

Magellán útjától Spanyolország fűszerútvonalának kialakításáig

Hajózási és időjárési tényezők

Magellán utazásának legfőbb célja az volt, hogy átjárót keressen az óceánok között, amelyen keresztül el lehet jutni az Atlanti-óceánról a Csendes-óceánra, valamint hogy tengeri útvonalat találjon, aminek révén lehetségessé válik a fűszerek termőhelyének nyugati irányból történő megközelítése.¹ A szóban forgó terület elérése után a következő teendő a visszaút felderítése volt, aminek eredményeképpen egy csendes-óceáni kereskedelmi útvonal is létrejön. Magellán halála, flottájának szétszóródása, a helyi politikai hatalmakkal való összetűzések és a portugálok jelenlétéből fakadó nehézségek együttesen azt eredményezték, hogy az utolsóként megmaradt két hajó közül az egyik a Föld megkerülésének, míg a másik a Csendes-óceán felé vezető visszaút megkeresésének – amint később kiderült, sikertelen – kísérletébe fogott.

A korban számos kísérletet tettek a csendes-óceáni kereskedelmi útvonal megtalálására, mind Európából, mind Új-Spanyolország irányából egyre több expedíciót indítottak útnak ebből a célból. A Portugáliával – az 1529. évi zaragozai szerződés után is – fennálló ellentétek, a konfliktusok a helyi lakossággal, illetve a természeti körülmények okozta nehézségek sokáig leküzdhetetlen akadályokat jelentettek, hogy megtalálják a visszavezető hajóutat a Csendes-óceánon keresztül. A visszautat csak úgy lehetett megtenni, hogyha a hajók a Csendes-óceánon északon elérik a megfelelő szélességi kört, ahonnan a nyugatról fújó szelek segítik a keleti irányú hajózást az amerikai partok felé. A spanyol hajósoknak sokáig hiányoztak a kellő ismereteik, ugyanis vagy a kedvező évszakot, vagy a kellő útvonalat nem találták meg a sikeres visszaúthoz.

A portugáloknak a térségben szerzett hajózási tapasztalatai, António de Abreu 1512. évi utazásától kezdve, viszonylag gyorsan terjedtek és hasznosultak. A portugál hajók 1543-ban elérték Japánt, 1555-ben megalapították Makaót, és egy évre rá, 1556-ban e két területet már rendszeres kereskedelmi hajóutak is

* A szerző nyugalmazott tengerészkapitány, történész, az Academia da Marinha egyetemi tanára.

¹ A tanulmány első megjelenése: Pereira, José Manuel Malhão: Da Viagem de Fernão de Magalhães ao estabelecimento da Rota da Especiaria de Espanha. Factores náuticos e meteorológicos. In: *Fernão de Magalhães e a sua Viagem no Pacífico. Antecedentes e consequentes. Actas do VII Simpósio de História Marítima*. Lisboa, Academia de Marinha, 2002. 343–361. Újabb megjelenés a szerző tanulmánykötetében: Pereira, 2012.

összekötötték. A térségben tehát intenzív portugál hajóforgalom zajlott, ehhez sikerült elérni a Csendes-óceán nyugati sávjában a megfelelőnek bizonyuló szélességi fokokat. Tanulmányunkban értelmezni kívánjuk a korszak tengerészeinek a különleges természeti kihívásokból adódó hajózási nehézségeit, amelyek a korszak vitorlás hajóinak célba érését megnehezítették és sokszor lehetetlenné tették.

Magellán útja

Mindenekelőtt összefoglaló jelleggel, inkább csak leegyszerűsített formában ismer-tetjük Magellán útvonalát, ehhez Freitas Ribeiro admirális Visconde de Lagoa kiváló munkájához írt rekonstrukcióját tekintjük alapnak.² Freitas Ribeiro az összes ismert forrást figyelembe vette megállapításaihoz: legfőképp Antonio Pigafetta, Francisco Albo, az ismeretlen nevű genovai kormányos és Ginés de Mafra voltak a forrásai. A hajóútvonalat magát nem, csupán annak egyes szakaszait részletezzük, ezek közül is elsősorban azokat, amelyek tanulmányunk szempontjából figyelmet érdemel-nek (1. térkép).

A guineai hajózási ív

Az atlanti vizeken leginkább az szembeötlő, hogy milyen körülmé-kintően választotta ki a hajók útvonalát Magellán, amikor a Zöld-foki-szigetek, illetve a Zöld-fok kö-zött áthaladva és az afrikai partvonalat a déli irányba mindaddig követte, míg az Egyenlítő közelébe nem érkeztek. Itt az uralkodó délkeleti széljárást kellő szögben fogva vitorláiba, könnyedén került meg a Santo Agostinho-fokot, ami nem sikerült volna, ha követi Juan de Cartagena és a többi kapitány tanácsát, akik a Zöld-foki-szigetektől kissé délre útirányt változtattak volna délnyugatnak.³

Itt hívjuk fel a figyelmet az október és november hónapokra jellemző szél-csendövezet jelentőségére, amely elválasztja egymástól a délkeletről déli irányba fúvó passzátszelet az északkeletről északi irányba tartó passzátszelektől. Ebben a szélcsendövezetben vesztegelt pár hetet a flotta – erre a helyzetre a portugál ten-

² Lagoa, 1938. vol. II. 217–236.

³ Nagyon is figyelemre méltó véleménykülönbségről van szó, ami különösen a Leideni Egyetemi Könyvtár-ban őrzött kézirat lapjain követhető jól nyomon (ezt az ismeretlen szerző tollából való útleírást közli például Águas, 1986. 171.). Az Indiába tartó portugál hajórajok 1498 óta tucatnyi alkalommal viselkedtek így, maguk az útirányleírások (roteiro) világosan tárgyalják az eljárást: a Santo Agostinho-fok megkerülése volt az egyedüli biztosíték arra, hogy a hajók ne sodródjanak el az Antillák felé. Éppen ezért tartom különösnek José Luis Morales alábbi megjegyzését, amikor Magellán fenti döntése kapcsán a választott útvonalat ille-tően megjegyzi: „Óceánográfiai szempontból szembeötlő, hogy Magellán az útja elején az afrikai partok mentén halad az északi szélesség 5°-ig, és az óceánt a déli szélesség 5°-ig tartó sávban szeli át, az egyenlí-tői szélcsendövezetben. Az egyetlen olyan ok, ami miatt így járhatott el a ma már anomáliának tűnő válasz-táskor, nézetem szerint az, hogy nem volt tisztában a széljárások rendszerével és a passzátszelek határsáv-jával.” Morales, 1975. 348.

gerészek nagyon is felkészültek, szemben a szomszédos Spanyolország hajósaival, akik pontosan ezért kérdőjelezték meg a Magellán által választott útirányt.

Mint tudjuk, éppen ez a türelmes várakozás tette lehetővé az utazás sikerét, mivel a flotta november 29-én megkerülte a Santo Agostinho-fokot, mint azt Rodrigo de Albo útleírásában külön ki is emeli, s Freitas Ribeirónak ehhez kapcsolódó szövegértelmezését teljes mértékben elfogadjuk.⁴

A Magellán-szoros

Az út az ismert állomásokon keresztül a dél-amerikai partok mentén haladt tovább, miközben, ahogyan déli irányban folytatódott, Magellánnak az egyre inkább romló időjárási körülményekkel is meg kellett küzdenie. A szorosban való hajózás nautikai nehézségeinek ismertetésétől eltekintek, ezeket Baião do Nascimento már tárgyalta, ami felment az alól, hogy részletezzem azokat.⁵ Ugyanakkor nem felesleges emlékeztetni arra a drámai és ugyanakkor jó humorral is fűszerezett leírásra, amelyet Joshua Slocum hagyott hátra, és amely annak a lakatlan és rideg vidéknek a hajózási nehézségeiről tesz tanúbizonyságot, ahol a Horn-fok térségének időjárási körülményei komoly próbatételt jelentettek.⁶ Ez a méltán híres amerikai tengerész, szintén nem ismeretlen módon, törekény vitorlásán egyedül hajózta körül a földgolyót a 19. század végén, és 1896 elején haladt át a Magellán-szoroson (2. térkép).

A Joshua Slocum naplójában szereplő beszámoló, Magellán utazásának rendelkezésre álló forrásai, valamint a hajózott térség körülményei az alábbi megállapításokat teszik lehetővé számunkra:

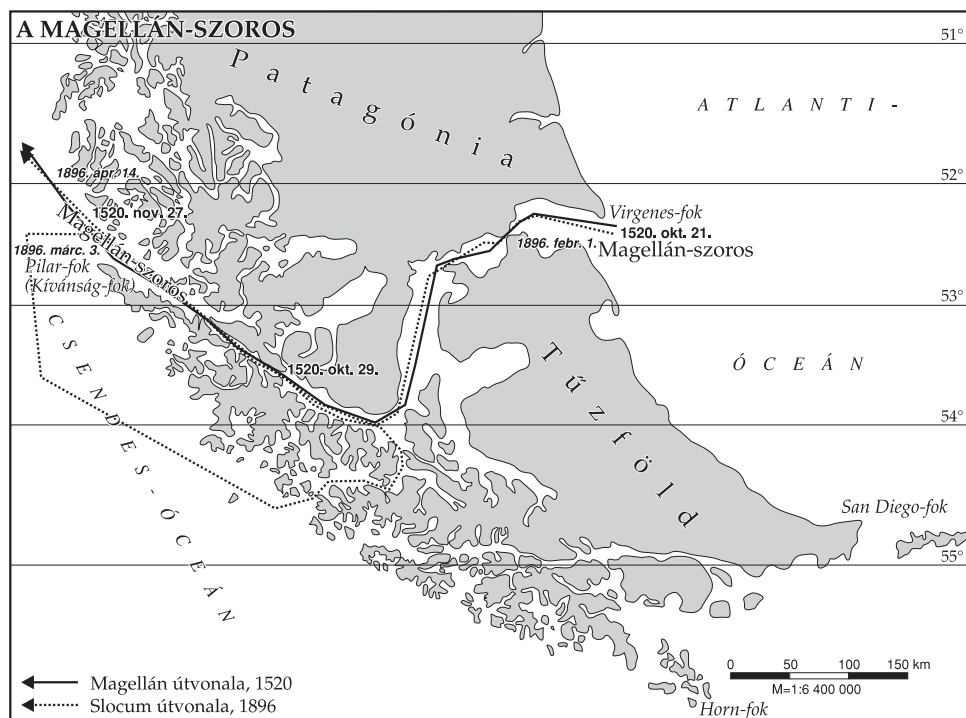
- A Virgenes-foktól a szoros kijáratáig, a Kívánság-fokáig (ma Pilar-fok) valamivel kevesebb mint 300 mérföld a távolság.⁷
- Magellán az Atlanti-óceántól a Csendes-óceánig öt hét alatt jutott el, Slocum ezt az utat első próbálkozásra négy hét és három nap alatt teljesítette.
- Slocum rendkívül kíméletlen tengeri és széljárás körülményekkel szembesült, ami arra készítette, hogy újra inkább dél felé keressen menedéket, mígnem végül sikerült kijutnia a Csendes-óceánra és melegebb vizek után kutatva északnyugat felé venni az irányt, ami öthétnyi kemény csatát jelentett számára az elemekkel.
- Slocum részletekbe menő pontossággal rögzítette a térség hajózási viszonyait, különösen a környező jeges hegyekről alábukó heves szellőkéseket, melyek nagy akadályt jelentettek a horgonyzóhelyen való megmaradásban. Így könnyebben megérthető, milyen nehézséget okozott Magellán hajóinak biztonságos lehorgonyzása.
- A leírások említik az ár-apály sodró és erős örvényeit, valamint hatásukat a navigációra, ehhez hozzájárult a szél elképesztő ereje, amiről különösen sokatmondó Slocum beszámolója a chilei haditengerészet Huemel

4 Lagoa, 1938. vol. II. 218–219.

5 Baião do Nascimento, 2002. 185–209.

6 Slocum, 1900. A mű legutóbbi magyar kiadása: Slocum, 2001.

7 A megadott távolság nem veszi figyelembe az öböl szélességét, mert nem mérvadó – a fordító jegyzete.



2. térkép

nevű hajójának nehézségeit illetően: „Ez a kitűnően épített, erős ágyú-naszád (...) hiába próbálta folytatni útját: a szél ereje visszatérésre kényszerítette. Kénytelen volt ismét horgonyt vetni az öbölben és megvárni, míg a szél lecsillapodik.”⁸

- Slocum alábbi megállapításai jól megvilágítják a szorosban és a környező vidéken való áthaladás rendkívüli hajózási nehézségeit: „nincs a világnak tengere, amely zabolátlanabb, mint az óceánnak ez a pontja, vagyis a Pilar-foknak, a Horn-fok komor őrének vizei”,⁹ majd egy erős vihar kapcsán azt írja, amikor már másodjára futott neki a szorosnak: „Ez volt életem legizgalmasabb tengeri kalandja. Csak a jó ég a megmondhatója, hogyan menekült meg ezúttal a Spray [Slocum hajójának a neve].”¹⁰

Ezek, illetve a tapasztalt tengerjáró – aki az életét a tengerek hátán, az amerikai kereskedelmi flotta állományában lévő vitorlánhajókon töltötte – más hasonló megjegyzései hihetetlen fontos támpontot nyújtanak ahhoz, hogy megfelelőkép-

8 Slocum, 2001. 75.

9 Uo. 78.

10 Uo. 80.

pen értékeljük azokat a szenvedéseket, amelyeket Magellán apró, törekeny hajóinak és elcsigázott legénységének kellett elszenvedniük.

A Csendes-óceánon

Magellán utazása immár a Csendes-óceánon folytatódott, ahol északi irányt kellett tartani mindaddig, amíg el nem érték a délkeleti passzátszelek övezetét, amely ugyanúgy és ugyanazon szélességi körön fúj, mint a dél-atlanti vizeken. Az iránylat a nyugat-északnyugati középírány volt, és leginkább azon kell megdöbbsennünk, hogy miként is tudott megtenni ekkora utat anélkül, hogy a számos sziget közül akár egyetlenegyét is észlelt volna.

Az Egyenlítő vonalát megközelítőleg a nyugati hosszúság 160°-nál érték el, ahol a szelek végig kedvezőek voltak az egész utazás során, s így jutottak el a későbbi Fülöp-szigeteknek elnevezett szigetcsoporthoz. Itt Magellán életét veszítette, és az aprócska flottát ért más megpróbáltatásokról is tudomásunk van. Ismerjük azokat az összecsapásokat, amelyekbe a portugálokkal, illetve a helyi lakosokkal keveredtek. A flotta két hajóra fogyatkozott, a Trinidadra és a Victoriára, utóbbi a Jóreménység fokán keresztül érkezik majd vissza Európába. Figyelmünket ettől kezdve csak a másokra összpontosítjuk.

A Trinidad visszatérési kísérlete

A közelmúlt történeti szakirodalmában a legcsekélyebb kétség sem merült fel, hogy Magellán küldetése ne Spanyolország indiai kereskedelmi útvonalának a megalapozására irányult volna, ami Kolumbusz álmait teljesítette volna be. Ebből a körülményből fakad, hogy megbízatása arra szólt, hogy kereskedelmi kapcsolatokat alakítson ki a helyiekkel a Csendes-óceán azon térségében, amelyről úgy vélték, hogy a spanyolok féltékéjéhez tartozik. A szükséges kapcsolatfelvétel és a kereskedelmi csereügyletek után a hajók keleti irányba hajóztak volna vissza, Amerika északi partvidékét célozva meg.

Legalábbis ez a leginkább valószínű feltételezés, mivel ez a legrövidebb út, amelyen el lehet jutni Panama térségébe, ahol Spanyolország már berendezkedett. A dél-csendes-óceáni visszaút ugyancsak felmerülhetett, figyelembe véve azonban a messzi délköri útvonal kedvezőtlen körülményeit, valamint a Magellán-szoros és vidéke immár megismert átkelési nehézségeit, igencsak kevés a valószínűsége annak, hogy a hazautazásnak ezt a változatát választották volna.

Az Espinosa vezette Trinidad mindenesetre az észak-csendes-óceáni útvonal mellett döntött, ennek során meg akarták kerülni az északkeleti passzátszeleket, hogy elérjék a középső széltartományban uralkodó keleti irányú szeleket. Egészen természetesnek tartjuk, hogy maga Magellán is így tett volna, ha életben marad, már csak azért is, mert ez a manőversorozat nagyban hasonlított az Antillákról az Atlantikumban hazafelé vezető útvonalhoz, amit a spanyol hajózási iskola ekkorra már két tucat éve ismert és gyakorolt.

Ha már itt tartunk, minden bizonnyal helyes az a feltevés, hogy Magellán és kapitányai arra gondoltak, hogy a Csendes-óceánon megegyeznek az időjárási viszonyok az Atlanti-óceánéval, amiből az következik, hogy júliusban mindkét óceánon olyan magas légnyomás keletkezik, ami kitartóan kedvező szeleket hajt az északi szélesség 40°-án nyugati irányba. Ez volt a portugál hajósok képlete is a visszatérésre az Atlanti-óceánon, akár Indiából, akár a Mina-partról tartottak haza.

A Trinidad útvonaláról és irányváltoztatásairól a névtelen genovai kormányos tudósításából értesülünk, ezekre Pigafetta nyilván nem is utalhatott, mivel ő a Victoria fedélzetén tartott ekkor Sevilla felé. Tanulmányunk céljával összhangban mi a Trinidad útirányát követjük, mégpedig a kellő részletességgel, illetve azzal kapcsolatban fogalmazunk meg feltevéseket, hogy miként is képzelte el a visszajutást Amerikába, amihez a már említett genovai forrás elemzését végezzük el. Kiindulási pontunk a Neves Águas által kiadott szövegvariáns.¹¹

E tekintetben értelmezésünk némileg eltér Freitas de Ribeiróétól, ami a Visconde de Lagoa-féle monográfiában található.¹² Röviden tehát a Trinidad észak felé igyekezett, mi több, el is érte a déli szélesség 42° magasságát. Az út egésze alatt az ellenszél volt az uralkodó, de különösen július 11. után, amikor a déli szélesség 20° magasságnál járhattak. A szél azután az utat nemcsak küzdelmessé, de fájdalmassá is tette, a legénység ugyanis híján volt az élelemnek és a ruházatnak is, miközben egy északibb szélességi fok viharos szeleit kellett elszenvednie (*lásd az 1. térképen*).

Mivel nem találtak rá a Panamába vezető kedvező szelekre, visszatértek a Maluku-szigetekre (régembi nevén Fűszer-szigetek), és inkább a portugálokkal való összeütközést választották, akik, bárhogyan is, de a segítségükre voltak. A Trinidad néhány túlélője még tanúja lehetett annak, ahogyan a hajó az enyészete lett Ternate kikötőjében, őket pedig Malakkába szállították, ahonnan Goán keresztül jutottak végül vissza Európába.

Újabb kísérletek a visszaútra a Maluku-szigetektől Amerikába

A Trinidad volt tehát az első olyan hajó, amely kísérletet tett a visszaútra a csendes-óceáni vizeken keresztül, viszont korántsem az egyetlen. A spanyol korona Magellán útja után is újra meg újra további expedíciókat szerelt fel – kezdve Francisco de Solano utazásával –, összesen tizenhárom alkalommal. Az expedíciók közül nyolcat Európából indítottak (andalúziai és galíciai kikötőkből), míg további ötöt Amerika csendes-óceáni partjaitól.¹³ E tizenhárom expedíció közül nem mindegyik érte el a

11 Ezzel kapcsolatban érdemes idézni Gago Coutinho véleményét: „Nos, a capituláción (megállapodás) nem szól arról, hogy a Jóreménység fokán keresztül kellett volna visszatérnie Magellánnak”, már csak azért sem, mert „a határmegállapítás alapján az a felséges portugál király területe”. Így azután „a leghasznosabb az északi irányt vevő, a nyugati szeleket kereső visszaút lett volna, amivel a panamai partoktól északra érhetek volna el felfedezéseket”. Coutinho, 1952. vol. II. 103.

12 Lásd: Lagoa, 1938.

13 Solano, 1975. 581.

célját. A spanyolok kitartása az újabb hajók felszerelésében viszont azt mutatja, hogy mekkora érdeklődést keltett Spanyolországban a fűszerút vonal, amelyet Kolumbusz oly kitartóan keresett.

Néhányat ezen utazások közül azért kell elemeznünk, hogy illusztráljuk az Amerikába való visszajutás nehézségeit. A Magellánét követő legfontosabb expedíciót García Jofre de Loaísa (vagy Loayza) vezette, amely La Coruñából indult 1524. július 24-én. Az öt hajóból egyet maga Sebastián de Elcano parancsnokolt, Loaísa hajóján pedig az az Andrés de Urdaneta Ágoston-rendi szerzetes is ott utazott, aki később egy másik – sikeres – vállalkozás főszereplője lett.

Az Atlanti-óceánon, majd a Magellán-szoroson át számtalan veszély leselkedett rájuk, végül nemcsak Loaísa, de Elcano is meghalt, így 1526. október 2-án csupán egyetlen hajó jutott el Mindanaóba. Mielőtt október 27-én Gilolóba érkeztek volna, még egyaránt összetűzésbe kerültek a portugálokkal és a bennszülött lakossággal. Ezt követően került sor az igen szerencsés találkozásra azzal a Florida nevű hajóval, amelyet Hernan Cortés Új-Spanyolország Navidad kikötőjéből küldött ki Álvaro de Saavedra vezetésével. Ez a hajó 1528-ban tett kísérletet a visszaútra a Maluku-szigetektől keletnek, Amerika felé a passzátszelek térségének véve az irányt. A hajózás olyan nehézségekbe ütközött, hogy a hősies erőfeszítés hat hónapig tartott.

Saavedra, aki Andrés de Urdaneta atyát is a hajóján tudhatta, a következő évben újabb expedícióra vállalkozott, ezúttal az északi irányba hajózva, de megküzdve az elemekkel csak az északi szélesség 26°-ig jutott, ahol a hajó elveszítette a parancsnokát. Mivel halála előtt még azt a tanácsot adta legénységének, hogy ha az északi szélesség 30°-ig nem találják rá a kedvező szelekre, forduljanak vissza, így az északi szélesség 31°-ot elérve ezt meg is tették, s visszatértek a Maluku-szigetekre. Urdaneta tehát hosszú éveket töltött el a térségben, s olyan tapasztalatokra tett szert, amelyek később igen hasznosnak bizonyultak számára.

1536-ban, a nagy inka lázadás idején Hernando de Grijalva két hajója, melyeket Cortés indított útnak Pizzaro megsegítésére, hazafelé a Maluku-szigetektől csupán Pápuáig jutott el, vagyis ugyanazon okok miatt nem ért Amerikába, mint az előzőek.

Ruy López de Villalobos 1542. november 1-jén hajózott ki Navidadból azzal a megbízatással, hogy a Csendes-óceán nyugati térségében alakítson ki kereskedelmi kapcsolatokat, majd úgy térjen vissza Új-Spanyolországba, hogy részletes útleírást készíts visszaútjának állomásairól.¹⁴

Miközben négy sikertelen keleti irányú expedícióra került sor, a későbbi Fülöp-szigetek történetét portugálokkal és helyi lakossággal megvívott ütközetek, katonai állomáshelyeken kitört lázadások, hajótörések és gyarmatosítási kísérletek tarkítják. Láttuk, hogy ezek a tengeri expedíciók mindvégig magukban hordozták a visszaút kényszerű nehézségeinek összes olyan elemét, amelyek a spanyol flotta sebezhetőségére világítanak rá: ellenséges térségben hajózva nem sikerült kialakítani és biztosítani az összeköttetést a hatalmi hátszínre jelentő amerikai kontinenssel.

¹⁴ Lásd például: Pérez-Bustamante, 1975.

A visszaút felfedezése a Fülöp-szigetéről

Azt a félszigetet, amit Tomé Pires a *Suma Oriental* című művében a Luzonok szigetének (Ylha dos Luções) nevez, ¹⁵ és amelyet a fentebb említett útja alkalmával Ruy López de Villalobos Fülöp-szigeteknek keresztelt át, az az expedíció is érintette, amely negyvenévnnyi keresés után végre felfedezte „a napnyugati visszautat”. Miguel López de Legazpi útjáról van szó, amelyben öt hajó vett részt, és az az Andrés de Urdaneta navigált, akiről fentebb már szóltunk. Urdaneta a térség kiváló ismerője volt, mivel korábban Álvaro de Saavedra utazásában is részt vett.

A Legazpi-expedíció egy sor hadműveletet hajtott végre, aminek következményeképpen lehetővé vált a spanyolok megtelepedése a Fülöp-szigeteken. 1565. július 1-jén indította útnak Legazpi a San Pedro nevű hajót Felipe de Salcedo parancsnoksága alatt, Urdanetával és a két kormányossal, Esteban Rodriguezzel és Rodrigo de Espinosával a fedélzetén. A hajó nyugatról megkerülte a Fülöp-szigetek partvonalát, majd kedvező szelekkel északkeletnek vette az irányt, és az északi szélesség 30° magasságában elérte az uralkodó nyugati szeleket, hogy már csak majdnem az amerikai partvonalat érintve változtasson irányt, az ott uralkodó északkeleti szelek miatt, és az északi szélesség 23°-nál érkezzen Kalifornia partjaihoz. Ezzel készen is állt a visszaút receptje, s mivel az lehetővé tette a Fülöp-szigetek gyarmatosítását is, már nem is változtattak rajta a későbbiekben.¹⁶

A Csendes-óceán északnyugati térségének hajózási viszonyai

Minek tulajdonítható az a mérhetetlenül sok nehézség, amellyel a Maluku-szigetéről vagy a Fülöp-szigetéről Amerikába visszatérők szembesültek a Csendes-óceán északnyugati térségében? Nos, mint már említettük, joggal feltételezték, hogy ezen az óceánon is hasonló hajózási körülmények vannak, mint a portugálok és a spanyolok által keresztül-kasul bejárt Atlanti-óceánon. Mindazonáltal a valóság más képet mutatott, és hajózási viszonyait éppen ezért kellőképpen ki kellett fürkészni és meg kellett ismerni. Ennek a tényezőnek eleinte nem tulajdonítottak túl nagy jelentőséget a történészek, mert elfeledkeztek arról, hogy a korszakban vitorlás hajók szeltek ezeket a vizeket. A Csendes-óceán északnyugati térsége márpedig nem ugyanolyan, mint az Atlanti-óceán ennek megfeleltethető sávja. Ázsia keleti partvidékének a hajózhatóságát ugyanis erőteljesen befolyásolja a monszun, amelynek hatása van a parti vizeken és azon túl, a nyílt tengeren, a parttal párhuzamos zónában is, az északi részétől sokszor szinte a Karolina-szigetekig kiterjedő vizeken. Ráadásul – szemben az indiai-óceáni északi vagy a délkelet-ázsiai válfajával – a dél-

15 Pires-Rodrigues, 1978. 376.

16 Pontosítsunk. Nem ez volt az első hajó, amely megtette ezt az útvonalat. A Miguel López de Legazpi vezette flotta egyik hajója, a San Lucas Alonso de Arellano parancsnoksága alatt elsodródott a többi hajótól kevéssel azután, hogy elhagyták Navidad szigetét, és egyedül tette meg az utat – sikeresen. Ugyanakkor Ciríaco Pérez-Bustamante szavaival „a felfedezés értelmi szerzője Urdaneta volt, akitől ráadásul a legbővebb leírás is hagyományozódott”. Pérez-Bustamante, 1975. 618.

keleti monszon (a gyakorlatilag állandósuló délkeleti széliránnyal) nem négy-hat hónapig, hanem csupán alig több mint egy hónapig tart. Ez jól megfigyelhető a térség kalauztérképein (pilot chart) feltüntetett, hosszú időszakok statisztikái alapján rögzített jegyek alapján is.¹⁷ Ezen térképek minden egyes öt szélességi fok \times öt hosszúsági fokra osztott egységéhez tartozik egy-egy szélrózsa. A szélrózsák a nyolc szélirányt ábrázolják, és nyilaiknak nagysága az adott szélirány kisebb vagy nagyobb mért középárányainak százalékát mutatja, az év valamennyi hónapjára lebontva.

Ha a Maluku-szigetektől vagy a Fülöp-szigetektől az Amerikába vezető viszszaút választott útvonala a Csendes-óceán északi térségét érinti, a hajózás első szakaszában az északi szélesség 30–40° között lévő, megfelelő szélességi kör elérése a cél, innen keletnek véve az irányt, kihasználhatók a nyugati szelek. Mindez azonban januárban és februárban teljességgel lehetetlen: az ellenszél miatt a kívánt északi pont elérése nem valósítható meg. Mit sem változik az eredmény, ha a március és április, valamint a november és december hónapokat vizsgáljuk, vagyis ezen időszakokban is lehetetlen eljutni az adott szélességi körökig. Májusban az útvonal bizonyos pontjain vannak délkeleti irányból fújó szelek, de még ezekkel sem, vagy csak igen nagy nehézségek árán hajtható végre a kívánt manőver, különösen az olyan hatalmas öblös, kidudorodó törzsű hajókkal, mint amilyenek a *nauk*, magyarul *karakkok* voltak.¹⁸ Májusban a szél középátlagja még alig változik a fenti hónapokhoz képest. Ezzel szemben júniusban fordul a kocka, és a hajózás körülményei kedvezőre váltanak. A júliusi széliránytérkép alapján kijelenthetjük, hogy a délkeleti szelek dominálnak, ezek pedig elég löketet adnak az előrehaladáshoz az óhajtott szélességi körig, ahol a Kuro-shio-áramlást elérve Japán partjai mellett, keleti irányba állítható a hajó (3. térkép).

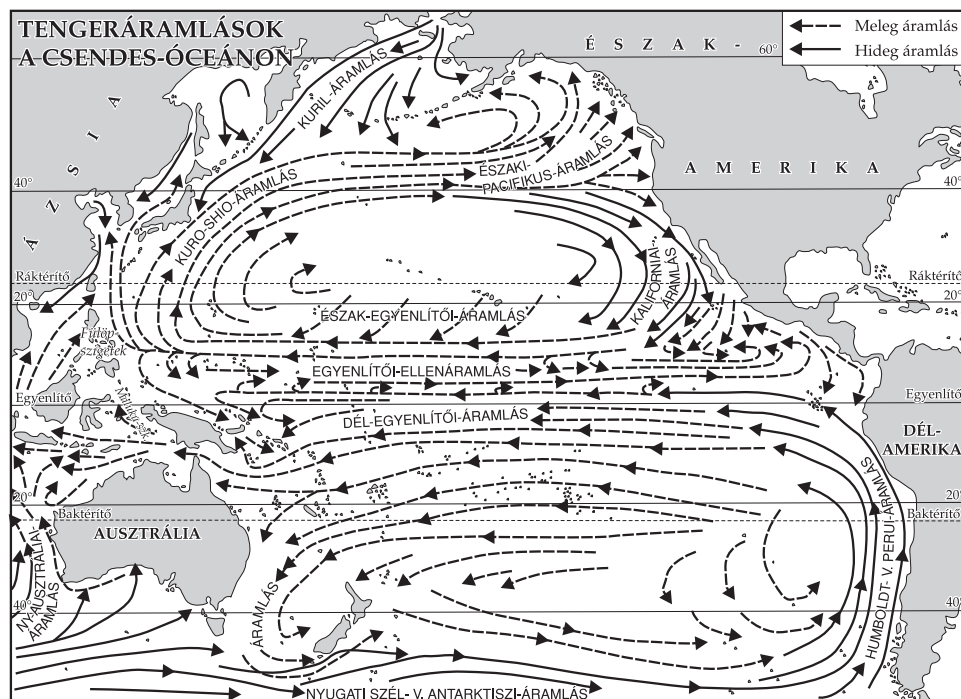
Augusztusban már szemlátomást újfent hajózásra alkalmatlanok a szélviszonyok, majd a szeptember és október hónapokban mért értékek ismét a március-áprilisban rögzítetteknek felelnek meg. Mindebből levonhatjuk a kézenfekvő következtetést, miszerint kizárólag a június végétől a teljes júliuson át tartó időszakban mutatkozik esély a visszaútra. Az északra tartó irány elérése a portugál kormányosoknak sikerült, s legkésőbb 1543 óta (ami amúgy egybeesik Ruy López de Villalobos utazásának időpontjával) az első portugál hajó elérte Japánt, Xavéri Szent Ferencet pedig már 1548-ban Kagosimában találjuk, ahol két évig tartó térítőútja során tartózkodott.¹⁹ 1556-tól kezdve évi rendszerességgel hajóutak kötik össze Makaót és Japánt. Ehhez még hozzájárul, hogy a Maluku-szigeteken a portugálok immár 1512 óta jelen voltak, és – amennyiben erre szükségük lett volna – a helyi hajósoktól útmutatást kérve bizonyára összegyűjtötték volna az információkat az északra tartó hajózásról.

Ezzel szemben, úgy tűnik, a spanyol expedíciók rendszeresen és következetesen elkövették ugyanazt a hibát, amiből leginkább az a következtetés vonható le, hogy igencsak nyomós okuk volt arra, hogy ne csak keressék, de meg is találják az

¹⁷ *Pilot Chart of the North Pacific Ocean*, 1983.

¹⁸ Guláš–Leščinský, 1979. 82.

¹⁹ E ponthoz lásd João Paulo Oliveira e Costa kiváló szócikkét: *Dicionário de história*, 1994. vol. I. 537–541.



3. térkép

Amerikába vezető visszautat. Ennek ellenére, mint láttuk, csak 1565-ben sikerült beteljesíteni vállalkozásukat, vagyis Magellán megérkezése után negyvenhárom esztendővel, és huszonkét évvel azután, hogy a portugálok először vették fel a kapcsolatot Japánnal, illetve tízzel azt követően, hogy Kínából kiindulva sor került a portugál–japán kereskedelmi kapcsolatok felvételére. Nem könnyű megértenünk és értelmeznünk az emögött rejtőző okokat.

Amit azonban mindenképpen figyelembe kell vennünk, hogy mennyire elengedhetetlenül fontos volt az Amerikába vezető visszaút megtalálása, az ellenséges közegben való mozgás ugyanis meglehetősen nehéz, ha híján vagyunk annak a hátszónak, ahol újabb expedíciók felszerelhetők, és ahonnan megérkezhet a segítség.

1566 után végérvényesen kialakult Spanyolország fűszerútvonala, s ezt követően minden évben június utolsó, illetve július első napjaiban Manilából egy galeon²⁰ indult útnak, hogy átszállítsa rakományát a panamai félsziget nyugati partjára, ahonnan öszvérháton kelt át az áru a földnyelv másik partjára, hogy innen Európa felé vegye az irányt. A visszaút az Északi-Csendes-óceánon három hónapig tartott, és ugyancsak igénybe vette a legénységet, ami miatt Kalifornia partjainál – pihenés és vízvételezés céljából – egy kikötő közbeiktatására is szükség volt. Ennek létrehozására számos expedíciót indítottak Észak-Kalifornia partjaihoz (ezt a terüle-

20 A 16. és 17. század tipikus óceánjáró teher- és hadihajója. Gulás–Leščinský, 1979. 83.

tet korábban a portugál João Rodrigues Cabrilho fedezte fel). Ezek eredményének tekinthető a San Francisco-öböl felfedezése, ami egy újabb portugál kapitány nevéhez fűződik. A Sesimbrába való kormányos, név szerint Sebastião Rodrigues Soromenho, avagy spanyolosan – ahogyan a történelemben is bevonult – Sebastián Rodríguez Soromeño/Cermeño, Manilából a San Agustín nevű hajón 1595. július 5-én indult útnak, az amerikai partokat pedig az északi szélesség 42° magasságban érte el, itt található az említett öböl.²¹ Később megbízatásul kapta a teljes partvonal felderítését egészen a déli kikötőkig. Küldetéséért komoly árat fizetett, hajóját ugyanis egy vihar az öbölbe sodorva zátonyra futtatta, ezért egy kisebb hajón vágott neki újra az útnak, amelynek során egészen a célkikötőig feltérképezte a partvonalat. Az út alkalmával szerzett tapasztalatairól részletes jelentésben számolt be az alkirálynak, és megfigyelései a későbbiekben igen hasznosnak bizonyultak. Hajójának elvesztése azonban rányomta a bélyegét útjának teljes sikerére, ennek ellenére érdemes figyelmet fordítanunk az eddig homályban maradt alakjára és szerepére: íme egy újabb portugál hajós, aki tetteit Spanyolország szolgálatában és javára hajtotta végre.

Mindezek után itt az ideje levonni és rendszerezni eddigi fejtegetéseink tanulságait:

- Ha Magellán nem hal meg, hajói – miután kialakították a kereskedelmi kapcsolatot a Fűszer-szigetekkel vagy más kölcsönös haszonnal kecsegtető térségekkel – visszatértek volna, vagy kísérletet tettek volna arra, hogy visszatérjenek az északi csendes-óceáni útvonalon keresztül Új-Spanyolországba, megalapozva ezzel Spanyolország későbbi fűszerkereskedelmi útvonalának kezdeteit. A Föld körülhajózása valójában annak a sok nehézségnek és kudarcnak volt a következménye, amelyeket a spanyolok az Amerikába való visszatérés során elszenvedtek.
- A Csendes-óceán déli vizein való visszaút újra arra kényszerítette volna a hajósokat, hogy ismét megpróbálják a Magellán-szoroson keresztül egyszer már bejárt útvonal nehézségein átverekedni magukat, ami egyrészt nem is biztos, hogy sikerült volna, másrészt pedig még haszontalan is lett volna, mivel akkor már léteztek a spanyol korona birtokában lévő területek Észak-Amerikában.
- Magellán egész útját minden valószínűség szerint a hajózás addigi történetében a legnagyobb hőstettként értékelhetjük. Nem győzzük hangsúlyozni, hogy az átkelés vitorlás hajóival a Magellán-szoroson, a hajózást nehezítő extrém körülmények között – úgy, hogy egyik hajót sem veszítette el az út során – egészen kivételes teljesítménynek számított.
- A vitorlás hajók átkelése a Magellán-szoroson olyan nehéz feladatnak bizonyult, hogy a továbbiakban a hajósok igyekeztek elkerülni a területét.

21 Az itt történet kiváló leírása és egy régészeti tanulmány arról a térségről, ahol Soromenho hajótörést szenvedett: Heitzer, 1942. A szerző részletesen beszél az utazásról és körülményeiről, valamint a hajó elsüllyedéséről a San Francisco-öbölben.

José Felipe Baião do Nascimento szerint a 18. század végéig jó, ha hús hajónak sikerült áthaladnia rajta.²²

- Az alig 300 mérföldnyi Magellán-szoros valódi védelmét a környezetében uralkodó fizikai viszonyok, valamint az azokból fakadó hajózási nehézségek biztosítják. Ide erődítményt telepíteni több mint szükségtelen lett volna.
- A csendes-óceáni spanyol fűszerkereskedelmi útvonal kései kialakítása azt eredményezte, hogy a Maluku-szigetek a portugál érdekszférán belül maradtak. Tény, hogy amennyiben a spanyol hajózás intenzívebbé vált volna azáltal, hogy sikerül megtalálni a visszafelé vezető útvonalat, a tényleges foglalás elve győzedelmeskedett volna a feleket elválasztó hosszúsági kört világosan meghatározó tordesillasi szerződés megannyi obskúrus záradéka felett. A határvonal kijelölése a kor körülményei között egyébként is aligha járt volna sikerrel.

Ez utóbbi megállapítás következtében a Csendes-óceán északnyugati térségében az ibér berendezkedés módja is más lett volna, alkalmasint Spanyolország javára billent volna a mérleg.

A fentiekből még egy fontosabb következtetésre is utalhatunk e helyütt: nevezetesen, hogy szerény véleményünk szerint a hajózás történetével kapcsolatos kutatásoknak nem szabad elfelejtkeznie olyan „lényegtelen” tényezőkről, mint a hajó vagy a tenger, pedig ez sokszor megtörténik. Úgy vélem továbbá, hogy éppen ideje rehabilitálnunk Sesimbra szülöttét, Rodrigues Soromenhót, amivel nagymértékben hozzájárulhatunk a Kaliforniában élő portugál gyökerű kivándorló közösség identitásának megalapozásához. Végezetül nem árt emlékeztetni arra, hogy a spanyol uralom Magellán útjának köszönhető a Fülöp-szigeteken – amelyre a 19. század végéig spanyol gyarmatként is tekinthetünk –, s ennek következtében 60 milliós lakosságának 80 százaléka katolikus maradt, ahol a spanyol nyelv iránti érdeklődés újjáéledése nézetünk szerint nem várat sokáig magára. Az a tény pedig – engedtesék meg ezt is hangsúlyoznom –, hogy a tanulmányban elemzett hazautat nem sikerült egyből megtalálni, azzal a következménnyel is járt, hogy ma 600 ezer timori keresztény beszéli a portugál nyelvet, és a számuk egyre nő.

Fordította: Rákóczi István

22 Baião do Nascimento, 2002. 192.

Forrás- és irodalomjegyzék

1. Kiadott források és szakirodalom

Águas

1986 *Fernão de Magalhães. A primeira viagem à volta do mundo contada pelos que nela participaram.* Prefácio e notas de Neves Águas. Mem Martins, 1986. (A aventura portuguesa, 8.)

Baião do Nascimento

2002 Baião do Nascimento, José Felipe: *Fernão de Magalhães – Aspectos da sua navegação no „estreito de todos os santos”, hoje com o seu nome.* In: *Fernão de Magalhães e a sua Viagem no Pacífico. Antecedentes e consequentes. Actas do VII Simpósio de História Marítima.* Lisboa, 2002. 185–208.

Coutinho

1951–1952 Coutinho, Gago: *A náutica dos descobrimentos. Os descobrimentos marítimos vistos por um navegador. Colectânea de artigos, conferências e trabalhos do almirante Gago Coutinho.* I–II. Org. e prefácio de Comandante Moura Braz. Lisboa, 1951–1952.

Dicionário de história

1994 *Dicionário de história dos descobrimentos portugueses.* I–II. Ed.: Albuquerque, Luís de – Domingues, Francisco Contente. Lisboa, 1994.

Guláš–Leščinský

1979 Guláš, Štefan – Leščinský, Dušan: *A vitorlás hajók története.* Pozsony, 1979.

Heizer

1942 Heizer, Robert Fleming: *Archeological Evidence of Sebastian Rodriguez Cermeño's California Visit in 1595.* San Francisco, 1942.

Lagoa

1938 Lagoa [João António de Mascarenhas Judice], Visconde de: *Fernão de Magalhães. A sua vida e a sua viagem.* Com um estudo náutico do roteiro, pelo Almirante J. Freitas Ribeiro. Prefácio do Dr. António Baião. Livro I–II. Lisboa, 1938.

Morales

1975 Morales, José Luis: *Las derrotas de Magallanes y de Elcano en el primer viaje de circunnavegación.* In: *A viagem de Fernão de Magalhães e a questão das Molucas. Actas do II Colóquio Luso-Espanhol de História Ultramarina.* Ed.: Mota, A. Teixeira da. Lisboa, 1975. 345–360.

Pereira

2012 Pereira, José Manuel Malhão: *Estudos da história da Náutica e das navegações de alto-mar.* Lisboa, 2012.

Pérez-Bustamante

1975 Pérez-Bustamante, Ciríaco: *La expedición de Ruy López de Villalobos a las Islas del Pacífico.* In: *A viagem de Fernão de Magalhães e a questão das Molucas. Actas do II Colóquio Luso-Espanhol de História Ultramarina.* Ed.: Mota, A. Teixeira da. Lisboa, 1975. 611–626.

Pilot Chart of the North Pacific Ocean

1983 United States Naval Oceanographic Office – Defense Mapping Agency Hydrographic/Topographic Center et al.: *Pilot Chart of the North Pacific Ocean.* Washington D. C., 1983.

Pires–Rodrigues

1978 *A Suma Oriental de Tomé Pires e o Livro de Francisco Rodrigues*. Leitura e notas de Cortesão, Armando. Coimbra, 1978. (Acta Universitatis Conimbrigensis.)

Slocum

1900 Slocum, Joshua: *Sailing Alone Around the World*. H. n., 1900.

2001 Slocum, Joshua: *Vitorlával a Föld körül*. Bp., 2001.

Solano

1975 Solano, Francisco de: Navios y mercaderes en la ruta occidental de la espécies (1519–1563). In: *A viagem de Fernão de Magalhães e a questão das Molucas*. *Actas do II Colóquio Luso-Espanhol de História Ultramarina*. Ed.: Mota, A. Teixeira da. Lisboa, 1975. 579–610.

JOSÉ MANUEL MALHÃO PEREIRA

FROM MAGELLAN'S VOYAGE TO THE ESTABLISHMENT OF SPAIN'S SPICE ROUTE

NAUTICAL AND METEOROLOGICAL

The chief goal of Magellan's voyage was to find a passage between the Atlantic and the Pacific Oceans, as well as a sea route which would give access from the North to the production area of the spices. Having reached the area, the next thing to do was to map the return journey, thereby establishing a Pacific commercial route. After a brief description of the difficulties encountered by Magellan on his way, the paper explores the attempts of the *Trinidad* and some of the ships to return through the waters of the Pacific. The return voyage to America was first successfully completed in 1565, and in the following years the spice route of Spain was definitively established.