

# LA BÚSQUEDA DEL PASO: UNA LABORIOSA EMPRESA DE LARGA DURACIÓN Y METODOLOGÍA REITERATIVA

Mariano CUESTA DOMINGO  
Catedrático  
Departamento de Historia de América I  
UCM

Con motivo de cumbre entre la Unión Europea y América Latina (Santiago de Chile, enero 2013), la prensa recogía la siguiente recomendación de Angela Merkel al presidente del gobierno español, Mariano Rajoy: que España saliera al Pacífico a través de Iberoamérica como un medio para superar, en parte, su crisis económica. La sugerencia de la canciller alemana se diría el último avatar de la «búsqueda del Paso».

El Pacífico, en cuanto *gran* frontera en tiempos históricos, es la cuestión de que aquí se va a tratar. La aparición del Mar del Sur y la comunicación náutica entre el Atlántico y el Pacífico es tema clásico en la historiografía de los descubrimientos y exploraciones y, como acaba de apreciarse, presenta un largo recorrido en el tiempo. Del «Descubrimiento» pronto se pasó a los «descubrimientos», protagonizados por hombres intrépidos a quienes la broma, el escorbuto, la nigua, el hambre y demás penalidades no parecían amilanar, y que con escasos efectivos humanos, roles nunca con más hombres de los estrictamente necesarios para llevar a cabo la misión pero jamás con menos de los imprescindibles), y frugales aunque suficientes medios materiales (reducido número de barcos de poco calado, calculado y escaso aprovisionamiento de boca, siempre con la esperanza de poder tomar tierra y hacer aguada y carnaje, reponer pertrechos, conseguir repuestos...), acometieron grandiosas empresas de las que, sin embargo, obtuvieron magros beneficios y premios menguados.

El otro elemento clave fue el de índole geográfico-antropológico. Los territorios que se iban revelando a los ojos de los españoles componían un mundo de belleza excepcional, pero poco hospitalario y hasta refractario a la penetración hispana. La población era escasa, ocupaba el territorio siguiendo un patrón disperso de asentamiento, y los primeros testimonios, con algunas excepciones, apuntaban a que su nivel de cultura material era bajo.



Un testimonio de la magnitud del obstáculo que se transformó en objetivo y del esfuerzo realizado hasta sobrepasarlo (Carta de Nuño García de Toreno, 1525; detalle).

Las garantías de los viajes fueron aumentando al compás de la mejora de las técnicas, en particular el barco, el elemento capital y de manejo más complicado. Pero, por más que las técnicas mejorasen, el viajero no se libró de padecer dificultades sin cuento, lo cual hace más encomiables aún las impagables aportaciones que de tales viajes, erizados de penurias, resultaron: desde el punto de vista geográfico, un mundo inmenso y heterogéneo; desde el político dieron lugar a planteamientos internacionales conflictivos y, frecuentemente, armados; desde el punto de vista estratégico, logístico y táctico fueron de capital importancia; y, desde el económico, en primera instancia, resultaron de dudosa rentabilidad, como evidencian las declaraciones de «bienes de difuntos» que desde los primeros tiempos de la Casa de Contratación venían haciéndose obligatoriamente.

El epígrafe, por lo que aquí respecta, quedó establecido hace más de medio milenio y la coincidencia con el quinto centenario de la toma de posesión del Mar del Sur hace oportuna su evocación; precisamente cuando, en la otra orilla, aparecía un descubridor portugués en la costa de la China continental: Jorge Álvarez (1513).

«Paso» venía a significar «posibilidad de pasar» o «el lugar apropiado para pasar», y en términos geográficos devino en sinónimo de estrecho (paso de Calais, paso de Guadalupe, como ejemplos); no obstante, entre ambos vocablos puede advertirse algún matiz diferencial, alguna matización y, no obstante, es posible hallar en la toponimia muestras aparentemente contradictorias.

Así, el paso tiende a ser considerado un punto de tránsito relativamente fácil, expedito, natural (Hornos, Buena Esperanza, de Jamaica, de la Mona), en tanto que el estrecho se entendía como un «atajo» que, eso sí, podía llegar a ser laberíntico, interinsular, de intrincada traza (como el de «Salsipuedes»), tanto que obligue a llevar hasta el límite la precaución en el curso de las travesías, y no solo en las primeras, de aprovechamiento relativo (Magallanes), por más que pueda resultar particularmente atractivo para el turismo contemporáneo. Es evidente que, como no atendemos a un tema etnográfico (1) y como nos referimos al específicamente americano, nuestra atención se dirigirá hacia el aspecto costero, hidrográfico, del tema, y no al terrestre, del que darán cuenta otras exposiciones.

Así pues, he ahí la primera cuestión: la búsqueda del paso presupone la existencia de un obstáculo sobre el que hay que transitar, o que se debe atravesar, o al cual hay que bojear; que debe encontrarse en algún lugar concreto a una u otra latitud; que debe ser buscado, que ha de ser hallado. Su ubicación puede ser determinada merced a las noticias aportadas por algún informante del lugar, o es posible que sea fruto del esfuerzo o de la aplicación de un proyecto especulativo que dé lugar a su hallazgo de forma experimental que, sin embargo, debe ser verificado reiteradamente.

Desde el siglo xv hasta el xvi, el desconocimiento de la magnitud y disposición de las tierras a sortear en las Indias dio lugar a un proceso de reconocimiento táctil, epidérmico, hidrográfico particularmente brillante, y también a un esforzado, costoso y agotador proceso exploratorio terrestre. Uno y otro, complementarios, condujeron a la convicción de que el obstáculo era más importante que el objetivo obsesivamente anhelado.

## **Sin salir del Viejo Mundo o cómo unir los extremos**

Remontándonos al principio, se acepta que, cuando no había más tiempo que el geológico, la superficie terrestre era un mosaico de macroplacas. Sobre ellas surgió el esquema marítimo y continental de los tiempos históricos y, sobre este último, germinó una humana parcelación disforme y cambiante constituida por una diferenciación cultural versátil e incomunicada en gran medida durante mucho tiempo. Su plasmación cartográfica ofreció la imagen de un mundo en construcción (CUESTA y SURROCA, 2009). El proceso que condujo a la ruptura de esa desconexión y que dio lugar a la intercomunicación comenzaba su etapa más brillante. Nos hallamos en la génesis del Renacimiento, que tuvo la virtud de impulsarlo hasta el paroxismo. Entonces surgió la imagen de un mundo en crecimiento continuo (CUESTA y SURROCA, 2010). Pues bien, la primera y última imágenes se hallan en el esquema ptole-

---

(1) También podría hacerse referencia a la acción de pasar de un lugar a otro (así, en «el paso del Ecuador») o de un estado o estatus a otro (como los ritos de paso a *hombre, a mujer...*).



Portugueses y chinos habían cortado el istmo imaginado por Ptolomeo, dejando evidencia del acceso al océano Índico navegando (detalle de la Carta de J. Vesputio, 1526).

maico que, relanzado mediante la imprenta, alcanzó su cenit en el siglo xv y sirvió de base para interpretaciones finiseculares (Martellus y Beheim) pero, sobre todo, para el precedente inmediato de estas: el de Toscanelli (2), del que echó mano Colón para argumentar su proyecto.

Era la imagen del Viejo Mundo, un único gran continente insular en un mundo pequeño enmarcado en sus extremos por archipiélagos, pocos y conocidos en el Occidente, e imaginados y abundantes en el Oriente (más al oeste o al este respectivos, como Ílmite, el Mar Océano, el vacío o la nada, como apunta Luis A. da Fonseca; CATTANEO y DOMINGUES 2012), algo que repugnaba al conocimiento humano. En primera instancia, aquel gran continente insular debía ser susceptible de bojeo; por el norte (3), los hielos iban a mostrarse infranqueables; por el sur reveló su accesibilidad en ambas direcciones, verificadas, parcialmente, por pueblos situados en ambos extremos, chinos y portugueses.

Aquí interesa en primera instancia la acción lusa. Verificada la existencia de un paso entre la gran y única Mar Océano y el mar Índico, se abrían inusitadas posibilidades de alcanzar las legendarias islas de las riquezas sin cuen-

---

(2) Sus rastros pervivieron andando el tiempo.

(3) En tiempos posteriores se llegó a pensar que, dada la iluminación solar continua durante un cuatrimestre, y considerando que se trataba de agua salada, no debía permanecer congelada y, consecuentemente, era apta para la navegación.

to, productoras de múltiples y variadas especias, también de sedas, lacas y demás productos de lujo, y de piedras duras y preciosas —las islas de Ceilán, de las Especias, la costa Malabar, el Catay y el Cipango—, sin percibir que se hallaban en un *finis terrae*, ante una gran masa oceánica. El éxito portugués fue portentoso. Castilla, oportunamente, entró en pugna con la corona vecina haciéndose presente en el océano. Las islas Canarias fueron su punto logístico y táctico, y el tratado de Alcáçovas, el asidero estratégico que, en 1493, permitió a Colón dar la campanada merced a su tozuda e interesada insistencia.

La meta del proyecto colombino era alcanzar el extremo oriente del Viejo Mundo siguiendo la ruta opuesta a la portuguesa —la conquista del este por el oeste—, y lograrlo en un tiempo más breve, siendo como era la distancia a recorrer más corta. Un matrimonio ventajoso le facilitó razonablemente las cosas al descubrirlo en ciernes, pero no le puso en bandeja un proyecto claro y seguro. La sociedad lusa estaba inmersa en una empresa nacional y la Corona obtenía pingüe beneficio de ella; Colón ofrecía mejorar lo óptimo. Además, llegaba demasiado tarde. Su proyecto, como todo el que se precie, debía reunir algunas condiciones mínimas para tener alguna posibilidad de ser oído, tanto más de ser escuchado, apoyado y sufragado. El proyecto, como todos los aceptables, debía ser original, estar bien articulado, resultar hacedero, distinto, novedoso, verosímil; mejor de lo que se hallara en uso, no diluyente de energías en el reino patrocinador, no susceptible de crear conflictos con otros reinos, con posibilidades de éxito y rentabilidad. Un plan que, mostrando unas buenas dosis de riesgo —el imprescindible para triunfar—, no careciera de la mínima prudencia —la necesaria para no fracasar—. Colón, por último, hallaría la receptividad buscada en Castilla, de la que obtendría grandes honores y colosales prebendas, cuya magnitud parece proporcional a la inmensidad, que ya parecía vislumbrarse, del territorio que se proponía alcanzar: las Indias.

Así fue como, en 1493, se conoció que había alcanzado el vértice caribeño, un conjunto insular que debía hallarse en el extremo continental. Que a todas aquellas tierras que iban a aparecer sucesivamente se las llamara las *Indias* no obedeció tanto a la convicción de hallarse en sus proximidades cuanto a la oportunidad de revestir de atractivo la empresa mediante un nombre de gran resonancia, es decir, dotarlas de lo que hoy se diría *un efecto llamada*. Para aquellos hombres, lo verosímil era que se hallaban en el *Viejo Mundo*. En la Europa cristiano-occidental, una *teocracia pontifical* sobre la que ejercería su potestad Alejandro VI, se iba fraguando una imagen más precisa del mundo, un mundo que cambiaba también en lo político, como iba a evidenciar el hecho de que el contencioso hispano-portugués generado por las bulas alejandrinas —consideradas demasiado favorables a Castilla, a juicio de Portugal— fuese resuelto directamente por los monarcas interesados en Tordesillas, aunque con la aquiescencia papal (CUESTA, 2009). La teocracia pontificia, que estudiara en profundidad el profesor Castañeda Delgado, tocaba a su fin.

## A la India por la vía rápida. El mar como medio idóneo

El espacio concreto que uno de los pueblos más distinguidos de la región dio en llamar caribeño fue objeto de atención por las sucesivas expediciones del Almirante y de los descubridores que siguieron su estela. Así es como se configuró aquella región y se ofreció la primera *imago mundi* que lo incorporaba tempranamente (1500): el mapa de Juan de la Cosa (O'DONNELL 1992).

Nadie mejor para cerrar el ciclo que el propio Almirante con su expedición de 1502. Era la última oportunidad para un hombre ambicioso, cansado, enfermo y envejecido. Su misión geográfica era, decían sus instrucciones, descubrir «islas y tierra firme que son en las Indias en la parte que cabe a Nos», o sea, conforme al acuerdo de Tordesillas. El viaje se realizó, tras vicisitudes diversas que no hacen al caso, por Santo Domingo rumbo a Centroamérica hasta la actual costa de Honduras. Colón quería convencerse a sí mismo de que había alcanzado la meta anhelada, pero terminó creyendo que aquello era un continente, como había deducido en su tercer viaje aunque con algunas ideas expuestas confusamente. Fue durante su última expedición (1502) cuando se esforzó por hallar un paso más allá de aquella tierra, que se manifestaba como un formidable obstáculo para lograr su objetivo primordial: la Especiería, polarizada en las islas Molucas.

El punto crítico fue su arribada al istmo centroamericano en Punta Caxinas (junto a la hondureña ciudad de Trujillo) y la elección de una de las opciones posibles le hizo contrariarse por una derrota que, empujándolo hacia el este, le alejaba del rumbo deseado. Como colofón de un obstinado y minucioso reconocimiento, palpando la costa, tratando de hallar otra dirección hacia el oeste, alcanzaron, con alivio, el cabo de Gracias a Dios, que a Dios gracias daba acceso al mediodía. Incluso apareció una desembocadura que, posteriormente, creó una verosímil ilusión, quizá ante la desembocadura del río San Juan, y poco más al sur Colón puso en grave peligro la expedición ante la posibilidad que se ofrecía en la laberíntica Chiriquí y las Bocas de Toro, su última oportunidad para alcanzar el Índico; hasta pensaba hallarse a unas sesenta millas del Pacífico, si bien entonces, a efectos náuticos, la distancia era cuestión baladí, fuese cual hubiese sido. Fue el comienzo del fin del Almirante y del hombre (4).

Castilla, prosiguiendo en su actividad, verificaba el gran éxito geográfico y antropológico, así como el notable fracaso en cuanto al rendimiento económico; pero no podía darse un paso atrás. La Corona sopesó todas las posibilidades, comenzando por la ruptura del monopolio colombino (1495). Se dio opción a otros particulares, bajo concesión y supervisión real, mediante el sistema de capitulaciones. Esto se tradujo en una sucesión de

---

(4) También fueron objeto de atención para el hallazgo de un paso el istmo de Tehuantepec, el río de San Juan en la Nueva España (actualmente tanto en México como Nicaragua-Costa Rica), el Camino de Cruces (Panamá) y el Darién (Colombia).

viajes de descubrimiento que, siguiendo básicamente la derrota del tercer viaje colombino y aprovechando los mismos vientos dominantes, contribuyeron en gran medida al reconocimiento epidérmico de la costa atlántica americana entre 1499 y 1500, avistando una serie de panoramas diversos, desde tropical húmedo a desértico árido, y comprobando la escasa densidad de población y su grado no muy evolucionado en cuanto a desarrollo material. El saldo de estas expediciones, empero, es pobre si se compara con las colombinas (5).

Fueron las expediciones descubridoras (1499-1500) protagonizadas por varios personajes: P. Alonso Ojeda y A. Vesputio (desde cabo San Agustín hasta Coquibacoa), así como la de P. Alonso Niño y Cristóbal Guerra (hacia las islas perlíferas de Margarita); la de Vicente Yáñez Pinzón en 1499, que alcanzó el cabo de Santa María de la Consolación o San Agustín, pasó ante las bocas del Amazonas (6) y el delta del Orinoco, y en Trinidad tuvo la convicción de que se hallaban en la India oriental y regresó a la Península. El viaje de Diego de Lepe (1499-1500), como el de Vélez de Mendoza, siguió el derrotero de Pinzón. Rodrigo de Bastidas, con Juan de la Cosa (1500-1502), alcanzó la isla de Guadalupe y puso rumbo a la península de Goajira. Luego, costeando la parte septentrional de Sudamérica, alcanzó el Darién tras descubrir la desembocadura del río Magdalena y, por último, pudo llegar a Jamaica, adonde arribó con las naves destrozadas por la broma. En definitiva, se había recorrido un largo trecho costero y el Paso seguía sin aparecer; sin embargo, no por ello cesó su búsqueda.

Todo quedó configurado en la mencionada carta de Juan de la Cosa, que se esforzaba en ocultar el fracaso del hallazgo de un paso mediante la incorporación pertinente y oportuna de la efigie del gran san Cristóbal, protector de viajeros, de tal manera que ocultaba el lugar no hallado por donde pudiera cruzarse del océano al mar que parecía barruntarse. Pero, entretanto, las novedades indianas se interpretaban y nuevas imágenes cartográficas aparecieron en apoteosis o, también, destructoras; las noticias se habían expandido por las cortes europeas y por sus puertos atlánticos. Los Reyes Católicos aceleraron el envío de expediciones que siguieron, *grosso modo*, las estelas colombinas; por su parte, ingleses y franceses realizaron sus propios ensayos: Caboto (7),

---

(5) En otro lugar hemos defendido la equivalencia entre capacidad náutica y potencia cultural (CUESTA y ROJAS, 2009).

(6) Se detuvo en el territorio de Amapá, hoy uno de los estados que conforman la federación brasileña y para el cual el Congreso Nacional propuso el nombre de «Pinzonía».

(7) El veneciano Juan Caboto, viajero con experiencia en Oriente Próximo, con idea de alcanzar Extremo Oriente vía occidente pasó por Castilla (1490-1493) antes de ofrecer sus servicios a Enrique VII. Como Inglaterra aún no se hallaba madura para la empresa, Caboto tuvo que armar a sus propias expensas una nave de 50 toneladas en la que embarcó una tripulación de 18 hombres. Entre meses por el Atlántico norte y relató —a grandes distancias, grandes mentiras— que había alcanzado la tierra continental asiática; fue recibido con honores y la posibilidad de un segundo viaje (Bristol, 1598) tras un viaje de información a Lisboa. Giovanni Caboto costó la costa septentrional atlántica de América del Norte.

Corte Real (8), Fernandes Lavrador (9), Francis Davis, Juan Verrazzano, Martim Frobisher..., y los portugueses incrementaron su acción marítima ampliando el bucle suratlántico hasta topar con tierra brasileña (Cabral) (10).

Mayor interés parece ofrecer la expedición de Jacques Cartier (Saint-Malo, 1534), que alcanzó Terranova. Tras acopiar allí carne de ave, costeó parte de la península del Labrador, a la que sembró de topónimos y de la que tomó posesión en nombre de Francia, para regresar de inmediato desde la isla de Anticosti, después de percibir la existencia de un gran entrante en el continente que bien podría ser una vía hacia el Catay. Esclarecerlo fue el objetivo de su segundo viaje de descubrimiento (1535), cuyo recorrido, análogo al del primero, le permitió profundizar por el río San Lorenzo hasta llegar a Montreal y apreciar el paisaje, la flora y la población, soportando el invierno riguroso, sufriendo el escorbuto, que pudieron tratar con ayuda indígena, y en la primavera siguiente, regresar a Francia.

### **El Paso como objetivo *real***

Colón descubridor concluye sus exploraciones presumiendo la existencia de un gran mar al otro lado de la última tierra que recorrió; pero entonces, al final de aquella década portentosa, moría la reina Isabel (1504). Sin embargo, entre tantas maravillas no se halló la manera de que las naves cruzaran las Indias o Nuevo Mundo rumbo a la India y China, navegando desde el Viejo Mundo hacia el oeste. Hallar el modo fue el fruto de un trabajoso y continuado esfuerzo.

### *Una laboriosa empresa*

El rey Fernando, al asumir la regencia de Castilla, fijó como eje de su política hacia las Indias el hallazgo del *Paso*, para que sus navíos pudieran alcan-

---

(8) El siguiente ensayo portugués lo encabezó Gaspar Corte Real, quien, como alternativa a la derrota seguida por Vasco de Gama (1497) sorteando la línea de Tordesillas alcanzar Oriente vía NNO: Lisboa rumbo a Terranova y regreso (1501); en el segundo y último viaje alcanzaron Groenlandia y, con dificultades, la península de Labrador, para perderse finalmente en el océano (1502) tanto él como su hermano Miguel, que había salido en su búsqueda. Los corte real (padre, João, y dos hermanos) realizaron varios viajes hacia el NO atlántico a finales del siglo xv y principios del xvi, hasta Terranova y su entorno, donde terminaron sus días. João parece que realizó dos viajes antes de que participaran sus hijos.

(9) João Fernandes Lavrador es otro de los personajes que viajaron hacia el NO del océano, de lo que dejó testimonio la toponimia.

(10) Pedro Álvares Cabral (1500) fue apoyado por el rey Manuel para verificar, en uso de sus derechos, el océano vía la India; al ampliar el arco trazado por las naves aprovechando los vientos (minuciosamente estudiados por Gago Coutinho y por Max Justo Guedes), alcanzó la costa brasileña en Puerto Seguro, Bahía Cabralia. Como referencia para estos portugueses, véase *Portugaliae Monumenta Cartographica*. Tomo I; y los clásicos, LEITE (1958) y PERES (1960).



zar el objetivo inicial colombino. A tal efecto, el rey, confirmado como regente en las Cortes de Toro, convocó en aquella ciudad castellana (1505) una junta a la que asistieron su hombre de confianza, el obispo Rodríguez Fonseca, y dos navegantes experimentados que ya habían mostrado su aptitud náutica en el océano: Vicente Yáñez Pinzón y Américo Vespucio (11).

Se trataba de proyectar el viaje descubridor definitivo. Fernando el Católico así se lo comunicó a la Casa de Contratación (real cédula de 13 de marzo de 1505): «Yo he acordado enviar a descubrir por el Océano ciertas partes que os dirán Américo y Vicente Yáñez, y que ellos entiendan en ello». Sin embargo, para cuando la Casa tuvo preparadas las naves (verano 1506), el soberano aragonés había cesado como regente y tanto Vicente Yáñez como Vespucio vieron cómo se desoía su petición de entrega de las cuatro carabelas prometidas para la expedición de descubrimiento.

Juana I y Felipe I, los nuevos reyes castellanos, asumieron la problemática indiana. Y así, el nuevo monarca ofició (23 agosto 1506) a la Casa de Contratación para recordar la orden de apresto de una armada para descubrir la Especiería. Enterado de que los navíos estaban acabados, preguntaba si Yáñez Pinzón y Américo estarían dispuestos para la partida antes del invierno. Pero murió el rey Felipe, y Fernando el Católico volvió a asumir la regencia castellana. Inmediatamente reiteró la orden a la Casa de Contratación para que remitiera a la corte a los susodichos Vicente Yáñez y Américo Vespucio.

Fue la Junta de Burgos (1508) la que resolvió definitivamente sobre la expedición. A ella asistieron también Juan de la Cosa, Díaz de Solís y el obispo Fonseca. En la reunión se tomaron tres acuerdos: que Yáñez Pinzón y Solís fueran a la búsqueda del estrecho al norte de Veragua (EZQUERRA, 1970); que se establecieran dos gobernaciones en Tierra Firme, una en Urabá y la otra en Veragua, con Alonso de Ojeda y Diego de Nicuesa a la cabeza (12), y que se dotara a la Casa de Contratación de un cargo singular: el de piloto mayor,

---

(11) Américo navegó, al servicio de la corona de Castilla, en la expedición de Alonso de Ojeda (1499-1500). En 1501, puesto al servicio de Portugal, emprendió un viaje que le consagró como uno de los más grandes marinos, ya que navegó por el Atlántico sur y consideró lo allí visto como la cuarta parte del mundo conocido. Acometió el viaje, que le ocupó dieciséis meses, con tres naves. Salió de Lisboa en mayo de 1501 y, navegando hacia el sur, pasó por delante de las Canarias sin hacer escala. A primeros de agosto la expedición avistó tierra firme —se cree que avistó los territorios de Ceará y Río Grande del Norte—. Desde allí costeó la zona poniendo topónimos relacionados con el santoral: San Roque, San Agustín en Brasil. Américo llevó a cabo diversos estudios antropológicos e hizo prosperar los conocimientos geográficos al superar sobradamente los límites de las tierras exploradas hasta la fecha. Aún no se sabe con exactitud cuándo emprendió el viaje de vuelta, pero se cree que pudo ser alrededor de abril de 1502. Américo creía haber navegado en paralelo a un continente y, además, dedujo que al final de esa masa continental debía existir un paso, dada la inclinación S-SO de la línea costera.

(12) Un acuerdo, tercero, de la Junta de Burgos afectaba al gobierno de las tierras continentales. Cuando ya se habían reconocido las grandes islas caribeñas (Diego Colón era gobernador de La Española en 1508, Juan de Garay (1509) en Jamaica, Ponce de León (1511) en Puerto Rico y Diego Velázquez a Cuba.

cuyo primer titular fue precisamente Américo Vespucio (era el más culto de los que quedaban en tierra). La primera orden fue proseguir la búsqueda del Paso. El 23 de marzo de 1508 fue firmada la capitulación con el objetivo de que «sigáis la navegación para descubrir aquel canal o mar abierto que principalmente vais a buscar y que yo quiero que se busque» —podría haber dicho, con mayor propiedad, «que yo quiero que se encuentre».

La expedición, que revestía las características de una empresa descubridora, se componía de una nao y una carabela pilotadas por Pedro de Ledesma (tripulante en el cuarto viaje colombino). Partió de Sevilla en junio, rumbo a Centroamérica vía La Española. Posiblemente arribaría al litoral costarricense y, desde allí, navegó hacia el norte costeando el istmo hasta alcanzar el cabo Catoche. El resultado en cuanto al objetivo anhelado fue un frustrante chasco.

### *El Paso*

Su búsqueda y hallazgo se sustanció durante la regencia del rey Fernando y coincidiría con la coronación del emperador Carlos V. Se suelen destacar como hitos de este logro varias fechas (1512, 1513 y 1519), la primera y última desde el punto de vista náutico; la intermedia, de exploración terrestre, por su repercusión geográfica. El rey Fernando organizó su expedición «definitiva» a las islas Molucas en 1512 —la de Juan Díaz de Solís (13)—, la cual, sin embargo, no pudo levar anclas hasta dos años después. Para entonces, Vasco Núñez de Balboa había tenido ocasión de cruzar el istmo centroamericano, introducirse en aguas del Mar del Sur y oficiar la ceremonia de su toma de posesión (14). Pero el Paso no sería hallado hasta que Magallanes realizara su propia expedición, que zarparía en 1519.

### **Solís, rumbo a las islas Molucas**

Las noticias aportadas por Balboa eran alentadoras. Anunciaba que, a la parte meridional de donde se hallaba, según información indígena se encontraba como a cosa de tres jornadas «la otra mar», erizada de islas y, por si

---

(13) Ha habido alguna polémica sobre el origen de este descubridor; las bases se hallan en las argumentaciones de Medina (1897) y Puente y Olea (1900). Los servicios prestados al Rey Católico fueron notables y, a la muerte de Vespucio, fue nombrado piloto mayor porque era excelente en la materia, según recoge Herrera y Tordesillas.

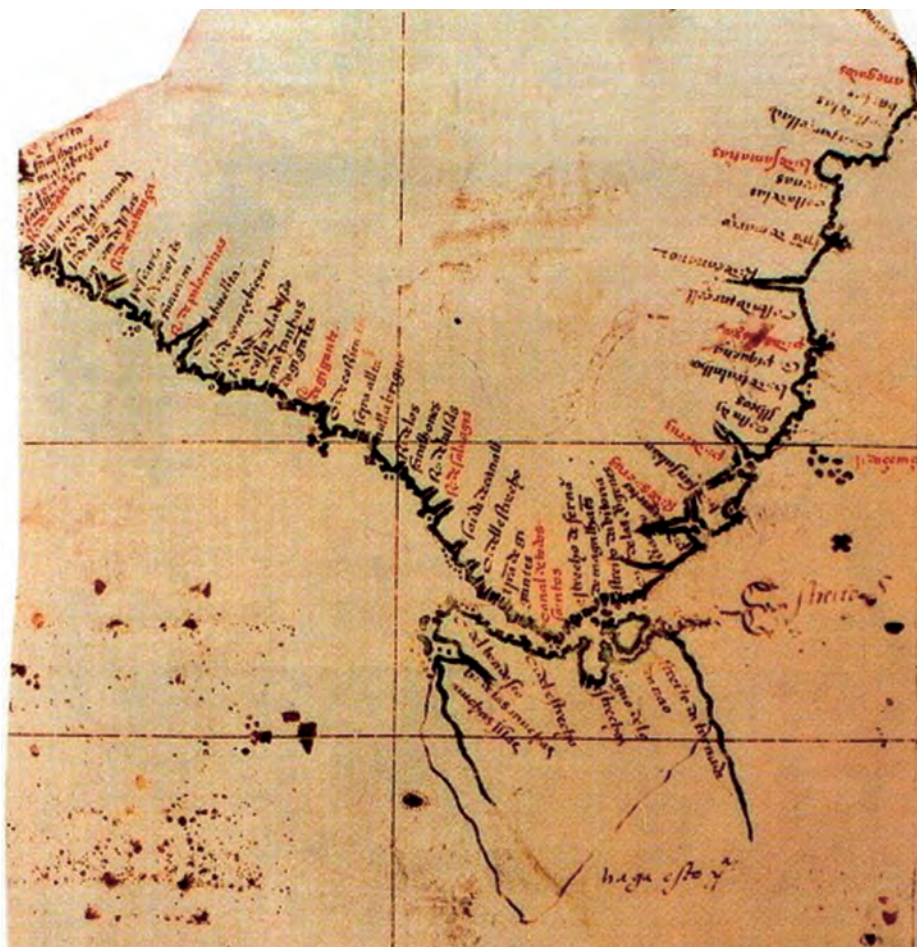
(14) Vasco Núñez de Balboa, en 1514, trazó una ruta desde Santa María la Antigua del Darién a la bahía de San Miguel. Pero este itinerario, con una longitud aproximada de 40 millas, fue rápidamente abandonado por sus dificultades de tránsito. Al año siguiente se descubrió una trocha india mucho más practicable que, convenientemente aderezada, fue aprovechada por los españoles para cruzar desde el Pacífico hasta Portobelo durante casi dos décadas. Posteriormente, utilizando el curso del río Chagres, se abrió una nueva ruta que se denominó Camino de las Cruces.



El Nuevo Mundo en 1533, testimonio cartográfico del esfuerzo náutico y de la energía derrochada en «tierra firme» (detalle del Mapamundi de Alonso de Chaves).

fuera poco, rica en oro, tanto que «nos hace a todos estar fuera de sentido». Tan halagüeñas noticias indujeron al rey a denominar aquella región meridional ístmica con el eufónico nombre de «Castilla del Oro», para partir rumbo a la cual se aprestaron otras expediciones.

Los preparativos de la expedición fueron excelentes. La capitulación que la regulaba (24 nov. 1514) le marcaba como objetivo avanzar hasta situarse «a las espaldas de Castilla del Oro» o, lo que es lo mismo, pasar al Mar del Sur y descubrir en aquel mar; he ahí la cuestión (15). La expedición de Juan Díaz de Solís (HERRERA 1991), con tres naves y sesenta hombres, reunía las características de las empresas de descubrimiento. Partió de Sanlúcar (8 oct. 1515) y recorrió las costas brasileñas para, a fines de febrero del año entrante, hallarse



El Paso magallánico en una carta manuscrita de Sebastián López de 1590 (Museo Naval de Madrid).

(15) La presunción de la existencia del estrecho venía motivada por la afirmación de que había un paso precisamente en el Río de la Plata, cuya entrada había avistado Juan de Lisboa en un viaje clandestino hasta las costas patagónicas.

ante el estuario de un río al que se bautizó Mar Dulce —si bien a lo largo de veinte años se le conocería como río de Solís o Mar de Solís y, finalmente, como Mar o Río de la Plata (16)—. Tras tocar en el puerto de Candelaria y en la isla de Martín García, Solís desembarcó con algunos de sus hombres en la costa guaraní, donde los nativos los matarían y comerían (1516). Un superviviente deambuló para testimonio del fracaso y afirmación del derecho que asistía a España sobre aquella región, que caía dentro de sus límites, según el tratado de Tordesillas.

### *Y, por fin, el estrecho*

El hallazgo se efectuaría por fin en la expedición de Fernando de Magallanes (Fernão de Magalhães) (MOTA, 1975). Magallanes había prestado importantes servicios a la corona de Portugal y navegado hasta Malaca captando noticias de las Molucas. Pero, como quiera que España podía satisfacer sus aspiraciones mejor que el reino vecino, ofreció sus servicios al Emperador en un tiempo en que en Sevilla era notable el número e influencia de portugueses, algunos de los cuales, incluido el propio Magallanes, pudieron ser agentes del rey Manuel I. Su experiencia y apoyos le facilitaron la preparación de una magna expedición para la búsqueda del Paso y el acceso directo a la fuente productora de las especias. La ejecución del proyecto, sin embargo, tuvo un proceso complicado, por la dispersión de la escuadra y porque, si se respetaban los acuerdos de Tordesillas, se carecía de una posible vía de regreso. Son bien conocidos los pormenores del viaje: la organización, el aprovisionamiento y el enrole, así como las vicisitudes de la derrota, los sucesos acaecidos en la expedición y el perfil de los tripulantes.

Lo cierto es que Francisco Serrão había alcanzado las islas Molucas desde Malaca. Magallanes lo sabía; es más, había tenido un apunte cartográfico en la mano. El portugués, a tenor la proyección de la línea de Tordesillas, pensaba que se hallaba en el ámbito español. Carlos I trató de remitir una expedición (la de Solís) hacia las islas Molucas vía cabo de Buena Esperanza, pero no llegó a partir. En cambio, sí llegó a verificarse la que, como sabemos, quedó diluida en el Río de la Plata.

El derrotero seguido llevó a la armada por Brasil hasta el emplazamiento de Río de Janeiro (1520), para luego costear hacia el sur hasta la bahía de San Julián. Tras algunas disensiones internas, alcanzó la entrada del estrecho que se llamó «de los Patagones» (1 de noviembre de 1520), en cuya exploración invirtió veintiséis días, navegando en malas condiciones; no obstante, un entusiasmado Pigafetta, relator del viaje, llevado por la euforia al salir al océano (los expedicionarios llegaron a llorar de alegría),

---

(16) Esta expedición tuvo la particularidad de ser complementada con otra. Diego de Albítez, desde Santa María la Antigua del Darién, cruzando el istmo pretendía navegar hacia el sur hasta encontrar el paso que había intentado hallar Solís.



El mapa de América del Sur de Juan de la Cruz y Olmedilla (1769) muestra lo intrincado del estrecho.

hermosó la travesía hasta el punto de aseverar: «... yo creo que no hay mejor estrecho que este».

Las tribulaciones de la procelosa empresa transoceánica se hicieron insostenibles en el Pacífico, a causa de la magnitud de la travesía y de la carencia de alimentos, incluidos los básicos. Finalmente, mermada de barcos y hombres, la expedición alcanzó las islas de San Lázaro, luego Filipinas (6 de marzo de 1521), donde Magallanes conocería la muerte (17). El retorno se hizo a través de las Molucas (la famosa «Especiería»), cruzando el Índico, pasando el cabo de Buena Esperanza y el archipiélago de Cabo Verde para rendir viaje en Sevilla, adonde únicamente arribaron Juan Sebastián Elcano más docena y media de hombres, a bordo de una embarcación desvencijada de nombre promisorio, *Victoria*. El Paso acababa de ser hallado, aunque a expensas de un esfuerzo sobrehumano. Por vez primera una nave pasaba desde el Atlántico (*Mar del Norte*) al Pacífico (*Mar del Sur*), razón por la que el hecho

---

(17) Muerto en las islas Filipinas, la llegada a las islas Molucas, las vicisitudes del resto de la expedición, la conclusión del primer viaje de circunnavegación total del globo y retorno —vía cabo de Buena Esperanza— de una única nave desvencijada, con solo 18 exhaustos supervivientes a bordo, fue protagonismo de Juan Sebastián Elcano. Las fuentes para el conocimiento de la expedición son abundantes, y la bibliografía que la trata, profusa.

era tenido, tras treinta años de navegaciones transoceánicas, por un gran éxito (18). Se había alcanzado la Especiería, pero esta ni se hallaba tan cerca como se pensaba ni era tan fácilmente explotable el éxito debido a los condicionamientos geográficos y políticos.

Sin embargo, hay atajos que exigen más esfuerzo (19) que la vía a la que pretenden abreviar; y así, el paso posteriormente llamado en honor del personaje que lo cruzó cabo de Hornos, con sus dificultades ofrecía sobre el descubrimiento magallánico mayores comodidades, menores penalidades, menos esfuerzo y mayor rapidez para la navegación. Pero, hasta esto, el estrecho siguió prestando sus servicios y también ofreciendo sus dificultades y peligros. Naturalmente, el Consejo de Indias, considerando que el estrecho era la única vía de acceso al Mar del Sur, consideró preciso defender el paso colonizándolo y protegiéndolo. Este es el origen del planteamiento tanto del sistema defensivo del Pacífico sur como de los descubrimientos y exploraciones en el Pacífico por españoles y, enseguida, por otros europeos, cuyo desarrollo sería extraordinariamente largo (VV.AA.).

Con variada fortuna, los proyectos prosiguieron, ahora en pos de las islas de Tarsis, Ophir, Cipango y también Cathay y de otras de nombre fascinante, como las del Oro o la Plata. Entre los viajes más notables, todavía en el Atlántico, se hallan los de Sebastián Caboto, con Alonso de Santa Cruz en la tripulación y en la sociedad (CUESTA, 1983, 45). En todo caso, se tradujeron en un avance extraordinario para la cartografía, por más que el entorno del estrecho siguiera planteando conflictos de diseño (20); mucho más cuando se hacía sobre un globo, como el que construyera Reinel (hijo) según manifiesta un factor de la Casa de Contratación, Sebastián Álvarez.

## **Buscando un paso que no existe o el protagonismo del hielo**

Si las Indias se habían mostrado como una barrera infranqueable para las naves, las alternativas eran simples: o bordearlas por el suroeste, como había logrado Magallanes, o intentar hacer lo propio por el noroeste, empeño que se reveló irrealizable pero que no resultó estéril; y así, ya en 1792 dos ilustres

---

(18) Pigafetta lo relata con expresivo estilo: «El miércoles 28 de noviembre de 1520 nos desencajonamos de aquel estrecho [que él denomina Patagónico] sumiéndonos en el Mar Pacífico», de tan penosa memoria. En aparente contradicción, el cronista lo describe líneas arriba con admiración, lleno de puertos segurísimos, abundante en buena agua y leña, nutrido de fauna acuática y aves de tal forma que «no creo —dice— haya en el mundo estrecho más hermoso ni mejor», a pesar de hallarse tan escondido.

(19) Tras Magallanes, las dificultades náuticas hacían que el paso del istmo centroamericano fuera el preferido. El estrecho era ciertamente una ruta peligrosa, casi impracticable y, en consecuencia, poco frecuentada. Sin embargo, la piratería (Drake) la veía como una posible ruta de acceso a las riquezas, presunción para la que contaba con buena información (documentos y cartas), obtenida en la caboverdiana isla de Santiago merced a la captura del piloto luso Nuno da Silva y por intermedio de españoles que iban camino del Extremo Oriente.

(20) Waldseemüller (1616) no recoge el Pacífico; tampoco, como es lógico, el dibujo atribuido a Bartolomé Colón.



NE atlántico, recogiendo las aportaciones de los navegantes en la región (CHERLEVOIX, 1744).

marinos habían valorado el esfuerzo humano, técnico y político invertido en el empeño y podía aceptarse que «si bien no ha producido el hallazgo apetecido ha sido, sin embargo, de suma utilidad a la geografía y al progreso de los conocimientos humanos» (ALCALÁ GALIANO I).

La línea de demarcación papal fijada en la bula *Inter caetera* fue alterada mediante una negociación directa hispano-portuguesa de la que resultaría el *tratado de Tordesillas*, que abre un segundo ciclo sobre la base del cual se levantaría el tercero, cuyo inicio lo señala la llegada de la expedición de Magallanes a las islas Molucas, que inauguró una disputa resuelta por los embajadores de Carlos I y João III en el *tratado de Zaragoza* (CUESTA, 1996). Con toda lógica, Francia, Holanda e Inglaterra, absortas en sus políticas internas, permanecían al margen de la cuestión de las Indias, lo que no sería impedimento para que, oportunamente, se sintieran atraídas por tantas expectativas como iban levantándose en ultramar y alguno, retóricamente, reclamara el «testamento de Adán». Y es que cuando se halla algo bueno no deja de buscarse algo mejor. La corona castellana se preocupó por la empresa, de lo que es un buen testimonio los intereses marítimos de Hernán Cortés en el Pacífico. En 1539, Cortés encargó a Francisco de Ulloa (NAVARRO 1994, pp. 45ss.) navegar a lo largo de la península de California para, entre otras misiones, verificar la eventual existencia de un paso hacia el Mar del Norte (océano Atlántico). Comenzaba la búsqueda del estrecho de Anián (21). Para entonces, Esteban Gómez había realizado un viaje en busca del paso del noroeste (1524) que ha sido narrado (HERRERA 1991; VIGNERAS, 1957, y PORTUGALIAE, 1960, I) y que contribuyó al cartografiado y toponimia de la costa oriental de América del Norte (22).

(21) Se ha considerado que el topónimo procede de una provincia china (Ania), que menciona Marco Polo y emerge en el mapa de Gastaldi (1562).

(22) De origen portugués, pasó a Castilla y llegó a ser piloto de la Casa de Contratación (1518) y de la expedición Magallanes. Posteriormente no quiso volver a Portugal y, desde La





Errores y manipulaciones son frecuentes en la cartografía histórica, y tampoco están ausentes de la otra (*Atlantis insula*. Mapa de Nicolao Sanson; detalle).

En esta actividad estuvieron inmersos diversos cartógrafos y navegantes con fortuna dispar. Todos ellos se rindieron a la evidencia de la inexistencia de un paso por aquellas latitudes, inaccesibles en aquellos tiempos a causa de la implacable presencia de los hielos. En este capítulo debemos citar a Drake (1579), Lorenzo Ferrer Maldonado (MENDIZÁBAL, BMN 17.553), quien aseguró haber cruzado el estrecho (1588); Juan de Fuca (1592) (23), Bartolomé de Fonte (1640) desde la bahía de Hudson hacia el oeste. Anteriormente habían sido enviadas otras expediciones por el Atlántico norte (Caboto, por cuenta de Enrique VII de Inglaterra, 1497; lo mismo que hiciera en 1576 Martim Fobisher, cuyo nombre se recuerda en una bahía, y John Davis, quien llegó a alcanzar Baffin en 1585). Todos acabaron fracasando por causa de la congelación de aguas y la exigua población indígena que poblaba aquellas inhóspitas tierras aquejadas de permafrost. Los nombres enumerados llenan la que se puede considerar primera etapa en la búsqueda del consabido paso por el noroeste, aquella

---

Coruña, con el objetivo de descubrir un paso por la Costa dos Bacalhaus, a la altura de Terranova, reconoció la costa continental americana, como reconoce la toponimia coetánea (PMC, I). Su actividad descubridora fue incesante en distintas latitudes.

(23) Pseudónimo de Cefalonio Apóstolos Valenanos, quien, presuntamente, alcanzó la latitud de Vancouver a fines del siglo XVI.

ruta marítima que bordeando América del Norte por su parte septentrional pretendía alcanzar la región de Bering sorteando una sucesión de estrechos insulares y continentales en lo que después se llamó océano glacial ártico (24).

Sin ánimo de resultar prolijos, es imprescindible subrayar algunos datos precisos que se ciñen a la cuestión. En el siglo XVII continuó la búsqueda con insistencia y esfuerzo encomiables tanto de forma oficial como de manera privada (compañías de navegación y comercio). Un inglés (Hudson) al servicio de la Compañía de Moscovia (25) realizó un viaje para proporcionar importantes beneficios a los socios, un viaje al Oriente que duraba tres meses y para el que pretendía abrir una ruta que lo redujera a uno. Con un barco y una tripulación de una decena de hombres, fracasó en su intento de pasar al Viejo Mundo por el norte; hizo dos intentos más en dirección opuesta.

Una nueva expedición, esta de Henry Hudson (1609) por cuenta de Holanda, zarpó rumbo al noroeste tras la estela de Verrazzano y Esteban Gómez. Llegó hasta las bocas del río al que dio nombre y cuya corriente ascendió a lo largo de 180 millas sin hallar el Paso (26). Frustrado su intento, Hudson regresó a Europa, pero no a Holanda, sino a Inglaterra, y ahora bajo pabellón inglés realizó un nuevo viaje hasta alcanzar el estrecho que lleva su nombre y entrar precisamente en aguas de la gran bahía de Hudson.

Las dificultades de todo orden hicieron su aparición (escasez, frío, hambre y enfermedades) y una rebelión terminó por hacer que Hudson y su hijo quedaran abandonados en compañía de tres leales y varios enfermos. Los supervivientes regresaron con mapas y notas de lo más valioso. Uno de ellos, Robert Bylot, capitaneó otra expedición a la búsqueda del paso del noroeste, entre cuyos tripulantes se hallaba un piloto de nombre reconocido (William Baffin). Lo que hallaron fue un abundante banco de ballenas (fuente de aceite para el alumbrado y varillas para el atuendo femenino) (27).

Por su parte, los franceses remarcaron su presencia merced al viaje de Samuel Champlain, un hombre multifacético que llegó a pasar por México. Champlain redactó una memoria sobre la empresa que enviaría al rey, quien le nombró geógrafo. Su expedición le llevó tras la estela de Cartier en pos de

---

(24) Posteriormente, en los ss. XIX y XX se ofreció recompensa (1817) a quienes hallaran el paso del NO, lo que estimuló a varios exploradores cuyo final fue, casi siempre, luctuoso. En 1845 John Franklin y sus hombres desaparecieron. Hubo que esperar a 1906, cuando Roald Amundsen alcanzó el éxito, que ratificó también en la Antártida. Desde CALIC (1962), e incluso mucho antes, hasta BARREDO (2011) la bibliografía sobre el particular ha sido amplísima.

(25) Había sido fundada en Londres (1555) para beneficiarse del comercio en exclusiva entre Inglaterra y Rusia, ciudad de Arkangel.

(26) Fruto del viaje fue la fundación, sobre la isla que hoy se llama Manhattan, de Nueva Ámsterdam, poblada inicialmente con treinta colonos, la cual, como es sabido, cuando pasó a manos inglesas (1664) fue rebautizada con su nombre actual, Nueva York.

(27) Los mapas grabados e impresos sobre Norteamérica y especialmente de la parte septentrional y búsqueda del paso son muy importantes; particularmente interesante son los que se hallan en CHARLEVOIX (1744) en sus diferentes tomos y ELLIS (1750); ver HERNÁNDEZ RUIGÓMEZ (2010).



NE atlántico en la cartografía holandesa, recogiendo aportaciones de los navegantes. Un testimonio de la laboriosa búsqueda de un paso por el Norte de América hacia el Oeste (apud ELLIS, 1750).

una ruta hacia California y China (1604). Gracias a sus dotes y su entusiasmo pudo soportar el invierno austral y el escorbuto, y hasta ver la naturaleza de color de rosa, con una residencia modesta pero mostrada como una mansión con un jardín idílico, rodeado de estanques poblados por hermosas truchas y de aves cantarinas. Finalmente fundaron Quebec.

Buscando el Paso, los franceses contribuyeron al conocimiento de América del Norte progresando por la vía del San Lorenzo con participación de algunos eclesiásticos. Louis Jolliet tomó el testigo navegando por el gran río a través del país de los indios muscogui y por otra corriente fluvial a la que estos que denominaban «Mitchisipi», que desembocaba, según pensaban, en el mar de California; de haber sido así, el hallazgo del Paso hubiera sido un hecho.

En el mismo siglo (1667) Cavallier de La Salle aprovechó la cartografía existente para hacer un viaje que le condujo por el Misisipí (Mississippi), donde murió a manos de sus compañeros.

Sin embargo, en este elenco de buscadores de un paso septentrional o del noroeste hubo algunos nombres que sobresalieron particularmente. Son Alejandro Malaspina con José Bustamante, además de la subcomisión de Dionisio Alcalá Galiano y Cayetano Valdés (28), James Cook y George Vancouver; dejaron singulares descripciones y memorias, así como testimonios cartográficos y toponímicos. De todos ellos la bibliografía aparecida en las últimas décadas (CEREZO, 1991) y la documentación archivística catalogada es prolífica (HIGUERAS, 1985). El apostadero de San Blas sirvió a los

---

(28) La aportación española en el Pacífico septentrional americano fue muy notoria, y la abundancia de documentación y cartografía en el Museo Naval de Madrid es portentosa.

propósitos para los que fue creado (29) a lo largo de medio siglo; los Juan Pérez, Bodega y Quadra, Mourelle y otros realizaron expediciones llenas de interés, cuya documentación se halla en el Museo Naval de Madrid.

Cuando los Malaspina y Bustamante presentaron su proyecto (1788) de «un viaje político y científico alrededor del mundo» (MN, Ms. 1826, ff. 1-6), no pusieron especial énfasis en la búsqueda del Paso; conocían bien los esfuerzos realizados y el fiasco cosechado, pero tampoco quedaba descartada la posibilidad que pudiera ofrecerse (navegando por las costas californianas «al Norte entre el Asia y la América hasta donde lo permitan las nieves y hecha escala en Kamchatka —sin son autorizados por el gobierno— se seguirá a Cantón para vender las pieles de nutria a favor de la marinería...»). Asimismo, deberían cumplir con sus objetivos iniciales, etnográfica y geográficamente modestos pero apreciables: acopio de curiosidades, especulaciones políticas, conocer los asentamientos rusos e ingleses, localizar puntos estratégicos para el control y defensa del territorio y del comercio (MN, Ms. 583, ff. 5ss.), que adquirieron un interés especialmente geográfico tras las aportaciones documentales de Espinosa y Tello (CUESTA, 1993).

El objetivo de Bustamante fue la verificación del paso del Pacífico al Atlántico preconizado por Ferrer Maldonado, que había quedado sin fundamento. La única posibilidad que quedaba —a fines de siglo— era que estuviese en la infinidad de canales y estrechos. Ese fue el cometido dado (1792) por Malaspina y por Bustamante a Alcalá Galiano y a Valdés (MN, Ms. 280). El propio Alejandro Malaspina escribió al virrey, conde de Revillagigedo (10 nov.), que el 2 de septiembre, teniendo a la vista el estrecho de Fuca, reconocía con rubor que abandonaron la comprobación de una posible vía para «la comunicación entre los mares Pacífico y Atlántico» (MN, Ms. 583). Se dio el impulso necesario a la denominada subcomisión de los Dionisio Alcalá Galiano y Cayetano Valdés, con el beneplácito del virrey, para el «reconocimiento del estrecho de Juan de Fuca y demás pequeños trozos de la costa que no pudieron perfeccionar las corbetas [de Malaspina y Bustamante]» (MN, Ms. 280), verificando la existencia de un eventual paso interoceánico. Las instrucciones que se les dieron en lo relativo al Paso fueron reconocer minuciosamente el estrecho de Fuca y sus inmediaciones, así como proceder a un estudio geográfico, físico y humano del golfo de Nicaragua y su posible comunicación con el Atlántico a través del río San Juan (MN, 427, 178ss.)

Por su parte, Cook (conocedor de la expedición de Vitus Bering) aparece en escena por interés del Almirantazgo inglés y estimulado por el premio que su rey ofrecía. Posteriormente (1777), en el Pacífico y con Vancouver en la

---

(29) Fundación de Gálvez (1769) como punto estratégico para el reconocimiento y defensa de la costa americana del Pacífico noreste, en respuesta a la frecuente presencia de rusos y a las incursiones inglesas desde el interior continental. Gálvez pretendía establecer misiones y presidios que consolidaran la presencia terrestre, y surgideros y puertos, base de los navíos, para el control de la costa.



Continuación de los reconocimientos hechos en la costa noroeste de América en los buques de S.M. en varias campañas entre 1774 a 1792 (Alcalá Galiano y Valdés, 1802).

tripulación, reconoció minuciosamente la costa hacia el norte hasta los 65° pero por muchos entrantes que halló terminó convencido de la inexistencia del Paso. No obstante, avanzó hasta alcanzar las proximidades de los 70° N con iguales resultados. Casi veinte años después, otras dos expediciones infructuosas, capitaneadas por Vancouver y por Alexander MacKenzie, sirvieron para convencerse de la inexistencia de una vía de comunicación.

Ya en el siglo XIX prosiguieron los esfuerzos exploratorios, protagonizados por notables personajes de la historia de los descubrimientos marítimos (John Ross, William E. Parry, James Clark Ross y Frederick W. Beechey) y de las exploraciones terrestres (John Franklin, George Back, Peter W. Dease, Thomas Simpson y John Rae). Para terminar, se ha considerado a Robert McClure (1851) descubridor del paso del noroeste, por más que el tránsito por él resultaba impracticable para unas naves que habían aumentado notablemente su desplazamiento y tonelaje. John Rae estableció poco después (1854) una derrota quizá algo mejor.

Con John Franklin se iba a iniciar la etapa final de la búsqueda del Paso en el siglo XIX, una vez vencido Napoleón, aprovechando a los numerosos oficiales cualificados que, tras la desmovilización, habían quedado desocupados, a lo que también contribuyó, como acicate adicional para hallar el paso del noroeste, los incentivos económicos ofrecidos. David Buchan y John Franklin entraron en la competición; también John Ross, con William E. Parry en la tripulación. Los primeros fracasaron en su intento a causa del hielo; los segundos llegaron a navegar por la bahía de Baffin hasta que los fríos les hicieron desistir.

Sería precisamente Parry el llamado a proseguir el empeño (1819). Hijo de médico y con experiencia propia, supo aprovisionarse inteligentemente para prevenir los terribles accesos de escorbuto —pudo disponer de mayores reser-

vas de alimentos en conserva—. Parry encontró la entrada del Paso pero, nuevamente, el hielo bloqueó el acceso. Cuando los témpanos se lo permitieron, puso rumbo a Inglaterra. En su siguiente expedición (1821), el hielo también le cerró el paso, ahora en la bahía de Hudson. Estaba convencido de que el Paso sería impracticable debido a la intensidad y gelidez del frío. Nuevos viajes efectuados por él mismo (1824) y por Franklin se saldaron con el mismo frustrante final (1827).

Los restos de John Franklin (1845) y de los demás miembros de su expedición fueron hallados en las inmediaciones de la isla del Rey Guillermo. Franklin pretendía cartografiar la costa ignorada del paso del noroeste, pero el hielo, el escorbuto y la intoxicación alimentaria malograron trágicamente el proyecto. Entre estas expediciones de rescate sobresale la de Robert McClure, que cruzó el Paso de oeste a este (1854) después de una larga travesía preparatoria que, desde Londres, le había llevado a Bering pasando por el cabo de Hornos. No obstante, McClure, inmovilizado por el hielo, a punto estuvo de repetir el trágico destino de Franklin y de morir con el resto de sus hombres, pero todos ellos fueron salvados providencialmente por Edward Belcher, cuya expedición había zarpado en rescate de Franklin.

## Concluyendo

Tras la búsqueda de Colón, la impulsada por Cortés y los demás ensayos por otras latitudes, un eximio cronista de Indias (1590), José de Acosta (1962, p. 107), había recogido descripciones en torno a la idea del océano (30), de la hasta entonces fracasada búsqueda del Paso y de los inconvenientes teológicos que comportaba el intento de construirlo para dominar la Naturaleza, dado el desnivel entre los dos océanos que conocía y cuya conexión (por vasos comunicantes) originaría grandes catástrofes. La de Acosta era una postura «razonable» a tenor de un tiempo y de una mentalidad, y servía para ocultar la incapacidad técnica de construir a la sazón un canal interoceánico, empresa que hasta el siglo XIX no tuvo visos de verosimilitud, y solo a comienzos del XX adquiriría caracteres de certeza.

El paso por el sur permanece expedito; no puede ser de otra manera. A caballo del siglo XX las ensoñaciones de un paso por latitudes medias se mate-

---

(30) Uno y único (aunque dividido en Mar del Norte y por el del Sur) donde se encuentran todas las islas y continente hallados (ACOSTA, 1962, p. 107); que por donde pasó Balboa piensa que no hay más de siete leguas entre ambos mares, «porque como aunque se anden diez y ocho de Nombre de Dios a Panamá e rodeando y buscando la comodidad del camino (...). Han platicado algunos de romper este camino de siete leguas y juntar el un mar con el otro para hacer como el pasaje al Pirú, en el cual dan más costa y trabajo diez y ocho leguas de tierra que dos mil y trescientas que hay de mar (...). A esta plática no falta quien diga que será anegar la tierra, porque quieren decir que el un mar está más bajo que el otro» (*ibidem*, p. 108). Menos temerosos de Dios, los franceses y, posteriormente, los norteamericanos abordaron la empresa con el consabido éxito técnico y económico.

rializaron en la construcción del famoso canal de Panamá (31), que ahora, inmersos ya en pleno siglo XXI, va a ser objeto de reforma.

Por mar, tierra o a través del hielo, el norte de la América septentrional ha sido cruzado tardía pero reiteradamente por hombres como de John Rae, vinculado a la Compañía de la Bahía de Hudson; Knud Rasmussen, en trineo de perros (1924), Henry Larsen, navegando desde Vancouver (1940), y por barcos de Estados Unidos, etc.

Por fin, hay que estar atento al denominado cambio climático y su efecto sobre el paso del noroeste con vistas al tránsito, a su explotación y también al planteamiento de nuevos conflictos internacionales. Quizá surja alguna voz discrepante que, también retóricamente, pregunte por el *testamento de Adán*.

## Bibliografía

- ACOSTA, José de: *Historia natural y moral de las Indias* (ed. de E. O'Gorman). México, 1962.
- ALCALÁ GALIANO, Dionisio, y VALDÉS, Cayetano: *Relación del viaje hecho por las goletas sutil y mexicana en el año 1792 para reconocer el estrecho de Juan de Fuca*. Madrid, 1802, BMN [Biblioteca del Museo Naval de Madrid], 3882 y 4296.
- BARREDO RIESCO, Eduardo: «Primer centenario de la llegada del hombre al Polo Sur. Amundsen», en *Boletín de la Real Sociedad Geográfica* CXLVII, pp. 395-438. Madrid 2011.
- CALIC, Edouard: *Amundsen: el último vikingo*. Rialp, Madrid 1962.
- CATTANEO, Angelo, y DOMINGUES, Francisco Contente (coords.): *Mundus Novus Vespucci: Ancient World and New World*. Lisboa 2012-2013.
- CEREZO, Ricardo: *La expedición Malaspina (1789-1794)*, 9 vols. Lunwerg-Museo Naval, Madrid 1991.
- CHARLEVOIX, P.F.X: *Histoire el description generale de la Nouvelle France...* Chez Rollin fils..., París 1744.
- CUESTA DOMINGO, Pilar: *José Espinosa y Tello y su aportación a la historia de la hidrografía*. Universidad Complutense, Madrid 1993.
- CUESTA DOMINGO, Mariano: *Alonso de Santa Cruz y su obra cosmográfica*, t. I. CSIC, Madrid 1983.
- : «La fijación de la Línea [de Tordesillas] en el Extremo Oriente», en *El tratado de Tordesillas y su época*, t. III. Setúbal-Salamanca-Tordesillas 1994; Madrid 1996, pp. 1477-1483.
- : «*Potestas et auctoritas*. El Papado ante la expansión ibérica (1455-1505)», en *Poder espi-*

---

(31) Un apunte cronológico sobre el canal de Panamá: 1880: Primer intento, francés, de construir del canal; 1902: Por la ley Spooner, Roosevelt decide la construcción del canal; 1903 (enero): Preparación del tratado Herrán-Hay sobre la construcción del canal de Panamá por EE.UU.; 1903 (agosto): El Congreso de Colombia rechaza el tratado; 1903 (noviembre): Panamá se independiza de Colombia y como república independiente es reconocida por el Congreso de EE.UU.; 1903 (noviembre): Por el tratado Hay-Bunau Varilla se autoriza a EE.UU. a continuar la construcción del canal de Panamá, dejando en sus manos la soberanía de la Zona del Canal; 1904: Reapertura de las obras del canal de Panamá por EE.UU.; 1913: Finalización de la construcción del canal de Panamá, simbolizada el 15 de agosto del año 1914 por la travesía del vapor *Ancón*; 1964 (enero): Protesta estudiantil panameña, reprimida por las tropas norteamericanas que defendían el canal; 1977 (septiembre): Firma del tratado Torrijos-Carter, para la progresiva devolución de la soberanía de la Zona del Canal de EE.UU. a Panamá; 1999: Comienza su andadura la Autoridad del Canal de Panamá, que sustituyó a la comisión anterior.

- tual/poder temporal. As relações Igreja-Estado (1179-1909)*. Academia Portuguesa da História, Lisboa 2009, pp. 470-502.
- : *Cartografía medieval hispánica. Imagen de un mundo en construcción*. Real Sociedad Geográfica, Madrid 2009.
- (comisario): *Imago mundi. Mapas e imprenta*. Catálogo de la exposición homónima, Madrid 2010.
- y ROJAS, J. L. de: *Capacidad náutica, potencia expansiva, desarrollo económico*. Academia de Marinha de Portugal, Lisboa 2009.
- y SURROCA CARRASCOSA, A. (coords. y eds.): *Cartografía hispánica. Imagen de un mundo en crecimiento, 1503-1810*. Ministerio de Defensa, Madrid 2010.
- ELLIS, Henry: *Voyage à la baye de Hudson, fait en 1746 et 1747, par les navires le Dobbs-Galley et la California, pour la découverte d'un passage au nord-ouest...* Impr. d'Elie Luzac, París 1750.
- EZQUERRA, Ramón: «El viaje de Pinzón y Solís al Yucatán», en *Revista de Indias*, núms. 119-122. Madrid 1970, pp. 216-239.
- HERNÁNDEZ RUIGÓMEZ, Almudena: «Una tierra de promisión y la conquista del “Oeste” norteamericano», en *Imago Mundi*, 2010, pp. 340-360.
- HERRERA Y TORDESILLAS, Antonio de: *Historia general de los hechos de los españoles en las islas y tierra firme del mar océano*, 4 t. (ed. de M. Cuesta Domingo). Universidad Complutense, Madrid 1991.
- HIGUERAS, Lola: *Catálogo crítico de los documentos de la expedición Malaspina del Museo Naval*, 3 t. Museo Naval, Madrid 1985.
- LEITE, Duarte: *Descobrimientos portugueses*. Lisboa 1958.
- MEDINA, J. Toribio: *Juan Díaz de Solís*. Santiago 1897.
- MENDIZÁBAL, Alonso: *Lorenzo Ferrer Maldonado y el paso del NO*. BMN 17.553.
- MORALES PADRÓN, Francisco: *Atlas histórico-cultural de América*, 2 t. Las Palmas de Gran Canaria 1988.
- MOTA, A.T. da (dir.): *A viagem de Fernão de Magalhães e a questão das Molucas*. Lisboa 1975.
- NAVARRO, Luis: *Francisco de Ulloa. Explorador de California y Chile oriental*. Badajoz 1994.
- O'DONNELL Y DUQUE DE ESTRADA, Hugo: *La carta de Juan de la Cosa*. Madrid 1992.
- PASTELLS, P: *El descubrimiento de Magallanes*, 2 t. Madrid 1920.
- PERES, Damião: *História dos descobrimientos*. Oporto 1960.
- PORTUGALIAE MONUMENTA CARTOGRAPHICA*, t. I. Lisboa 1960.
- PUENTE Y OLEA, M: *Los trabajos geográficos de la Casa de la Contratación*. Sevilla 1900.
- VARGAS PONCE, José: *Relación del último viaje (sic) al Estrecho de Magallanes de la fragata de S.M. Santa María de la Cabeza, en los años de 1785 y 1786*. Viuda de Ibarra, hijos y compañía, Madrid 1788.
- VIGNERAS, L.A.: «El viaje de Esteban Gómez a Norteamérica», en *Revista de Indias*, núm. 68. Madrid 1957.
- VV.AA.: *Descubrimientos españoles en el Mar del Sur*, 3 t. Ed. Naval, Madrid 1992.