

5

Revista  
de Estudios  
Marítimos  
del País Vasco

**ITSAS**  
*m e m o r i a*

GONZÁLEZ OCHOA, José M<sup>a</sup>: “El marino alavés Iñigo Ortiz de Retes”, *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 5, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia-San Sebastián, 2006, pp. 677-684.

U·M

UNTZI MUSEOA · MUSEO NAVAL

Donostia · San Sebastián



Gipuzkoako Foru Aldundia  
Diputación Foral de Gipuzkoa

# El marino alavés Iñigo Ortiz de Retes

José M<sup>a</sup> González Ochoa

## INTRODUCCIÓN

No cabe duda de que en la exploración y el conocimiento del más extenso de los océanos los vascos jugaron un papel capital, cuando no decisivo. Anecdótico es que los dos grandes personajes europeos que abrieron las vías para su descubrimiento y exploración, desde poniente y desde levante, se llamaran Vasco –el portugués Vasco de Gama, el primero en alcanzarlo desde levante y el extremeño Vasco Núñez de Balboa desde la costa este de Panamá–. Pero como si fuese una premonición, ese mar llamado Pacífico por la calma con que sus aguas recibieron a Balboa, sería por primera vez atravesado de este a oeste por la nave *Victoria* capitaneada por el *getariarra* Juan Sebastián Elcano. (Sin olvidar que en la expedición magallánica había al menos 30 vascos). Asimismo, el primero en armar navíos y explorar la costa pacífica americana fue el alavés Pascual de Andagoya. Y también pionero en marear por esas aguas fue Juan de Basurto. Posteriormente, otros dos excepcionales navegantes vascos dejarían signado el destino de la navegación comercial en el Pacífico: el guipuzcoano Miguel López de Legazpi, conquistador de las Filipinas y Fray Andrés de Urdaneta, quien al encontrar el camino de tornavuelta trazó la ruta definitiva que durante siglos recorrerían los galeones españoles entre México y las islas orientales, el famoso *galeón de Manila*. El aporte del fraile agustino, nacido en Villafranca de Oria (Guipúzcoa), supuso la apertura total de un territorio marino que hasta entonces sólo había permitido el regreso con vida a sus exploradores por la extenuante ruta de poniente.

Pero si los hasta aquí nombrados son los grandes personajes que de alguna forma determinaron el devenir histórico del océano, no podemos olvidar otros muchos vascos, la mayoría hombres anónimos o escasamente conocidos, que aportaron sus conocimientos y valor, incluso la vida, en esa colosal aventura marinera de descubrir y conquistar las aguas y las tierras más orientales del imperio de los Habsburgo. En todas las expediciones pacíficas hubo marinos vascos. Su experiencia de mar les hizo ser muy apreciados y rara era la nave que partía de Sevilla sin llevar entre sus tripulantes algún curtido oficial o joven marinero que no hubiese tenido su bautizo de mar en el Cantábrico.

A bote pronto, sin ánimo de ser exhaustivo, y sólo recordando los de pasajes más fascinantes, me vienen a la memoria las andanzas del clérigo Juan de Areyzaga, natural de Cestona, homérico náufrago patagónico y marino peleador de vientos en la expedición de Jofre de Loaysa al Pacífico (1525-27); las desventuras y hallazgos en los fiordos australes de Chile de la nave *San Sebastián* relatados por el escribano Miguel de Goyzueta en 1557; la conquista y exploración del archipiélago de Chiloé realizada en 1567 por el durangués Martín Ruiz de Gamboa; las peripecias del bilbaíno Martín de Ibarra, maestre de la nao *San Pedro*, capitana de la flota de Legazpi; o la errabunda singladura de Iñigo Ortiz de Retes, protagonista del presente trabajo.

Personajes todos cuyas atractivas biografías merecerían una buena película o un tenso relato de Pérez-Reverte o Patrick O'Brian.

## EL PACÍFICO COMO DESTINO

Iñigo Ortiz de Retes es uno de los singulares marinos nacidos en Euskadi que participaron en la deslumbrante aventura de la exploración y conquista de las aguas y territorios del Pacífico durante las primeras décadas del siglo XVI. Su impresionante y dificultosa travesía junto a la costa de la *Gran Isla* de Nueva Guinea merece ser recordada como un hito marino, como una aventura única que, como tantas otras protagonizadas por los navegantes ibéricos del siglo XVI, convierte las actuales regatas o desafíos marinos en competiciones de piscina. Lo que hasta la fecha hemos podido rescatar de su biografía no hacen sino confirmar un destino claramente marcado con la empresa de la exploración de la Mar del Sur.

Los trabajos geobiográficos de Peter Boyd-Bowman<sup>1</sup> confirman el nacimiento de Iñigo Ortiz en la pequeña aldea alavesa de Retes de Llanteno, hoy tierras del municipio de Ayala. Su padre era Iñigo Ortiz y su madre María Sánchez, ambos vecinos de Retes y de familias nobles, pues en diversas relaciones y documentos se cita al conquistador y marino como hidalgo.

Carecemos de datos sobre la infancia y juventud de Iñigo, y desconocemos la fecha exacta de su nacimiento, que debió ser durante la primera década del siglo. Es fácil suponer que, a pesar de su linaje, el futuro le prometía más lejos de los valles alaveses. Probablemente, atraído por la empresa americana, marchó a Sevilla con el ánimo de embarcarse en algún galeón atlántico. El primer documento que lo relaciona con las Indias es el listado de expedicionarios que acompañaban a Pedro de Alvarado en su viaje de 1538 como gobernador de Guatemala.

Pedro de Alvarado partió de España con la licencia del rey Carlos I para explorar la costa occidental de México e intentar alcanzar las Molucas. Lo que manifiestamente liga ya desde Sevilla la biografía futura de Iñigo Ortiz de Retes con el Pacífico. Los posteriores acontecimientos de su vida así lo irán confirmando.

Siguiendo el rastro documental dejado por el alavés, sabemos que anduvo siempre cerca de Alvarado y comprometido con la empresa marina del conquistador. Asentado en la ciudad de México, es probable que estuviera implicado en los preparativos técnico-financieros de la expedición hacia las Molucas. Cuando Alvarado ya había conseguido aprovisionar tres barcos, una sublevación de indios palisqueños en los territorios de Nueva Galicia obligaron a suspender temporalmente la aventura marítima.

Estamos a principios de 1541 y Alvarado no desoye las peticiones de ayuda de su amigo Cristóbal de Oñate, a la sazón gobernador de Guadalajara. Hacia Nueva Galicia parte con algunos de sus mejores hombres, entre ellos Iñigo Ortiz de Retes. Como buen soldado participó en las refriegas pacificadoras. Y aunque no hay documento que lo pruebe, no es impensable que asistiera a la muerte de su jefe, cuando éste, al retirarse con las tropas tras la batalla de Nochistlán, cayó con su caballo por un talud de tierra quedando malherido.

La muerte de Pedro de Alvarado dejó en suspenso la travesía hacia las islas orientales; si bien por poco tiempo. El virrey Pedro Antonio de Mendoza encargó al experimentado marino malagueño Ruy López de Villalobos que continuase los avanzados planes de Alvarado y armase la flotilla expedicionaria, con el objetivo de alcanzar y establecer bases españolas en las tierras de poniente, y de trazar una ruta fiable de regreso desde las islas orientales a las costas pacíficas de Nueva España. Sea como fuere, y desconociendo el grado de implicación, que por lo que veremos en el futuro sería alto, Iñigo Ortiz de Retes estaba de nuevo ligado al proyecto descubridor de la Mar del Sur.

## LA EXPEDICIÓN DE RUY LÓPEZ DE VILLALOBOS

Hagamos un pequeño exordio introductorio para decir que la mayor parte de la singladura de la expedición la conocemos gracias a la excelente crónica *Relación del viaje que hizo desde Nueva España a las Islas de Poniente Ruy López de Villalobos por orden del virrey Antonio de Mendoza*, escrita por uno de los marineros de la expedición, el cántabro García de Escalante Alvarado<sup>2</sup>. Con sus errores de apreciaciones y pequeñas contradicciones, propias de cualquier relato de la época, es el documento seminal de mucho de lo que en este artículo se cuenta. Con más errores –llega incluso a relatar el regreso exitoso del navío– pero con informaciones de interés, también sirve de fuente original la crónica de Juan Gaitán, que nos ha llegado hasta nosotros en italiano, gracias al libro recopilatorio de Juan Bautista Ramusio<sup>3</sup>.

Como decíamos, Villalobos era un reputado capitán de las flotas de Indias, quien por orden del virrey de Nueva España heredó los planes, hombres y navíos de Alvarado que debían explorar las

1. BOYD-BOWMAN, Peter: *Índice geobiográfico de más de 56.000 pobladores de la América Hispana (1493-1519)*, Tomo I, Fondo de Cultura Económica, México, 1985.

2. ESCALANTE ALVARADO, García de: *Relación del viaje que hizo desde Nueva España a las Islas de Poniente Ruy López de Villalobos por orden del virrey Antonio de Mendoza*, Estudio preliminar de Carlos Martínez Shaw, Universidad de Cantabria, Santander, 1999.

3. RAMUSIO, G. B.: *Navigazioni e viaggi* (Tomo III), Venecia, 1550.



rutas marítimas del Pacífico. Con seis pequeñas naos y 370 hombres zarpó del puerto de Navidad (Jalisco-México) el día de Todos los Santos de 1542 con rumbo oeste. Ocho días después alcanzaron el archipiélago de Revillagigedo, avistados con anterioridad por barcos españoles. En la travesía fueron bautizando diversas islas –la *Nublada*, la de *Roca Partida*, el *Placer* y los *Bajos de Villalobos*–, hasta que en el atolón nombrado de *los Corales* decidieron pasar la Navidad y hacer aguada. El día de Reyes de 1543 izaron ancla y se hicieron a la mar camino de poniente. Pronto dieron vista a un rosario de islas pequeñas y habitadas a las que llamaron *los Jardines*. Tanto el atolón de *los Corales* como el de *los Jardines* pertenecen al hoy conocido archipiélago de las Marshall. Un temporal separó a la nao *San Cristóbal*, con la cual no volverían a coincidir hasta su ataque en Tidore. Este grave incidente fue seguido de varios días de navegación tranquila que les permitieron alcanzar las Carolinas Orientales. En los aborígenes de la Carolinas encontraron pruebas evidentes del paso de anteriores expediciones españolas: una cruz y otros objetos europeos, así como palabras castellanas pronunciadas por los nativos. Finalmente el dos de febrero arribaron al archipiélago de las Filipinas.

En la isla de Mindanao, bautizada pomposamente como *Cesárea Carola*, en honor del emperador Carlos, decidieron desembarcar para reparar naves, cuerpos y ánimos. Durante un mes descansaron, no sin tener algún sobresalto con la población nativa, resuelto siempre con el estruendo de arcabuces y falconetes. La aparición de la galeota *San Cristóbal* y la holganza de los días en tierra dieron ánimos a Villalobos, para con rumbo norte, explorar las *Filipinas*. Mas los vientos testarudos arrojaron los barcos a *Sarangán* (Sarangani), isla situada al frente sur de Mindanao.

La isla no ofrecía nada y era harto difícil conseguir alimento, por lo que la marinería debió probar desde las exóticas hierbas del lugar a reptiles, ratones y otros roedores abundantes en la isla y en los barcos. Así las cosas, se hizo preciso dividir la flota y pedir ayuda al virrey de Nueva España. Para la misión de regreso se eligió a la nao *San Juan de Letrán* y al capitán Bernardo de la Torre. Por no extendernos mucho, sintetizaremos diciendo que el barco partió de Sarangani el 4 de agosto de 1543 con rumbo norte hasta llegar a las islas Marianas. Según sus cálculos debieron alcanzar los 30° por encima de la línea equinoccial, pero una tormenta dañó seriamente la arboladura de la *San Juan* y se vieron obligados a regresar, encontrando abrigo en la parte norte de la isla de Leyte.

Mientras, Villalobos, ante lo inhóspito de Sarangani, había tratado de conducir la flota a alguna isla en latitudes más septentrionales. Su pelea con temporales y borrascas le obligó a refugiarse en la isla moluqueña de Tidore, territorio colonizado por los portugueses. Allí pudieron reunirse con la nave de Bernardo de la Torre.

Un pacto con la guarnición lusa les permitió un tiempo de espera. En situación tan penosa y con las esperanzas puestas en lograr trazar la derrota que les llevara de regreso a Nueva España, Villalobos decidió jugarse la última baza con la nao *San Juan*, a estas alturas la única capaz de aguantar una singladura hasta Nueva España.

Este último envite con la Mar del Sur lo jugará Iñigo Ortiz de Retes a quien se le entrega el mando de la nave. Como piloto del alavés se nombra a Gaspar Rico, un excelente hombre de mar que había dirigido la embarcación en el viaje desde Nueva España a Tidore, así como la fracasada travesía de Bernardo de la Torre.

## **CAPITÁN DE LA SAN JUAN**

La apuesta por Ortiz de Retes no debe extrañarnos, para entonces, la crónica de García Escalante ya había dado protagonismo al hidalgo vasco. El marino tenía ganada la confianza del almirante Villalobos, como lo confirma el hecho de que, tras la muerte de Francisco Merino en una incursión en Mindanao, fuese designado maese de campo. Asimismo, a Iñigo se le encomendaron las cartas que se cruzaron Villalobos y gobernador luso de las Molucas y algunas de las gestiones con el capitán de la guarnición portuguesa de Tidore.

Será a partir de este momento cuando el nombre de Ortiz de Retes entre en la Historia de la navegación pacífica, siendo protagonista de una de las más fructíferas singladuras por la Mar del Sur, desde el punto de vista geográfico, al iluminar un amplio espacio de mar y tierra.

Ortiz de Retes y su tripulación largaron velas de Tidore el 16 de mayo de 1545. El inicial rumbo norte de la *San Juan* parecía el más acertado ya que estaban en la época de los monzones del oeste, muy frecuentes en las latitudes australes. Sin embargo, las órdenes de Retes, fundadas sobre todo en la reciente y negativa experiencia de la travesía de Bernardo de la Torre, indicaban que debían buscar el camino de regreso por debajo de la línea equinoccial.

Varios días después de la partida avistaron las llamadas islas Talud, seguramente ya descubiertas por los restos de la expedición de García Jofre de Loaysa en 1527. Una semana de vientos contrarios y calmas desesperantes obligaron a demorar el cambio de rumbo. Por fin, el sopro de brisas favorables consintió aproar la nave hacia el sur y buscar corrientes propicias para marear en dirección a las Indias.

Poco después del amanecer del 15 de junio el gaviero anunciaba el avistamiento de dos islas nombradas como la *Sevillana* (Supiori) y la *Gallega* (Noemfer). Unas leguas adelante se encontraron con un grupo de islas más pequeñas bautizadas *Martires*. El historiador Juan Génova Sotil<sup>4</sup> asegura que estas islas pertenecen al archipiélago de las Schouten, situado al abrigo de la bahía neoguineana de Geelvink, y que fueron descubiertas al adentrarse la nao de Retes por el estrecho de Japen. Al día siguiente, el 16 de junio navegaron entre otro nuevo archipiélago, el de las islas Padaido.

Según cuenta Escalante en su crónica, más de treinta pequeñas embarcaciones cargadas de indígenas se acercaron al navío español e intentaron flechar a la marinería. Salvado sin consecuencias graves este inamistoso encuentro, la *San Juan* prosiguió rumbo sur ya, sin duda, con la vista puesta en el horizonte de cumbres que a levante mostraba la *Isla Grande* de Nueva Guinea.

El 17 de junio, a pocas leguas de la costa neoguineana, tropezaron con una pequeña isleta triangular bautizada la *Ballena*, conocida actualmente como isla de Koeroedoe. Tres días más tarde hallaron la desembocadura de un río, nombrado *San Agustín* (hoy llamado Mamberano), cuyo estuario se les antojó perfecto para desembarcar y hacer aguada.

## DESEMBARCO Y POSESIÓN DE NUEVA GUINEA

Así, el 20 de junio de 1545, Iñigo Ortiz de Retes junto a su marinería tomaba formalmente posesión de aquella enorme isla de Nueva Guinea. El vasco desconocía que con aquel acto ampliaba los dominios del imperio español en casi 800.000 kilómetros cuadrados. Se habían posesionado de la isla más grande del mundo, si exceptuamos Australia y Groelandia. A pesar de la ignorancia de la extensión real del territorio asimilado, Ortiz de Retes, tal y como señalan las crónicas, intuía que, a pesar de la enormidad de tierra a la que se enfrentaban, estaban sobre una isla. Ellos no tuvieron dudas, ni especularon siquiera la posibilidad de que pudiera tratarse de un continente, de la *Tierra Australis* que con denuedo y muy escaso éxito se buscaría en décadas posteriores. Sin embargo, en algunas cartas náuticas del siglo XVI Nueva Guinea aparecía como un inexplorado continente austral, frente a otras en las que se la rotulaba como isla de proporciones indefinidas.

Es de rigor señalar que los primeros que bojearon y desembarcaron en el norte de la *Isla Grande* fueron los expedicionarios de Alvaro de Saavedra en 1528 (y quizá algún superviviente de la nao *Santiago* de Hernando de Grijalva en 1537). Mas, sería Ortiz de Retes y sus hombres los que formalmente tomaron posesión para la Corona hispana, y los que con más detenimiento bojearon la parte norte de la isla. Tendrían que pasar 71 años hasta que nuevos europeos hollaran sus playas: los expedicionarios holandeses capitaneados por Lemaire y Schouten en 1616.

La anécdota del nombre, según relatan las diversas crónicas y documentos, fue que al capitán vasco el color oscuro de la piel de los aborígenes le trajo el recuerdo de la Guinea africana, por lo que determinó bautizar a la isla *Nueva Guinea*. El escribano García Escalante los describe como "negros tan atezados como los de Guinea". En realidad los nativos debían poseer una piel cobriza muy tostada por el sol y los vientos, especialmente los del grupo étnico *gritos*, de corta estatura y piel más oscura que los *papúas*, de pigmentación rojiza. Estos *gritos* son a los que se refería Escalante y los que recordaron a Ortiz de Retes a los africanos.

4. VV.AA.: *Descubrimientos españoles en el Mar del Sur*, Banco Español de Crédito, Madrid, 1991. (Vol.II, Capítulo IX, pp. 379-402).

Tras el refresco y la ceremonia de toma de posesión la nao siguió escrutando la costa. La víspera de san Juan arribaron a la isla de *Mo*, identificada actualmente como Liki, parte del grupo de las Kumamba. Las grandes corrientes de la zona les impidieron navegar a levante por lo que al abrigo de un pequeño puerto natural descansaron casi dos semanas, abasteciendo la nao de agua, pescado fresco, frutas y plantas comestibles.

La tarde del 8 de julio la brisa presagiaba buena navegación y esa noche se hicieron a la mar. Poco después fríos vientos del noreste apartaron el barco de la costa y obligaron a seguir rumbo noreste entre un sin fin de islas volcánicas, algunas de las cuales bautizaron como *Magdalena*, *Gaspar Rico* (en honor del piloto) y el grupo de las *Volcanes*. Todas estas islas son parte del archipiélago volcánico de Schouten, no confundir con el del mismo nombre que se recoge en la bahía de Geelvink.

## SINGLADURA ERRÁTICA

El diario de Escalante cuenta que los últimos días de julio fueron de vientos cambiantes y escasos, donde el marear se hacía difícil. Lo más notable de esas jornadas fue el avistamiento de las llamadas islas *Barbada* y *Caimana*, que el albur de las corrientes hizo que fuesen vistas varias veces y desde distintos rumbos. Aunque las crónicas y los cálculos no son muy coincidentes, lo más probable es que la nao de Ortiz de Retes alcanzase el grupo hoy conocido como Wululu, y que la denominada *Caimana* es la que hoy aparece en los mapas como *Ava*.

En este deambular errático al capricho de las brisas y las corrientes, la *San Juan* fue devuelta al archipiélago volcánico. Allí, entre isla *Magdalena* y Nueva Guinea, sufrirán un nuevo ataque nativo. Desde varias pequeñas embarcaciones flecharon la cubierta de la nao. Mas los pequeños falconetes y los arcabuces espantaron a los aguerridos aborígenes.

El miércoles 12 de agosto una pequeña esperanza se abrió ante los abatidos nautas en forma de bahía donde fondear. Autores como Juan Génova Sotil, Carlos Prieto y Amancio Landín<sup>5</sup> sostienen que Ortiz de Retes mandó atracar en lo que sería la rada de Aitape y que en la crónica del cartógrafo López de Velasco es llamada el *Abrigo*. Esto vendría corroborado por las fuertes corrientes de la zona, que tienen claramente una dirección poniente, y por tanto obligaron a la nave a volver unas 40 leguas sobre lo ya ganado hacia el levante.

Por su parte F. Coello<sup>6</sup> mantiene que donde fondeo la *San Juan* estaría mucho más al este, casi frente a la gran isla de Nueva Bretaña. Lo que suponía navegar contracorriente. Parece, pues, más plausible la tesis de los otros autores.

Lo que es innegable es que en el *Abrigo* la situación se estaba volviendo complicada. Sin preocupaciones por los abastos y alejados los nativos más belicosos, el problema era encontrar el paso hacia las tierras americanas. Los vientos y la mar contrarios les impedían avanzar hacia levante, cuando no les empujaban al noreste. Y por el sur, la gran isla de Nueva Guinea se les antojaba casi un continente imposible de circunnavegar.

Llegados a este punto, y sin ánimo de amotinamiento, los oficiales expresan a Iñigo Ortiz de Retes la imposibilidad de alcanzar el objetivo de Nueva España y proponen regresar a Tidore dejándose llevar por las brisas del noreste. El capitán alavés insiste en cumplir la misión. Quiere ser el primero en trazar la ruta de tornavuelta y no desea defraudar la confianza puesta en él por el almirante Villalobos. Propone buscar un lugar propicio para la invernada y partir hacia el este en tiempo más favorable. A regañadientes, su idea es aceptada por los oficiales y por una marinería que lleva casi tres años baqueteada por una travesía infernal.

De nuevo en el mar y soltando todo el trapo, la *San Juan* emprende la singladura rumbo a levante. Mas la mar y los alisios testarudos estaban empeñados en dictar ellos el destino: empujaron el barco al noreste, obligándoles a trazar un arco mucho más abierto que en el intento anterior. Así,

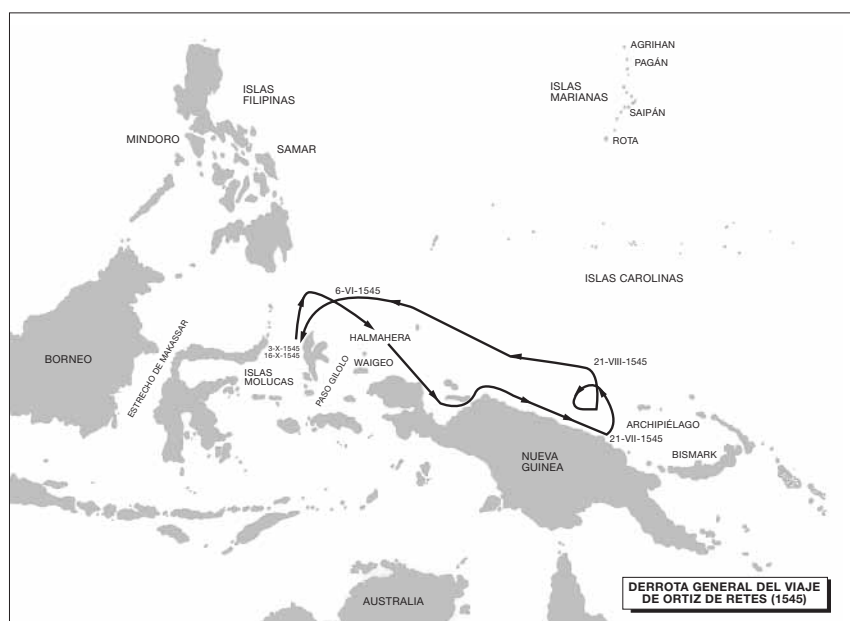
5. Ibid., p. 390; LANDÍN, Amancio y SÁNCHEZ MASIÁ, Luis: *Descubrimientos Españoles en la Mar del Sur*, Ediciones Naval, Madrid, 1992; PRIETO, Carlos: *El Océano Pacífico: Navegantes españoles en el siglo XVI*, Alianza Editorial, Madrid, 1975.

6. COELLO, Francisco: "Conflicto hispano alemán", *Boletín de la Sociedad Geográfica de Madrid*, t. XIX, 2º semestre de 1885, Madrid, 1885.



el 19 de agosto arribaron al atolón de Ninigo –más al norte de la anteriormente descubierta isla de Ava–, y que los españoles llamaron islas de los *Hombres Blancos*, pues los aborígenes eran de tez mucho más clara que los neoguineanos. Estos *hombres blancos* rodearon la embarcación y algunos de ellos alcanzaron la cubierta y llegaron a abrazar a los marineros. Pero al ser expulsados reaccionaron violentamente con lanzas “hechas a la manera de arpones”, al decir del cronista, y tuvieron que ser repelidos con la artillería de a bordo.

Las calmas y los pertinaces vientos del nordeste obligaron a replantear la situación. El 27 de agosto, Iñigo Ortiz de Retes vuelve a enfrentarse con el ánimo roto de la marinería y el parecer contrario a sus planes de pilotos y oficiales. El capitán insiste y juega su última baza: manda aproar la nave hacia la isla de *Mo* buscando el descanso para ganar tiempo y atemperar las voluntades.

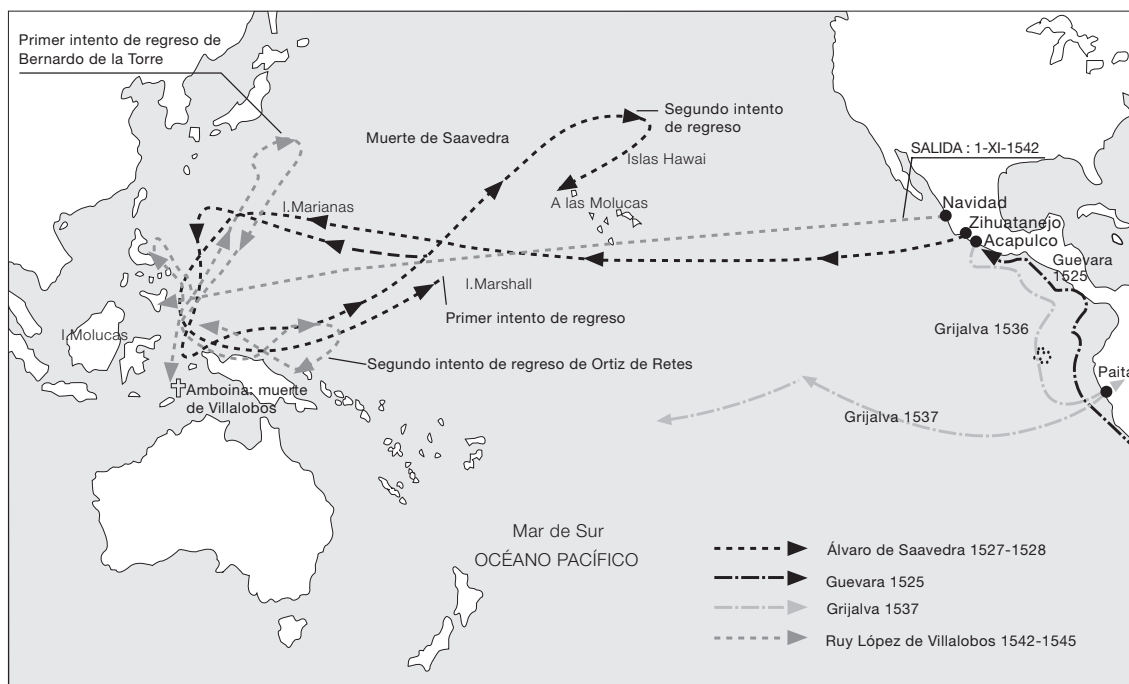


*Derrota de la expedición de Iñigo Ortiz de Retes, el marino alavés que intuyó la presencia de un importante territorio al sur del Pacífico, y cuyo relevante esfuerzo en las aguas de Nueva Guinea alentaron y cimentaron la posterior aventura de Legazpi.*

Al día siguiente están otra vez frente a Nueva Guinea tratando de ganar la isla de *Mo*, pero las corrientes y los vendavales llevaron el barco 30 leguas por debajo de su objetivo. Nada cabía ya contra la impertinencia de los vientos contrariados. La *San Juan* era empujada sin remisión hacia el nordeste y el piloto Gaspar Rico se negaba a proseguir hacia levante. El capitán no necesitaba un motín para abandonar la empresa. Conocía hasta donde podía exigir a sus hombres, y, sobre todo, conocía los límites que el mar impone. En consecuencia, a finales de agosto, en una latitud por encima de las islas Ninigo, Iñigo Ortiz de Retes se ve obligado a enseñarle la popa a sus sueños. Fracasaba así un nuevo intento hispano de regresar a América desde las islas de poniente: Gómez de Espinosa con la nao *Trinidad* mandado por Elcano en 1522; las dos tentativas de Álvaro Saavedra, desde latitudes semejantes a las de Ortiz de Retes (1528 y 1529); el descabellado y trágico amago de tornaviaje de Hernando de Grijalva en 1537; y el escarceo de Bernardo de la Torre semanas antes del del capitán alavés. Serán necesarias dos décadas más para realizar el ansiado tornaviaje.

El 3 de octubre de 1545, tras cuatro meses y diecisiete días de singladura, la *San Juan* atracaba en la rada de Tidore. Allí se reunieron con los restos maltrechos de la expedición de Villalobos. Salvo la nao capitana *Santiago* y la sufrida nave de Retes, las demás embarcaciones estaban inutilizadas o perdidas. Ninguna de las dos aguantaría el viaje de regreso a Europa por poniente. Desolados y sin esperanza, se vieron abocados a admitir la caridad –y la usura– de la guarnición portuguesa. La *Santiago* fue malvendida por ropa y se aceptó un pacto, vivido como una deshonra y una humillación: serían devueltos a la Península en barcos portugueses por la ruta del Índico y el Atlántico. Pero antes de que pudieran pisar la patria pasarían dos años más de calamidades en Malaca y Goa.

Según cuenta la tradición, y nada parece desmentirlo, el infortunado almirante de la expedición, Ruy López de Villalobos, cayó enfermo en la isla de Amboine, y en la Pascua de 1546 sucumbió a unas fiebres palúdicas en los brazos de san Francisco Javier.



*Singladuras de las primeras expediciones hispanas por las aguas del Pacífico y sus infructuosos intentos de trazar una ruta segura de regreso. Habría que esperar hasta 1565 para que otros dos vascos –Legazpi y Urdaneta– marcasen las derrotas definitivas que permitieron asegurar la navegación de los galeones entre los territorios pacíficos de la monarquía española.*

Durante la calamitosa espera, al socaire de las autoridades lusas, Ortiz de Retes jugó en ocasiones el papel de intermediario y mensajero con el gobernador portugués de las Molucas, Jorge de Castro.

En la crónica de García Escalante se nos dice que sólo 144 supervivientes de la expedición llegaron a Lisboa, en dos barcos distintos a lo largo del año 1548. También la leyenda dice que algunos oficiales se negaron a ser repatriados por los lusos y prefirieron una lenta agonía en las guarniciones portuguesas de las Molucas. Entre estos últimos héroes algunos citan al capitán y maese de campo Iñigo Ortiz de Retes. Mas en la relación de Escalante aparece como uno de los afortunados que desembarcaron en Lisboa. Sea como fuere, su pista se pierde a partir de 1548.

## CONCLUSIÓN

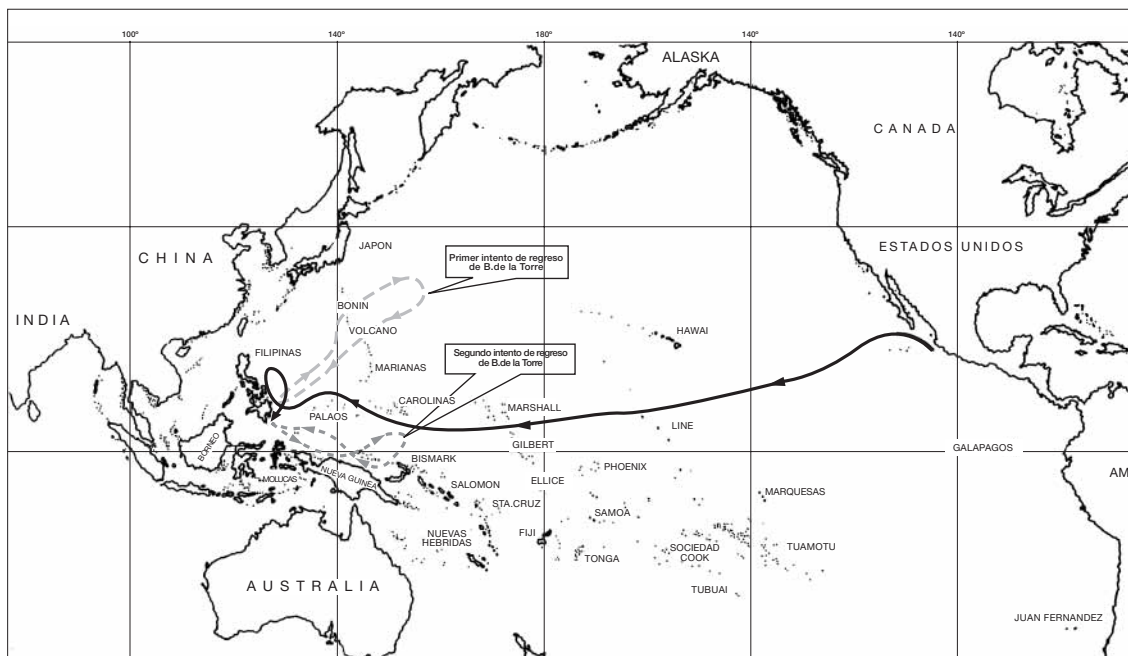
Tuviese el final que tuviese, está claro que el alavés murió con cierto sentimiento de frustración. Su vida, desde que embarca en Sevilla en 1538, parece tener una única finalidad, surcar las aguas del Pacífico. Todo en México, a pesar de los numerosos contratiempos, le encamina y asocia a la empresa marítima. Luego sería la mar la que dictase el destino.

La campaña náutica de Ortiz de Retes, como toda la expedición de Villalobos, fue considerada un fracaso. El objetivo explícito de establecer una ruta que garantizase el contacto del archipiélago filipino con el poniente americano no se pudo lograr. El coste en vidas fue alto y se vivió con frustración e impotencia el deshonoroso regreso de los supervivientes en naves lusas. (No olvidemos que otro de los objetivos del viaje de Villalobos era frenar el avance portugués en las Molucas). Prueba de todo ello fue que la Corona española tardó más de dos décadas en armar una nueva flota para cruzar el Pacífico. Y prueba de la dificultad que entrañaba la navegación de aquellas aguas fue que hasta 1616 ningún barco europeo mareó en la ruta singlada por Iñigo Ortiz de Retes.

Teniendo en cuenta lo anterior, hoy no podemos considerar un fracaso la aventura del alavés, a la luz del amplio territorio geográfico que iluminó en una zona especialmente oscura en su época. Por su extensión y significado el mayor logro fue la exploración y la posesión de la gran isla de Nueva Guinea. Pero en el presente trabajo se ha relatado el pormenorizado esfuerzo de identificación de las



numerosas islas y archipiélagos avistados por los marineros de la *San Juan*. Muchos de esos topónimos siguieron usándose durante más de tres siglos, y algunos todavía perviven. Sin duda, el trabajo cartográfico de la campaña ayudó a un mayor y mejor conocimiento de las aguas del Pacífico, cimentando así la empresa posterior de Legazpi y Urdaneta. La intuición de Ortiz de Retes y de quienes le precedieron sobre la existencia de importantes territorios en la zona austral del Pacífico, alentaron las siguientes exploraciones en busca de la *Terra Australis*, en su mayoría lanzadas ya desde Perú.



Derrotas de la expedición de Villalobos, protagonizadas por Bernardino de la Torre e Íñigo Ortiz de Retes.

## BIBLIOGRAFÍA COMPLEMENTARIA

BERNABÉU ALBERT, Salvador: *La aventura de lo imposible. Expediciones marítimas españolas*, Lunwerg, Madrid, 2000.

FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, Martín: *Colección de los viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde el siglo XV*, (5 vols.), Editorial Guaranía, Buenos Aires, 1946.

KAMEN, Henry: *Imperio*, Aguilar, Madrid, 2003.

LANDÍN, Amancio y SÁNCHEZ MASIÁ, Luis: *Descubrimientos españoles en la Mar del Sur*, Ediciones Naval, Madrid, 1992.

LANDÍN CARRASCO, Amancio: *Islario español del Pacífico*, Ediciones de Cultura Hispánica-Instituto de Cooperación Iberoamericana, Madrid, 1984.

GONZÁLEZ OCHOA, José M<sup>a</sup>: *Atlas histórico de la América del Descubrimiento*, Acento, Madrid, 2004.

OYARZUN, Javier: *Expediciones al estrecho de Magallanes y Tierra de Fuego*, Ediciones de Cultura Hispánica-AECI, Madrid, 1999.

PRIETO, Carlos: *El Océano Pacífico: Navegantes españoles en el siglo XVI*, Alianza Editorial, Madrid, 1975.

VARELA, Consuelo (edición, introducción y notas): *El viaje de don Ruy López Villalobos a las islas de Poniente (Relación anónima)*, Cisalpino-Goliardia, Milán, 1983.

VV.AA.: *Descubrimientos españoles en el Mar del Sur* (Vols. I, II y III), Banco Español de Crédito, Madrid, 1991.