

LA EXPLORACIÓN COMO PILAR DEL PODER MARÍTIMO DEL IMPERIO ESPAÑOL

Introducción

La historia marítima y naval española ha sido víctima de un olvido abrumador no sólo en el extranjero, sino especialmente en España. Hoy en día, en los colegios de nuestro país se enseña poco más allá del viaje de Cristóbal Colón al Nuevo Mundo en 1492 y la circunnavegación del globo de Juan Sebastián Elcano entre 1519 y 1522. Sin embargo, el Imperio español, que fue uno de los más grandes e influyentes en la historia de la humanidad, se construyó sobre la base del poder marítimo, y

muchas de sus hazañas y contribuciones no pueden entenderse sin el mar y el coraje de los numerosos marineros que las hicieron posibles.

Las expediciones españolas y portuguesas de los siglos XVI y XVII por todo el mundo propiciaron la primera globalización. A pesar de ello, han sido en muchos casos menospreciadas e injustamente desacreditadas por otras naciones durante los últimos siglos, hecho que continúa incluso en nuestros días. Sin embargo, estas hazañas de exploración posibilitaron

Cristóbal Colón tomando posesión del Nuevo Mundo. (Fuente: www.wikipedia.org)



Gonzalo VÁZQUEZ ORBAICETA
Investigador colaborador con el Centro de Pensamiento
Naval de la Escuela de Guerra Naval

el establecimiento de territorios españoles de ultramar en cuatro continentes (Europa, Asia, África y América) y dos océanos, y sin la conectividad que nos proporcionó el control del mar no se puede explicar que se mantuviesen bajo el dominio de los españoles durante más de tres siglos.

Por ello, este artículo busca hacer un reconocimiento al papel de la exploración marítima española entre los siglos XVI y XVII, tratando de poner de relieve el papel que ésta tuvo como uno de los pilares centrales del poder marítimo español. Como el lector bien sabrá, en 1890 el almirante estadounidense Alfred T. Mahan escribió *La Influencia del Poder Naval en la Historia, 1660-1783*¹, una obra en cuyas primeras páginas se describe lo que Mahan consideró los seis principales elementos constitutivos del poder marítimo de una nación —y en la que, por cierto, el norteamericano ignora de forma casi in-



Alfred Mahan en 1904.
 (Fuente: www.wikipedia.org)

sultante el papel de España como potencia marítima—.

Así las cosas, más que un resumen de las exploraciones de nuestros marinos —se repasan las expediciones de Magallanes y Elcano y de Loaísa, Elcano y Urdaneta sin entrar en demasiados detalles—, el lector encontrará en este artículo un argumento en favor de la exploración marítima como uno de los elementos fundacionales del poder marítimo español, sin el cual España no hubiese podido controlar las rutas comerciales que conectaron

la Península con tres continentes durante casi tres siglos.

La expedición de Magallanes y Elcano

Como es bien sabido, la primera circunnavegación alrededor del mundo fue comandada por el navegante portugués

1. En realidad, traducido erróneamente al castellano, ya que el significado del concepto sea *power* que lleva el título original no es el de poder naval, sino poder marítimo.

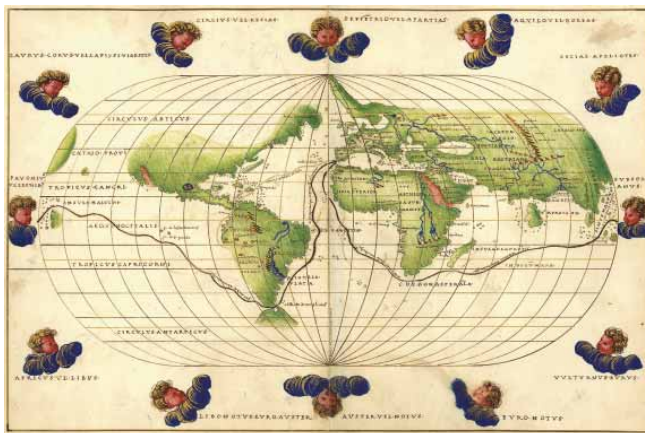
Fernando de Magallanes, cuya flota estaba compuesta por cinco barcos (carracas) y una tripulación total de más de 230 hombres. Al igual que Colón antes que él, que también había propuesto al rey de Portugal la idea de llegar a las Indias navegando hacia el oeste a través del océano Atlántico en lugar de seguir la costa africana, Magallanes había solicitado sin éxito al monarca portugués financiación para una expedición en busca de una ruta a las islas de las Especias (las Molucas). Ante la negativa de éste, optó por dirigirse a Carlos I de España, que finalmente aceptó apoyar la expedición. El viaje sería pues financiado por la Corona española, liderado por un portugués y tripulado por hombres de diferentes lugares², hecho que no se recuerda a menudo pero que guarda cierto paralelismo con la situación actual de las tripulaciones internacionales en buques mercantes.

La expedición se dirigió hacia el sur a través del Atlántico, llegando a Sudamérica casi un año y medio después de su partida de Sevilla,

para seguidamente encontrar y navegar el que hoy se conoce como estrecho de Magallanes, al que éste llamó de Todos los Santos. Cruzaron el Pacífico (hasta entonces conocido como el Mar del Sur por los españoles) durante más de tres meses, llegando a Guam y navegando luego a Filipinas, donde Magallanes y otros fueron asesinados por los nativos en la batalla de Mactán en abril de 1521.

Tras la muerte de Magallanes, Juan Sebastián Elcano, un experimentado capitán mercante procedente del norte de España, fue elegido su sucesor. Para entonces, la expedición había perdido tres de sus cinco barcos y numerosos hombres, por lo que Elcano planteó a la tripulación restante dos opciones: la *Trinidad* intentaría regresar a España por el Pacífico, mientras que la *Victoria* (el barco de Elcano) lo haría adentrándose en aguas portuguesas, completando la circunnavegación del globo, de modo que cada hombre debía determinar en qué barco navegar. Ésta fue, sin duda, la decisión más importante de la expedición y

Mapa de Bautista Agnese con la ruta que siguió Magallanes. (Fuente: www.wikipedia.org)



2. Esparza, José Javier: *La Cruzada del Océano: La Gran Aventura de la Conquista de América*. La Esfera de los Libros, 2015.

la razón por la que a Elcano se le atribuye la hazaña de dar la vuelta al mundo por primera vez.

Como bien es sabido, la expedición no partió con el objetivo de circunnavegar el globo, pues ello implicaba *a priori* adentrarse en aguas portuguesas reservadas a Lisboa en virtud del Tratado de Tordesillas de 1494, por lo que la decisión de hacerlo no fue una cuestión baladí, ya que de lo contrario la expedición probablemente habría corrido la misma suerte que la *Trinidad*, averiada sin remedio en Filipinas meses después de separarse del barco de Elcano, y hubiera quedado como una mera nota al pie en la historia universal. La iniciativa mostrada por los hombres de la *Victoria* es por tanto un rasgo definitorio del valor y el sentido del deber que caracterizó a los marineros españoles, un valor que tantas alegrías y victorias dio como fruto.

Bajo el liderazgo de Elcano, la primera circunnavegación se completó en septiembre de 1522 con tan sólo un barco y los 18 hombres restantes de la tripulación original de más de 200. Encontraron el paso al océano Pacífico y la ruta a las islas de las Especies, consiguiendo anteponerse a las arduas condiciones ambientales propias de la mar, a un motín y, sobre todo, a la muerte de su capitán durante la derrota. El valor del pequeño cargamento de especias que lograron traer a España fue suficiente para cubrir los costos totales de la expedición, y la circunnavegación sigue siendo, hasta el día de hoy, una de las hazañas



Litografía de Vicente Urrabieta en *Historia de la Marina Real Española*»
(Fuente: www.wikipedia.org)

más significativas de la historia marítima universal, marcando el inicio de la presencia española en el Pacífico.

La expedición de Loaísa y Elcano

Tras comprobar la viabilidad de la ruta, en 1525 se organizó una nueva expedición con otras siete embarcaciones —*Santa María de la Victoria*, *Sancti Spiritus*, *Anunciada*, *San Gabriel*, *Santa María del Parral*, *San Lesmes* y el patache *Santiago*— al mando de García Jofre de Loaísa y Elcano. Ésta —de la que en 2025 se cumplió el quinto centenario— zarpó de La Coruña con el objetivo de consolidar una ruta permanente entre España y las islas de las Especies, establecer una presencia continua en las islas y, de paso, buscar a la *Trinidad* de la expedición de Magallanes. Sin embargo, dicha búsqueda se abandonó al comprobarse que ésta no había llegado al otro lado del Pacífico. Dos barcos se perdieron por mal tiempo antes

de alcanzar al estrecho de Magallanes y otros cuatro lo harían durante la travesía. Como bien sabrá el lector, finalmente la *Santa María de la Victoria* fue el único que llegó a las islas de las Especies en 1526, con sólo una cuarta parte de la tripulación que había partido de España y habiendo perdido por el camino a Elcano y a Loaísa, víctimas del escorbuto.

Entre los supervivientes que regresaron a España se encontraba Rodrigo de Triana, que había formado parte de la primera expedición de Colón y a quien corresponde el reconocimiento de haber sido el primero en avistar el Nuevo Mundo el 12 de octubre de 1492. Además de él, otros volverían al Pacífico años después y realizarían importantes contribuciones a la historia de la navegación. Como bien ha alumbrado en su reciente trabajo el coronel de Infantería de Marina Juan López Díaz, el marino y cartógrafo Juan Ladrillero se convertiría en el primero en navegar en ambas direcciones el estrecho de Magallanes, de oeste a este y viceversa, cartografiando la mayor parte del trayecto en 1557.³

Por otro lado, la expedición de Loaísa ha sido objeto de investigaciones relevantes y ha recibido cierta atención gracias a la *San Lesmes*, al mando de Francisco de Hoces. Pese a que no es ampliamente recordado, Hoces y su tripulación fueron los primeros europeos en descubrir «el acabamiento de la Tierra», el paso al Pacífico alrededor de lo que hoy se conoce internacionalmente como cabo de Hornos y paso de Drake (si bien este último sólo se emplea fuera del mundo hispanohablante, donde se mantiene el mar de Hoces),

demostrando que Tierra del Fuego no era otro continente, sino una isla. Gracias a Hoces y a sus hombres, el «cabo Acabamiento» y el mar de Hoces fueron recogidos en mapas españoles que posteriormente utilizarían Drake y sus hombres en su circunnavegación, así como los marinos holandeses que cruzaban por primera vez el estrecho. Resulta irónico que, pese a que llegaron a este lugar gracias a las expediciones españolas, tanto Drake como los holandeses tuvieron la osadía de renombrarlos como el paso de Drake y el cabo de Hornos respectivamente (Kaap Hoorn, por el nombre de uno de los navíos de la expedición del holandés Willem Schouten).

La *San Lesmes* se separó de la expedición poco antes de llegar al estrecho de Magallanes y, tras su hallazgo, pudo volver a unirse a los demás barcos para cruzar al Pacífico. No obstante, poco después, Hoces y sus hombres se vieron una vez más separados del resto por un temporal y nunca volvió a saberse de ellos. Algunos historiadores creen que muy probablemente llegó a Tasmania, Nueva Zelanda y a otras islas del Pacífico Occidental mucho antes de que lo hicieran otros exploradores británicos y holandeses, dispersando durante el trayecto a sus tripulantes, que dejaron una descendencia mixta hispano-polinesia mucho mayor que la de los hombres del *Bounty* en la isla Pitcairn. A este respecto, merece la pena destacar la obra del historiador Luis Gorrochategui⁴, que está a su vez inspirada en el trabajo del historiador neozelandés Robert Langdon, que dedicó su vida a la búsqueda de los restos del naufragio y de los hombres de Hoces⁵.

3. López Díaz, Juan Ángel: *La Extraordinaria Navegación de Juan Ladrillero. Y otras expediciones al estrecho de Magallanes desde poniente*. SND Editores, 2024.

4. Gorrochategui, Luis: *La Carabela San Lesmes: El Viaje más Épico de la Historia*. Editorial Crítica, 2022.

5. Langdon, Robert: *The Lost Caravel Re-Explored*. Brolga Press, 1988.

Por ello, aunque esta segunda expedición fue en gran medida un fracaso, su legado sentó las bases para muchos otros periplos exitosos posteriores. La tripulación de la *Victoria* fue la primera en avistar y ubicar en el mapa las islas Marshall, y expediciones españolas posteriores explorarían varias de ellas —encontrándose con los nativos en una ocasión—, aunque finalmente quedarían excluidas de la ruta hacia las islas de las Especies debido a las exiguas ganancias que proporcionaban⁶.

Urdaneta y el tornaviaje

Por último, y pese a que, como ya se ha dicho, resultaría imposible resumir en un artículo el grueso de la historia de las exploraciones españolas, es fundamental destacar el papel de Andrés de Urdaneta y su descubrimiento de la ruta del tornaviaje. Un Urdaneta que en 1525 había zarpado de La Coruña con la expedición de Loáisá contando apenas 17 años y que, habiendo sobrevivido al viaje de ida, terminó la segunda circunnavegación del globo en 1536. En noviembre de 1564 salió del Fuerte Navidad (Jalisco) formando parte de la expedición de Miguel López de Legazpi, que llegó a Filipinas a principios de 1565. Poco después, en junio del mismo año, se dispuso a intentar el regreso a Nueva España.

Urdaneta pensó, en base a su observación de las corrientes en el Atlántico, que favorecería el regreso a España ir por latitudes más altas, pues un fenómeno parecido se daría también en el Pacífico. Y en efecto, tras seguir rumbo nordeste encontró la corriente de Kuroshio, que lo llevaría hasta las costas de California, para terminar su viaje en Acapulco. Lo que vino después es de sobra conocido. El tornaviaje

permitió el establecimiento del Galeón de Manila, que funcionaría ininterrumpidamente durante 250 años, evitando así la ruta por el estrecho de Magallanes, más costosa y arriesgada⁷.



Andrés de Urdaneta,
por Víctor Villán de Aza.
(Fuente: www.wikipedia.org)

Las rutas comerciales que se consolidaron durante el siglo XVI fueron la base sobre la que se asentó el poder marítimo español, gracias al cual el Pacífico se convirtió en el «Lago Español» durante más de un siglo. Tras Urdaneta seguirían otros muchos, como Alonso de Mendaña, Pedro Fernández de Quirós o Luis Váez de Torres (a quien nos recuerda el estrecho de Torres), entre otros, que consolidarían el conocimiento español del Pacífico. Muchos de sus descubrimientos y hallazgos, debidamente documentados, serían a la postre un instrumento esencial del que se servirían ingleses y holandeses —documentos que a menudo robaban o copiaban en incursiones a territorio

6. Estas exploraciones incluyeron el primer contacto europeo con los nativos de las islas, llamadas de los Pintados debido a sus característicos tatuajes. Dos siglos después, en 1788, una expedición británica liderada por John Marshall y Thomas Gilbert se convirtió en el segundo contacto europeo con los lugareños, lo que motivó el cambio de nombre del archipiélago tal como lo conocemos hoy.

7. Rodríguez González, Agustín R.: *Urdaneta y el tornaviaje: el descubrimiento de la ruta marítima que cambió el mundo*. La Esfera de los Libros, 2021.

español—, incluido el británico James Cook, al que aún hoy se le reconoce ampliamente el mérito de confirmar la existencia de Australia como un quinto continente, pese a haberse servido de los mapas de los españoles mencionados.

Mahan y España

A finales del siglo XIX, Alfred Thayer Mahan definiría la virtuosa relación entre el comercio marítimo, las bases extranjeras y las marinas como componentes fundamentales del poder marítimo. Utilizó la Gran Bretaña de finales de los siglos XVIII y XIX como ejemplo perfecto de su tesis, con el deseo de que Estados Unidos lo imitara para asentar su dominio. Al comienzo de su trabajo, Mahan elaboró también un compendio de los elementos que en cierta medida determinan el poder marítimo de una nación: la posición geográfica en el mapa, la configuración del territorio nacional, la extensión de ese territorio y de sus costas, el tamaño de la población y su idiosincrasia y el carácter del gobierno de dicha nación⁸.

Como bien es sabido, el norteamericano guardaba un cierto desdén hacia España y sus marinos, sentimiento en el que pudo influir el haber participado en la guerra que terminaría con la pérdida de los últimos territorios españoles de ultramar a manos de los estadounidenses. Esto, con toda probabilidad, es la razón por la que tan poca mención hace de España y sus marinos en su obra. Pero lo cierto es que, más allá del debate acerca de la aplicabilidad de los criterios que señaló para medir el potencial y explicar el

desempeño de las naciones en el mar, un análisis del periodo inmediatamente previo al que recoge en su obra hubiese arrojado conclusiones algo diferentes, ya que antes de poder establecer las colonias o territorios de ultramar de los que Mahan habla, o las rutas comerciales que los conectarán con el territorio nacional para potenciar su economía al mismo tiempo que se sufragaba la marina de guerra, España primero tuvo que descubrir el mundo y navegar sus aguas. De esta forma, en una época en la que el globo aún no había sido explorado por las principales potencias europeas, el mar se convirtió en el medio primordial de expansión y conquista, y España en la potencia marítima dominante de su época y, por tanto, en el imperio global dominante.

Las primeras expediciones españolas al Pacífico a principios del siglo XVI —junto con las realizadas al continente americano desde 1492— ilustran el importante papel que la exploración marítima desempeñó tanto en el desarrollo del poder marítimo español como en la historia mundial. Éstas sentaron las bases para el establecimiento de prósperas rutas comerciales en el Pacífico, que se mantuvieron ininterrumpidas durante 250 años. Ya el término de Lago Español es quizá una de las referencias más claras del dominio de los mares que ostentó el Imperio español.

Por todo ello, no resulta descabellado afirmar que la exploración marítima, favorecida por la sólida visión de la Monarquía Hispánica y la valentía de generaciones de marineros que se atrevieron a aventurarse hacia lo desconocido, se convirtió en el primer eslabón de

8. Mahan, Alfred T.: *The Influence of Sea Power Upon History, 1660-1783*. Little, Brown & Co., 1890.

la cadena del poder marítimo español, una cadena que permitió mantener unido y comunicado el Imperio a lo largo de cuatro continentes durante cerca de tres siglos, pese a la mentalidad eminentemente continental de sus gobernantes.

Consideraciones finales

En 2025 se confirmó el hallazgo de los restos del HMS *Endeavour*, el buque con el que Cook exploró las costas australianas en sus expediciones al Pacífico y que posteriormente sería hundido en la bahía de Rhode Island durante su participación en 1778 en la guerra de independencia estadounidense. El hallazgo suscitó en el mundo anglosajón una ola de emotivismo y alabanzas, describiéndolo como uno de los barcos más importantes de la historia⁹. Dicha reacción fue la que inicialmente motivó la redacción de estas líneas no

sólo para desmentir dichas aseveraciones, sino también para testimoniar que las «hazañas» de los marineros británicos no hubiesen sido posibles sin los exploradores y cartógrafos españoles. A tal fin, el presente artículo ha tratado de poner de manifiesto la gran importancia que tuvieron las exploraciones marítimas españolas durante el siglo XVI y principios del XVII para la consolidación de nuestro poder marítimo.

Al año de cumplirse el quinto centenario de la segunda expedición de Juan Sebastián Elcano al Pacífico, junto a García Jofre de Loaísa, resulta pertinente recordar que sin estas exploraciones pioneras el Imperio español difícilmente hubiera alcanzado el poder y la influencia que mantuvo durante no poco tiempo. Unas exploraciones que, más allá de servir como pilar fundamental para la consolidación de rutas comerciales como el Galeón de Manila, fueron además instrumento clave para otras potencias del momento, que se sirvieron de mapas españoles robados o confiscados para lanzarse a la exploración del que por entonces se llamaba el Lago Español.

Si bien Mahan dejó de lado cualquier referencia o reconocimiento a los méritos españoles a este respecto, no cabe duda de que la exploración debe ser considerada, sobre todo en nuestro caso, uno de los pilares fundamentales de una potencia marítima.



HMS *Endeavour*, por Samuel Atkins.
(Fuente: www.wikipedia.org)

9. Romero, Sarah: «Tras casi 250 años, se han encontrado los restos del barco del capitán Cook». *Historia National Geographic*. Disponible en https://historia.nationalgeographic.com.es/a/confirmado-tras-casi-250-anos-se-han-encontrado-restos-barco-capitan-cook_23896 (consulta 22 de julio de 2025).