «perros de Castilla» sólo significa «perros como los nuestros» y no «perros llegados de Castilla». En cambio, la polea de cedro que «fue labrada en la costa de Nicaragua o Perú», no tiene otra explicación que la de las corrientes que cruzan el Pacífico.

La navegación de Quirós por las Tuamotu ha dado lugar a otras fantasías. Después de dejar Hao, el 13 de febrero, llegó -sin detenerse- a una nueva isla, que llamó la Sagitaria: aunque varios autores opinaron que se trataba de Tahití, es una tesis insostenible ya que, amén de la enorme distancia entre las dos (434 millas, 800 km), Tahití es una isla montañosa y grande (1.000 km²) mientras que se trataba de un atolón pequeño, el llamado Rekareka. Siglo y medio después, a primeros de noviembre de 1774. Tomás Gayangos halló una cruz en el atolón de Anaa (al que se llamó Todos los Santos): unos pensaron que se trataba de la que fuera erigida por los

compañeros de Quirós en 1606: tampoco es cierto, ya que Anaa no es Hao (están a 268 millas, 500 km, una de otra) y un pedazo de madera difícilmente podría resistir al clima de esas islas, expuesto al viento y a la lluvia durante tanto tiempo.

No obstante, se nos plantea un enigma, la del saludo de los polinesios. Quirós, Váez de Torres y González de Leza dijeron que el rey o cacique de los indios de Hao saludó a los marineros españoles abrazándolos y besándolos en los carrillos, «que debe de ser su modo de darse la paz, como se usa en Francia» mientras que, según Fray Torquemada, los besaron «en la frente» y, según Prado, los «besaron en las manos, los brazos y los pechos». Son observaciones curiosas que han llamado la atención de los polinesios, pues saben que en los tiempos antiguos, sus antepasados no se saludaban con besos sino con el ho'i, muestra de afecto que consistía en «saludar a alguien tocándole la nariz con la propia y oliéndolo». Así que cabe hacerse varias preguntas: es posible que no sean exactas estas observaciones puesto que ninguno de los autores citados desembarcó y que sólo refieren lo que les relataron los marineros al volver a las naos. Pero precisamente, ¿qué contaron aquellos hombres atrevidos a sus compañeros? ¿No habrían sido influenciados por algo que ya habían visto, el beso en los carrillos -aunque, por lo que dicen los relatos, parece que este saludo no se usaba en España y sí en Francia? En otras palabras, [75] es posible que un saludo de nariz a nariz fuera para ellos tan inconcebible que no lo vieran como tal y lo asimilaran a lo que ya conocían, pero también es difícil imaginar que alguien que haya recibido este tipo de saludo lo pueda referir de modo erróneo: me parece a mí que si una persona me saludara poniendo su nariz sobre la mía, no dejaría de recordarlo. Por otra parte, admitiendo que sean exactas estas observaciones, se trata de un saludo que adquirieron en un contacto con otros europeos y repitieron en esta ocasión, sólo por ser extranjeros los visitantes, y que desapareció después de la memoria colectiva de los polinesios? Aquí vuelve la hipótesis de Langdon aunque, si es cierto que no se acostumbraba besarse en los carrillos en España, difícilmente podría tratarse de un saludo adquirido con los tripulantes de la *San Lesmes*. También es posible, aunque dudoso, que se equivocaran los diaristas al referirlo.

La última de las observaciones que nos interesan se refiere a la situación geográfica de Hao. En aquella época, la latitud se sabía calcular de forma muy satisfactoria: Quirós estimó la de Hao en 18° cuando el faro situado hoy en su costa norte está en 18° 04': una diferencia de cuatro minutos de latitud equivale a 4 millas (7,4 km), muy inferior a las 30 millas de largo del atolón. En cuanto a la longitud, hoy se expresa en grados al este o al oeste del meridiano de Greenwich, lo que equivale a la diferencia horaria entre esta línea de referencia y el lugar donde está el navío. Pero en aquellos tiempos no existían cronómetros capaces de conservar la hora, que se estimaba con relojes de arena, de una duración de 30 a 60 minutos, cuando no se dormía el paje encargado de ellos. Entonces, se expresaba en leguas, en distancia recorrida desde el punto de salida, aunque tampoco había instrumento alguno que pudiera medirla: dependía del piloto, de sus dotes para estimar la velocidad de su nao según las condiciones de mar: es evidente que el resultado no podía ser muy de fiar. Sin embargo los cálculos de Quirós no fueron tan erróneos: estudiando los relatos del primer viaje, reconstruyó la longitud de Santa Isabel (Islas Salomón) y llegó a la cifra de 7.300 millas, perfectamente exacta estimó que Fatuiva (Islas Marquesas) estaba a 3.400 millas de Callao, cuando la realidad es de 3.622 -el error es del 6% - y situó Santa Cruz a 6.290 millas del Perú en vez de 6.817, errando en un 8%. En cuanto a la longitud de Hao, también se equivocó en un 8%, pues la distancia exacta entre Callao y Hao es de 3.689 millas, y él la estimó en 1.810 leguas, o 4.012 millas.

CONCLUSIÓN

Bien es verdad que una distancia de 323 millas, casi 600 km, es enorme y que basta para impedir que una isla se vuelva a encontrar. Pero parece fuera de duda que los navegantes del siglo XVIII, a quienes se suele atribuir toda la [76] gloria de los descubrimientos del Pacífico,

conocían la existencia de aquellas tierras avistadas por Quirós, a pesar de lo que se ha venido diciendo por siglos acerca del famoso secreto que se esforzaron en conservar los marineros españoles, cuando dicho secreto no es más que una leyenda. Sólo aduciré unos ejemplos. El propio Quirós se encargó de publicar algunos de sus memoriales por toda Europa: en octubre de 1615, en el Atlántico sur, el holandés Jacob Le Maire logró apaciguar a sus marineros exasperados por el escorbuto y el mal tiempo (habían salido de Holanda el 14 de junio, cuatro meses antes) anunciándoles que se iban a la Terra Australis de Quirós, y leyéndoles lo que decía de su belleza, la generosidad de su naturaleza y la hermosura de sus habitantes. Fray Torquemada contó detalladamente el viaje de 1606 en su *Monarchia Indiana*, publicada en Sevilla en 1615, y editada de nuevo en Madrid en 1723, detalles que encontramos en *Histoire des Navigations aux Terres Australes*, publicada en París por Charles De Brosse en 1756. Bougainville aludió al relato de los descubrimientos de Quirós cuando vio Hao en 1768 y la llamó «Isla del Harpa», por su forma (Cook llegó a ella un año más tarde y por la misma razón la llamó «Bow Island, Isla del arco»).

En fin, los viajes de Quirós eran conocidos y alimentaron, al menos en parte, la curiosidad de los navegantes ulteriores. Está claro que las páginas llenas de entusiasmo que les leyó Le Maire a sus compañeros no se referían a nuestros atolones sino, de manera más global e indiferenciado, a todas las islas que Quirós había visto. De la metáfora de la viña, que suele simbolizar la vida y la inmortalidad, que hizo éste a propósito del cocotero, se podía deducir la idea de Paraíso Terrenal que decía haber descubierto, llegando luego muy naturalmente a la Nueva Cítrea y al Noble Salvaje del siglo XVIII. Vemos así que se ha pasado de la frustración, frente a islas «inútiles», a la idealización de las mismas, del desengaño al engaño, al mito, que sigue vigente hoy día, hasta el punto que un miembro del Consejo Económico, Social y Cultural acaba de proponer que se le dé el nombre de Quirós a algún lugar del atolón de Hao. [77]

Fuentes:

Historia del descubrimiento de las regiones australes hecho por el capitán Pedro Fernández de Quirós, edición de Justo Zaragoza, Madrid, 1876, 3 vol.

-nueva edición de José Manuel Gómez-Tabanera, Dove, Madrid, 2000.

Pedro Fernández de Quirós: *Memoriales de las Indias Australes*, Historia 16, Madrid, 1991.

Varios relatos del viaje de 1606 in:

-*Australia Franciscana*, 1, edición C. Kelly, Archivo Ibero-americano, Madrid, 1963.

-*New Light on the Discovery of Australia*. edición Henry N. Stevens, Hakluyt, 1930.

BIBLIOGRAFÍA BREVE

Bawrt, Annie: «Des îles bien peu secrètes. Les récits de trois voyages espagnols dans le Pacifique aux XVI et XVII^e siècles et leur diffusion a travers l'Europe et l'Amérique», in *La découverte géographique à travers le livre et la cartographie*, Burdeos, 1997.

-*Le Paradis Terrestre, un mythe espagnol en Océanie. Les voyages de Mendaña et de Quirós, 1567-1606*, L'Harmattan, París, 1999.

De Brosse, Charles: *Histoire des Navigations aux Terres Australes*, París, 1756, 2 vol.

Hervé, Roger: *Découverte fortuite de l'Australie et de la Nouvelle Zélande par des navigateurs portugais et espagnols entre 1521 et 1528*, Bibliothèque Nationale, París, 1982.

Landín Carrasco, Amancio: *Islario español del Pacífico*, Cultura Hispánica, Madrid, 1984.

-*España en el mar, padrón de descubridores*, Editorial Naval, Madrid, 1992.

Langdon, Robert: *The lost Caravel*, Sydney, 1975.

-*The lost Caravel re-explored*, Canberra, 1988.

Varios autores:

Les atolls des Tuamotu, Éditions de l'Orstom, Paris, 1994.
-*Descubrimientos españoles en el Mar del Sur*, Editorial Naval, Madrid, 1992.
VECCELLA, Robert: *Rapport d'activité: prospection sur l'atoll d'Amanu*, GRAN, Papeete,
2000. [78] [79]