

El gran Pacífico



Pocos episodios de nuestra historia encierran la fascinación que poseen las crónicas de las expediciones hispánicas por la Mar del Sur. Como indica en su volumen sobre la primera vuelta al mundo el profesor José Luis Comellas —a quien hemos perdido recientemente— a lo largo de dos centurias “se produjo una casi total exclusividad española de las navegaciones por aquel inmenso océano”. Tanto fue así que, lleno de admiración, el historiador australiano Oskar H. R. Spate llegó a calificar al inmenso océano Pacífico como “the Spanish Lake”.

Tempestades, océanos, tierras ignotas, derrotas, motines, pasiones, asesinatos, venturas, vidas y muertes. Todo se dio a bordo de esos navíos comandados por hombres intrépidos que abrieron las puertas del mundo impulsados por los vientos de la historia.

Si hubiera que elegir una única expresión de todas las contenidas en la fabulosa historia de las navegaciones hispánicas por la Mar del Sur propondría, sin dudarlo, la del tornaviaje. Porque desde que la expedición Magallanes-Elcano (1519-1522) abriera la comunicación entre América y Asia, hallar la ruta de regreso —la vuelta de Poniente— se convirtió en una auténtica obsesión. Había que conseguir trazar un viaje de ida y vuelta por el Pacífico —el ansiado tornaviaje—, ya que el regreso por la ruta de los portugueses por el Índico, bordeando África y cruzando el Cabo de Buena Esperanza —que contra viento y marea había culminado Elcano— estaba vedada por el Tratado de Tordesillas.

Para poder llevar a cabo la colonización de las Filipinas era fundamental culminar el ansiado tornaviaje, el recorrido que garantizase el contacto regular del archipiélago —desde el que se embarcaban también mercancías chinas y japonesas— con las costas occidentales de la América española.

Entre 1526 y 1565 se formaron hasta cinco armadas por el Pacífico, la mayoría de las cuales ya no

partirían desde Sevilla sino desde Nueva España. Finalmente, cuarenta años después de la finalización de la primera vuelta al mundo, en 1565, en otra inmensa hazaña, fray Andrés de Urdaneta culminó con éxito la ruta que uniría Filipinas con las costas mexicanas del Pacífico, dando inicio a la ruta del Galeón de Manila, la ruta comercial permanente más longeva de la historia de la navegación, cuyo último viaje tuvo lugar en 1815.

La nueva ruta se convirtió en “principio y camino abierto para que las grandes riquezas que poseen así la china y las islas comarcas al archipiélago de Filipinas se comuniquen en España por tierras de su Magestad”, como acertó a pronosticar el bravo capitán Juan Pablo de Carrión, de la flota de Miguel López de Legazpi (1564-1565), en un testimonio referenciado por el profesor Juan Gil, gran conocedor de la Historia del Lejano Oriente y de su presencia en Andalucía.

El descubrimiento del tornaviaje, en palabras de Juan Gil, “marcó una nueva era”, que se inició con la configuración de una red de intercambios a escala planetaria: “la primera globalización” o “primera mundialización”, magistralmente explicada por el profesor Carlos Martínez Shaw. Hizo posible la colonización de Filipinas y su integración en el vasto Imperio español, en un proceso apasionante, complejo y multicultural, como se comprobará con la lectura de esta revista.

Las riquezas se intercambiaron mientras viajaban por el océano y atravesaban los tres continentes. Y también lo hicieron las personas, las ideas, las costumbres, la cultura, el arte, las instituciones, los conflictos, los miedos, los ritos, los sueños y, no lo olvidemos, la vacuna contra la viruela, que llegó a Filipinas y, posteriormente, a China, gracias a la expedición Balmis. Una historia en torno al *lago español* que hoy, como ayer, vira de nuevo hacia ese gran Pacífico. ■

ALICIA ALMÁRCEGUI ELDUAYEN
DIRECTORA DE ANDALUCÍA EN LA HISTORIA