

# EL VIAJE APÓCRIFO DE LORENZO FERRER MALDONADO

**T**RAS el descubrimiento del océano Pacífico en 1513 por Vasco Núñez de Balboa y la ansiada llegada de España a las deseadas islas de las Especias con la expedición Magallanes-Elcano ocho años después, nació en la Corona española una obsesión que le ocuparía durante varios siglos: la búsqueda de un paso del noroeste que uniese el Atlántico y el Pacífico por el norte. A tal empeño dedicaron sus vidas valerosos exploradores por mar y tierra, mientras que otros —como suele ocurrir— decidieron tomar atajos para alcanzar una gloria efímera. El granadino Lorenzo Ferrer Maldonado fue uno de estos últimos.



Retrato de Lorenzo Ferrer Maldonado.  
(Fuente: [www.facebook.com](http://www.facebook.com))

A mediados del siglo XVI surge en España un subgénero literario llamado novela picaresca, centrado en las vidas de personajes caracterizados por su picardía, es decir, astutos, desvergonzados y tramposos, que eran el reflejo de la realidad social de numerosos individuos cuyas vidas, condicionadas por un medio hostil, les obligaban a aguzar el ingenio y apartarse de la moralidad para poder sobrevivir; por ello, la mayoría de las novelas se centraban en mendigos, estudiantes, hidalgos empobrecidos, desheredados y marginados en general.

Pero es bien sabido que la realidad suele superar a la ficción, y tal fue el caso de Lorenzo Ferrer Maldonado, un granadino que, sin encuadrarse en los ejemplos mencionados, sí podría ser sin embargo el del pícaro clásico, al ser protagonista de uno de los viajes fabulosos más célebres de toda la historia y que él mismo se encargó de idear, fabricar y divulgar: la navegación por uno de los lugares más codiciados a lo largo de la historia, el paso del noroeste entre los océanos Pacífico y Atlántico.

## El personaje

Nacido en Guadix (Granada) sobre 1550, las primeras noticias que se tienen de él son ya de pleitos con su madre viuda sobre ciertos terrenos de la herencia de su padre. El resto de su historia personal es desconocido, a excepción de documentos que acreditan numerosos litigios hasta que desaparece de Guadix en 1587, lugar al que no retornó hasta febrero de 1589, y con cierta fortuna, al parecer debido a su polémica y discutida aventura marítima en la que supuestamente descubrió el paso del noroeste por el estrecho de Anián, que le permitió acceder por el norte de América navegando desde el océano Atlántico hasta el Pacífico, logrando acortar en varios meses la travesía entre España y sus territorios de ultramar en Asia.

No está probado que viviera en Flandes e Italia, como dejó dicho, pero desde luego no tuvo rival como experto imitador de documentos y falsificador consumado. En Madrid medró en la Corte a base de componer una serie de memoriales en los que detallaba sus descubrimientos, a cada cual más fabuloso. Como alquimista que decía ser, afirmó haber encontrado la famosa «clavícula de Salomón», pieza de la literatura antigua en la que se encontraban las claves para transmutar los bajos metales en oro. Como matemático y cosmógrafo, aseguró ha-

ber hallado la aguja de marear fija y también el método para calcular la longitud en alta mar.

No satisfecho con haber alcanzado dos de los mayores sueños de la historia universal, se adornó con un tercero no menos extraordinario. En el año 1609 redactó una *Relación del Descubrimiento del Estrecho de Anián*, un texto donde relata las vicisitudes de una presunta travesía efectuada en América septentrional desde la península del Labrador hacia el oeste: hasta la altura de los 75° de latitud norte.

La importancia de este viaje es de tal entidad que, de no ser falso como todo parece indicar, colocaría su nombre a la altura de los descubridores más importantes de todos los tiempos. Solamente cabría por lo tanto atribuirle toda la gloria que debe corresponder a quien emprende y realiza tan extraordinaria exploración o todo el ridículo al que inventa y miente con inaudito descaro. Sobre el particular hay pocas certezas y muchas especulaciones.

## El paso del noroeste. El estrecho de Anián

Una de las grandes obsesiones en la historia de las exploraciones europeas fue la búsqueda del paso del noroeste. El descubrimiento de una ruta comercial a través de la capa de



Planta del estrecho de Anián. (Fuente: Biblioteca Nacional)

hielo del Ártico para llegar a Asia y a sus infinitas riquezas como alternativa a la peligrosa y agotadora vía que bordeaba Sudamérica proporcionarían una incalculable ventaja comercial a quien lo lograra. Durante siglos, esa ruta fue totalmente teórica y debió su mítica existencia al puro deseo mercantil. Fue necesario esperar hasta 1850 para que Robert McClure descubriera un verdadero paso del noroeste, y hasta 1906 para que fuera surcado por el explorador noruego Roald Amundsen. Sin embargo, en los siglos precedentes corrieron las noticias sobre varios brazos de mar y rutas marinas que eran potenciales pasos y que fueron dibujados y buscados con gran costo. El más importante de ellos fue el estrecho de Anián.

Los rumores sobre este estrecho ubicado entre el noroeste de Norteamérica y el nordeste de Asia (parecido al de Bering), que posiblemente fuera el extremo occidental de un pasaje ár-

tico, propiciaron que apareciera en los mapas entre mediados y finales del siglo XIV, y sirvió de inspiración a muchos exploradores, que emprendieron viajes que no obtuvieron resultado alguno.

Se cree que el nombre Anián procede de los relatos del siglo XIII de Marco Polo; en el capítulo 5, Libro 3 de sus *Viajes*, el explorador menciona un golfo que se extiende a una distancia de «dos meses de navegación» a lo largo de su costa norte, fronteriza con el sur de la provincia de Manji, y de allí hacia donde se accede a los países de Ania, Tolman y muchos otros. Describe minuciosamente su geografía, antes de concluir: «Este golfo es tan extenso, y sus habitantes tan numerosos, que parece ser otro mundo», en referencia al golfo de Tonkín, frente a la costa de Vietnam del Norte; y aunque sugiere que se encuentra mucho más al sur, es fácil entender que los cartógrafos que buscaban información sobre esa zona utilizaran el nombre de Anián

para identificarlo con los informes existentes sobre un estrecho en las inmediaciones. Esta denominación apareció por primera vez en la obra del cosmógrafo italiano Giacomo Gastaldi en 1562 y después fue adoptado por los cartógrafos Bolognini Zaltieri y Gerardus Mercator en 1567.

El sueño del estrecho de Anián fue mantenido por exploradores y cartógrafos en los siglos siguientes, debido a su importancia teórica para encontrar el esquivo paso del noroeste. Aunque el comercio de Europa con Asia era cada vez más floreciente, resultaba muy dificultoso,

ya que las mercancías debían ser transportadas por tierra o enviadas por barco rodeando el cabo de Buena Esperanza, el cual, debido a su peligroso entorno de navegación, fue bautizado en 1488 como «cabo das Tormentas» por el explorador portugués Bartolomeu Dias.

### Juan de Fuca

El marino griego Juan de Fuca (1536-1602) fue uno de los que afirmaron haber navegado a través del estrecho de Anián. A las órdenes del virrey de Nueva España, De Fuca realizó dos



Mapa de Anián, de Corneille Wytfliet, 1597. (Fuente: [www.memoriachilena.gov](http://www.memoriachilena.gov))



Mapa de 1768 que muestra el estrecho de Juan de Fuca, entre Nueva Albión y una isla correspondiente aproximadamente a la futura Columbia Británica y Alaska, como la entrada del paso del noroeste.

(Fuente: [www.wikipedia.org](http://www.wikipedia.org))

expediciones para encontrar el fabuloso paso. La primera, formada por tres buques que llevaban 200 hombres, fracasó en sus etapas iniciales, cuando la tripulación llevó las naves a California tras un motín provocado por las «actividades ilícitas» del capitán. En 1592 tuvo lugar un segundo intento, cuando el virrey ordenó a De Fuca que volviera a la región con dos barcos; parece ser que ésta tuvo más éxito. Según el mercader Michael Lok, «llegó a una latitud de cuarenta y siete grados, y allí la tierra se dirigía hacia el norte y el nordeste, con un gran brazo de mar, entre los 47 y los 48 grados de latitud; De Fuca penetró y navegó por él durante más de veinte días, y encontró... un mar mucho más ancho que el de la citada entrada, y pasó por diversas tierras durante su travesía». De Fuca informó de que la entrada al estrecho estaba protegida por una gran isla con una elevada aguja rocosa; de allí regresó a Acapulco con la esperanza de ver recompensados sus descubrimientos, pero no obtuvo nada.

Dado que la única fuente escrita sobre los viajes de este marino es la de Lok —un inglés que afirmaba que le había conocido en Venecia y que era un entusiasta de la búsqueda del paso—, hay dudas sobre si De Fuca existió realmente, y algunos eruditos lo han considerado tan legendario como sus descubrimientos. Sin embargo, para no haber existido, se dan algunos elementos extrañamente precisos en su geografía. En 1787, un traficante de pieles, Charles William Barkley, descubrió un estrecho en la costa oeste de Norteamérica, en el cabo Flattery, y aunque con un grado de diferencia (unos 111 km) más al norte de lo indicado por De Fuca, lo

reconoció como la vía navegable reportada por éste por el pináculo que había descrito el marino y que hoy se conoce como el pilar de Fuca. El pretendido descubrimiento del estrecho de Anián por Juan de Fuca fue confirmado por el navegante español Lorenzo Ferrer Maldonado, quien afirmó haber recorrido la vía navegable en dirección opuesta en 1588, cuatro años antes que De Fuca.

Sin embargo, le cabe el honor de haberse bautizado con su nombre otro estrecho que sí encontró: un largo paso de 153 km de longitud que sirve de acceso tanto al mar de los Salish en el Pacífico como de punto de partida de la frontera internacional entre Estados Unidos y Canadá.

### El supuesto viaje de Ferrer Maldonado

La documentación extraída de la *Relación del descubrimiento del estrecho de Anián*, que



Supuesta ruta de Maldonado. (Fuente: NASA-Ignacio del Pozo)

*hice yo el capitán Lorenzo Ferrer Maldonado el año 1588, en la cual está la orden de la Navegación y la disposición del sitio y el modo de fortalecerle y asimismo las utilidades de esta Navegación, y los daños que de no hacerla se siguen describe el viaje que realizó el marino en 1588 desde las costas de España al estrecho de Anián, y literalmente dice lo siguiente:*

«Zarpando de Lisboa en los navíos sevillanos *La Esperanza* y la *Santa Ana* desde adonde conviene poner la proa al Noroeste por camino de 450 leguas, hasta llegar á los 60 grados de altura de Polo Ártico; adonde se dará vista á la isla de Frislandia, antiguamente nombrada Tyle ó Tule. Es una isla poco menor que Irlanda, desde la cual se tome la vuelta del Oeste corriendo por los 60 grados de altura, por navegación de 180 leguas, hasta llegar á la tierra del Labrador, que es adonde comienza el

estrecho del Labrador, ó estrecho Davis, cuya entrada es bien ancha por más de treinta leguas, y la tierra que tiene á la parte del Labrador, que es al Oeste es baja, más la parte contraria, que es aquella de la cual se forma aquella boca del estrecho, es de montes muy altos; allí se muestran dos bocas, en medio de las cuales están aquellos montes altísimos, y la una de ellas corre al nordeste y la otra al Noroeste, y así conviene dejar la que queda al nordeste, que es la que está á la mano derecha mirando al Norte, porque esta boca la hacen la Grutlandia y unas islas por donde últimamente se torna al mar de la Frislandia, y á esta suerte tomando la otra boca se ha de poner la proa en el Noroeste entrando por aquel estrecho por camino de 80 leguas, hasta llegar á los 64 grados escasos de altura. Allí hace el estrecho otra vuelta al Norte por 120 leguas hasta llegar á los 72 grados de altura, y allí torna aquel estrecho á hacer otra vuelta

al Noroeste, por la cual se ha de navegar 90 leguas hasta llegar á los 75 grados de altura algo escasos; con lo cual queda desembocado todo el estrecho del Labrador, que, como dicho es, comienza en 60 grados y acaba en 75, y tiene de largo 290 leguas, haciendo tres vueltas muy grandes, la primera y última se corren del Noroeste, Sueste, y la de enmedio de Norte Sur, y es por donde más angosto de 20 leguas y por donde más ancho de 40, y hace muchas calas, puertos y abrigos, que pueden ser socorro de cualquiera necesidad, y hasta los 73 grados pareció ser habitado de algunas gentes, porque en muchas partes de aquellas costas se vieron humos así de la una parte como de la otra. Páreces á algunos inconsideradamente ser imposible navegar por tan grande altura de Polo. A esto se responde que los Anseáticos viven en 72 grados de altura, en cuyo puerto que es el de San Miguel, y en toda aquella bahía de San Nicolás entran todos los años casi mil naves de trato, las cuales para haber de pasar al mar de Flandes, de necesidad han de subir á 75 grados de altura, para dar la vuelta sobre la Finamarca.

»Habiendo desembocado el estrecho del Labrador, se comienza á bajar de aquella altura, navegando al Oeste cuarta al Sudoeste por 350 leguas, y se llega á los 71 grados de altura; que es adonde en nuestro viaje al tiempo que volvimos descubrimos una tierra altísima, sin que se pudiera entender si era tierra firme ó isla, mas hacerse consideración que si es tierra firme será contra costa de la Nueva España. Desde esta tierra vista á 71 grados de altura, se ha de caminar la vuelta del Oessudoeste, por 440 leguas hasta bajar á los 60 grados, adonde ha de ser hallado el estrecho de Anian, con lo cual será observada la misma navegación que yo hice á lo menos desde la Frislandia,

porque es de saber que yo partí de los Bacallaos en demanda de esta isla, por llevar necesidad de bastimentos, los cuales tomé en unas islas que están cerca de ella, llamadas Gelandillas, que siendo tres solamente, es habitada la una y las otras dos son pastos para los ganados de aquella gente, que es muy rústica, aunque parecían ser católicos cristianos. Tornando á nuestra navegación, digo según mi parecer, que será más acertado cuando se haya desembocado el estrecho del Labrador, costear toda la contracosta de la Nueva España, por dos razones: la una por entender qué poblaciones tiene, y la otra para buscar en ella escalas y refresco para las Armadas que por este camino han de navegar. Según la relación hecha, parece haber de España á la Frislandia 450 leguas, y desde allí al Labrador 130, á desembocar el estrecho suyo 290, que todas son 920 leguas, las cuales sumadas con 790 que hallamos desde la boca septentrional del estrecho del Labrador hasta el estrecho de Anian, hacen 1.710 leguas, que tanto es lo que hay desde España al estrecho de Anian. Siguiendo aquella costa se halló en el estrecho de Anian, por donde quince días antes había desembocado. En la boca que hace el estrecho hacia la mar del S. hay un buen puerto á la banda de la América, capaz de 500 naves, que parecía no tocado de pies humanos; y en él un rio de agua dulce, por el que pudiera entrar una nave de 500 toneladas. Esta tierra, aunque está en los 49°, es de muy benigno temperamento: conocíase por las exquisitas frutas que se hallaron, peras, ciruelas, uvas y otras de España, y no conocidas, que subsistían pasadas en los árboles desde el año anterior, lo que probó no haber sido el invierno muy riguroso. El estrecho de Anian tiene solo quince leguas de largo, por lo que se pasa fácilmente en una marea que dura seis horas; en medio de él hay una isleta que

facilita hacer un fuerte para impedir invasiones: su disposición es de tal forma que con tres atalayas se pueden descubrir mas de treinta leguas, y hacia el mar del sur hay dos montes altos, uno á la parte del Asia y otro ala de América.»

Entre otras cosas, Maldonado afirma haber soportado rachas de frío glacial que le congelaron las velas a su paso por el Labrador, y allí, a los 75°, describe su paso por un estrecho con una anchura de hasta 40 leguas con capacidad para quinientas naves, levanta un mapa y hasta tiene tiempo para charlar con los indígenas de la zona, que según el fantasioso Lorenzo hablaban latín. Maldonado aseguró también haberse cruzado con una nave holandesa que volvía de la China, algo que espoleaba a la Corona española porque podría estar quedándose atrás en la búsqueda de nuevas rutas. Lo más difícil, dice, fue encontrar la boca del estrecho, tanto que el mismo Maldonado no la reconoció, pero al piloto Juan Martínez, remando en bote junto a la costa, se lo indicaron las corrientes.

El documento es un verdadero prodigio de imaginación, pues contiene planos y descripciones del paso del noroeste y en él incluso afirma haberse encontrado con indígenas de origen asiático, con quienes llegó a entablar conversación nada menos que en latín; y es tan detallado que logró resistir el paso del tiempo, al punto de que casi 200 años después, en 1790, un reputado geógrafo, Buache de la Neuville, leyó en la Academia de Ciencias de París una memoria que reivindicaba la legitimidad del periplo de Ferrer Maldonado hasta el Pacífico.



Obra póstuma de Lorenzo Ferrer. Está considerado uno de los mejores libros de matemáticas de la época. (Fuente: Biblioteca Nacional)

### Las dudas

En su favor se encuentra el hecho de que los conocimientos que se tenían en tiempos de Maldonado del paso del noroeste no permitían acercarse a una descripción tan detallada y en ocasiones descabellada; todo lo demás está en contra del supuesto viaje. El simple hecho de que no conste en ningún archivo su preparación ni la cualificación marinera de Maldonado es un indicio poco favorable de la veracidad de la navegación.

Entre otras contradicciones, expone que embocando el estrecho del Labrador en 60°, lo

termina en los 75°, desde donde, disminuyendo siempre de latitud, desemboca en el Mar del Sur por el estrecho de Anián en 60°; esto es, en el mismo paralelo por donde embocó el estrecho del Labrador. Asimismo, si nos fijamos en las fechas vemos que informó de esa travesía —realizada en los meses de enero y febrero (zona completamente congelada en esas fechas)— 21 años después de llevarla a cabo, asunto bastante raro, aunque él lo presentara como un acto de prudencia por el valor que atesoraba su gran «conquista». Respecto a lo de hablar en latín con los indígenas, ni siquiera merece comentarios.

Por si fuera poco, la navegación de regreso la realizó con un clima agradable, dato inaudito si tenemos en cuenta la latitud por la que afirmaba haber transcurrido. Con este alocado viaje, Maldonado pasó al Mar del Sur en sólo tres meses.

En realidad, lo único que sostiene el periplo es su narración, un bulo bello y precisamente redactado en el que él confía plenamente, por lo que pide a la Corona tres navíos, 18 piezas de artillería y 300 mosquetes para regresar al paso y tomarlo. Todo le será negado.

Su estrella se apaga con un proceso por falsificación documental ya a comienzos del XVII, que lo llevará al exilio granadino, y a su cuñado a la cárcel. El año 1625 será la fecha de su muerte.

## Final

El intento desesperado de hallar un paso transcontinental significó que el estrecho de Anián permaneciera en los mapas durante cientos de años. En 1719, un plano de Herman Moll sugería que se trataba de una bahía 50° al norte de la isla de California. La edición de 1728 del mapa de Johannes van Keulen la localiza también en ese lugar, y va acompañado de la siguiente nota: «Se dice que es posible atravesar este estrecho hasta la bahía de Hudson, aunque no está probado». En 1772, Samuel Hearne hizo el viaje de ida y vuelta por tierra entre la bahía de Hudson y el río Coopermine, un recorrido extraordinario de más de 5.800 km en busca del canal, pero no encontró ningún estrecho de Anián. Salvo para los más optimistas, esto fue suficiente para poner fin al mito, pese a lo cual para muchos aún existe la duda de si Maldonado fue un gran descubridor arrinconado por la historia o un embaucador con una imaginación prodigiosa y extraordinarias dotes literarias.

## BIBLIOGRAFÍA

- Gil Fernández, J.: *Mitos y utopías del descubrimiento. El Pacífico (Volumen II)*. Alianza Editorial, Madrid, 1989.
- Pimentel, J.: *Testigos del mundo. Ciencia, literatura y viajes en la Ilustración*. Marcial Pons. Ediciones de Historia. Madrid, 2003.
- Fernández de Navarrete, M. y E.: *Exámen histórico-crítico de los viajes y descubrimientos apócrifos del Capitán Lorenzo Ferrer Maldonado, de Juan de Fuca, y del Almirante Bartolomé de Fonte*. Madrid: Imprenta de la Viuda de Calero, 1849.
- Alonso Mendizábal, C.: *Lorenzo Ferrer Maldonado: el misterio del Paso del Noroeste*. Editorial Noray, 2014.
- Asenjo Sedano, C.: «El misterioso navegante descubridor Lorenzo Ferrer Maldonado, siglos XVI-XVII». *Revista de Historia Naval*, Año 6, N.º 22, 1988, pp. 17-26.

La fragata *Cristóbal Colón* atracada en el Arsenal de Ferrol.  
(Foto: José Porto Romalde)





# TEMAS PROFESIONALES

