

CAMINOS SOBRE LA MAR.
LAS EXPEDICIONES A LAS ISLAS
DE LA ESPECIERÍA
DESPUÉS DE MAGALLANES, 1525-1564¹

Luis Alonso Álvarez
Universidad de A Coruña

Durante el año 2019 se conmemoró el quinto centenario de la salida de la armada de Fernão de Magalhães (1519-1522) en busca de las islas de la Especiería, llamadas también del Maluco o Molucas y en la actualidad pertenecientes a Indonesia. Con este motivo se están celebrando, con la participación de los dos países ibéricos implicados y pese a los desacuerdos iniciales,² numerosas efemérides que trajeron a la memoria la travesía del piloto portugués al servicio de la Corona de Castilla, entre ellas algún encuentro científico y diversas exposiciones, así como un

Fecha de recepción: 4 de septiembre de 2020

Fecha de aceptación: 1^º de junio de 2021

¹ Agradezco a los dos evaluadores anónimos sus observaciones sobre este trabajo. A uno de ellos, por las generosas alabanzas que me dirige; al otro, por sus comentarios a algunas de las secciones que me obligaron a replantear ciertas cuestiones en busca de una mayor comprensión.

² No fue bien entendida inicialmente la presentación de una candidatura para que la aventura magallánica fuera declarada Patrimonio Mundial de la Humanidad por la UNESCO, asunto que se resolvió al final con una solicitud conjunta de los dos países.

buen rosario de publicaciones.³ En el ámbito español, por lo que me alcanza, se efectuaron ya, a la espera de los que han de venir, significativos congresos en Valladolid, Burgos y Sevilla en los que participaron figuras relevantes en el conocimiento de la época.

La literatura existente sobre los viajes realizados por la Corona castellana a las islas de las Especies en el siglo XVI resulta abundante, como puede comprobarse en una ojeada a la bibliografía final. Sin embargo, mantiene desde mi punto de vista y de manera genérica algunas debilidades. En primer lugar, la de la desconexión innegable entre las distintas parcelas de la investigación. Se han estudiado los pormenores y el significado de diversas expediciones enviadas desde puertos castellanos –las de Fernão de Magalhães, Jofre de Loaísa, Estêvão Gomes, Sebastiano Caboto, García de Moguer y Simón de Alcabala–, como también las que partieron de México: las de Álvaro de Saavedra, López de Villalobos y, finalmente, la de Miguel López de Legazpi. Sin embargo, raramente se han examinado como una continuidad hasta alcanzar su destino final, las Filipinas, que es lo que da sentido a todas ellas. Otra parcela de la investigación ampliamente visitada y que no siempre mantiene esa conexión con los estudios anteriores es la de los conflictos que generó el interés castellano por competir con Portugal en la carrera de las especias y que van desde los Tratados de Tordesillas (1494) sobre el establecimiento de las zonas de influencia para ambas coronas, hasta la renuncia del emperador Carlos a sus derechos en el Tratado de Zaragoza (1529). Por ello, uno de los objetivos de este trabajo es situarlos en una línea temporal que nos conduce

³ La Sociedad V Centenario informa de alrededor de 200 actividades conmemorativas, entre académicas, divulgativas, audiovisuales, náuticas y de otras disciplinas a celebrar entre 2019 y 2022 en diferentes ciudades españolas y extranjeras, entre ellas Sevilla, Lisboa, Río de Janeiro, Montevideo, Buenos Aires, Santiago de Chile, Guam, Manila y Nueva York. Puede verse con detalle en <http://vcentenario.es/actividades/>

de Magalhães (1519) a Legazpi (1564) y ponerlos en relación con las estrategias políticas de la Monarquía Hispánica.

La segunda de las intenciones de esta investigación es precisar, también en esta línea de continuidad temporal, la financiación de las expediciones a las islas de las Especias. Sobre esta cuestión se han publicado algunos trabajos, los de Francesco D'Esposito y Sergio Sardone,⁴ con información procedente del Archivo de Indias, que analizan las de Magalhães, Loáisía, Saavedra y otras de menor alcance. La de Legazpi, estudiada por Luis Muro,⁵ se ha reconstruido a partir de fuentes mexicanas, que no proporcionan más que cifras aproximadas. Se trataría así de dar una unidad a las investigaciones realizadas por los investigadores italianos e insertarlas en las hechas en México y profundizar en el montante de estas últimas, especialmente la de Legazpi, que es la que resulta de mayor interés, también por sus costos elevados.

Por último, no hay que olvidar el interés que suscitó en la Corona castellana el atractivo de las expediciones a las islas de la Especiería, que no siempre coincidió con el de los inversores privados, como veremos. La búsqueda de las especias había presidido los objetivos del reinado de Carlos I, pero habría sido muy pronto desechada por los elevados costos de oportunidad que supondrían aquéllas en unas contiendas europeas en las que el emperador como tal se vio obligado a intervenir. Sin embargo, el fabuloso precio de las especias habría impulsado a su heredero el príncipe Felipe a proseguir en esta carrera, cuyo final sería la conquista de las Islas del Poniente, llamadas Filipinas, en su memoria. El resultado de este esfuerzo financiero –y fiscal– resultó infructuoso, dado que las islas no disponían de especies de valor comercial. Por otra parte, la unión de los dos estados ibéricos en su Corona habría hecho inservible en gran parte ese

⁴ D'ESPOSITO, "Il finanziamento dei viaggi", pp. 745-751. SARDONE, "El «Maluco»", pp. 223-255.

⁵ MURO, *La expedición Legazpi*.

esfuerzo. Por todo ello, se comprende el interés cambiante de los monarcas castellanos, que osciló entre el posible abandono de las islas a convertirlas en un territorio acorazado para la defensa de las Indias Occidentales frente a los competidores holandeses y británicos.

Las informaciones de primera mano que se han utilizado para ejecutar este trabajo proceden por lo general del Archivo de Indias sevillano, en especial de sus secciones *Patronato*, *Indiferente* y *Filipinas*, y de forma complementaria de archivos mexicanos (AGN) y locales (AMC). Se trata de cédulas reales, registros de navíos, emisiones de juros para la financiación de las armadas o cartas de gobernadores y virreyes, entre otras.

LA RELEVANCIA DE LAS ESPECIAS EN LA EUROPA DEL SIGLO XVI

Pero comencemos por el principio. Desde la Antigüedad, las especias fueron los productos vegetales –semillas, flores o frutos secos, cortezas de árbol y rizomas– indispensables para condimentar los alimentos o enmascarar su mal sabor y, sobre todo, para conservar las proteínas (carnes y pescados) y vinos durante la totalidad del ciclo agrícola. Pero se emplearon además copiosamente en las recetas médicas –de los catarros y dolores de muelas hasta el terrible mal de bubas–, y también como fragancias, estimulantes, afrodisíacos y hasta como moneda cuando escaseaba el metal. Resultaban por ello muy costosas para los consumidores porque eran productos exóticos, traídos de lejos –habitualmente de África y Asia–, razón que justificaba su elevado precio. Además, eran mercancías de escaso peso y volumen, lo que facilitaba su transporte, de modo que desde muy temprano se convirtieron en un producto-refugio, en un contexto de inflación, como hoy lo pueden ser el oro o los diamantes. Al adquirirse allende los mares en grandes cantidades y venderse al detalle, el comercio de las especias atraía a los

grandes mercaderes por los abundantes márgenes de beneficio que reportaba.⁶ Las de mayor consumo en Europa resultaron la pimienta y el clavo, sin duda las más apreciadas, la nuez moscada, el macis –la cáscara de la nuez–, el jengibre y la canela.

Los centros de producción más significados y que gozaron de mayor reputación en Occidente se localizaban sobre todo en el Sudeste Asiático y en menor medida en la costa atlántica africana. Así, la pimienta procedía del suroeste de la India (costa de Coromande), Malaca y Sumatra; el clavo, de las islas Molucas (Ambon, Ternate, Tidore, Moti y Maquián);⁷ la nuez moscada y el macis de las Islas de Banda; el jengibre de la India (costa de Malabar y Bengala) y la canela, de Ceilán y de la isla de Java. Las de menor calidad se encontraban en África, como la malagueña de Gambia o la falsa pimienta de Benín.

Los mayores centros de consumo se emplazaban en el gran espacio chino, en el dominio indomalayo y en los mercados europeos: el del Mediterráneo, el de Flandes y el del Mar del Norte. A mediados del siglo xv, dos grandes redes comerciales satisfacían la demanda de los mercados europeos, que serán los únicos objetos de este estudio. Una de ellas, la más septentrional, recorría la antigua ruta de la seda. Afloraba en China por Xi'an, atravesaba Dunhuang y los desiertos y estepas centrales para llegar a Kasgar y Samarcanda, ya en el Turquestán, rebasaba el Mar Caspio y remataba en Éfeso, en la costa de Turquía, con algunas variaciones. El recorrido situado más al mediodía nacía también en China (Xi'an), pero se bifurcaba en Kasgar, pasaba por Herāt en Persia y llegaba a Alepo (Siria) para alcanzar el Mediterráneo. Existían también otras dos rutas con numerosas variaciones que combinaban el viaje por mar y por tierra y que ya habían frecuentado los romanos siglos antes en una travesía

⁶ WELLS, "Especias", pp. 269-308.

⁷ Aunque las Molucas constituyen un grupo muy numeroso de islas, en el siglo xvi conformaban un territorio mucho más reducido, que quedaba restringido a las cinco señaladas.

que conocían con el nombre de Periplo del Mar Eritreo⁸ hasta llegar a las preciadas especias. La primera salía de las islas del Sudeste Asiático, pasaba a Malaca y Ceilán, bordeaba la Insulindia hasta alcanzar el golfo Pérsico, atravesaba después el desierto arábigo, Siria y Palestina para abrazar el Mediterráneo. La alternativa consistía en una bifurcación por la costa sur de Arabia hasta llegar al Mar Rojo y morir en Alejandría. En esas ciudades terminales se asentaban los suministradores europeos que distribuían el producto por todo Occidente.

El control político y militar del tráfico se vio alterado profundamente en el siglo xvi. Durante la Baja Edad Media, las Cruzadas y la *Pax Mongolica* (1250-1368) habían dado estabilidad a la ruta de las especias, controlada por mercaderes árabes y persas, mientras que la distribución en Europa era realizada por venecianos y más tarde por genoveses, que se abastecían en el gran bazar que era entonces Alejandría. Sin embargo, la llegada de la dinastía Ming y el hundimiento de los Yuang en la China de fines del Trescientos provocó una primera fisura en el tráfico, de la que derivó un alza sensible en el precio de las especias. Y con la caída de Constantinopla en 1453 y la expansión de los turcos otomanos, Génova perdió las factorías que tenía en el Mar Negro, mientras que Venecia aún pudo mantener las del Mar Rojo. Desalojada de sus bases, Génova será la impulsora, proporcionando inversiones y conocimiento geográfico y cartográfico, de una ruta alternativa al Sudeste Asiático —conocida a través del manuscrito de los viajes de Ludovico de Varthema, de gran difusión en toda Europa—⁹ que habría de bordear África y estaría detrás de las iniciativas atlánticas de portugueses, castellanos y marinos de otras procedencias.¹⁰

⁸ ARRIANUS, *Περίπλους τῆς Ἐρυθρᾶς*, pp. 139-232. Para los romanos, el Mar Eritreo abarcaba el Mar Rojo, el golfo Pérsico y el océano Índico.

⁹ VARTHEMA, *Itinerario*.

¹⁰ CZARRA, *Spices*, p. 101.

Pero las travesías por el Atlántico africano requerían navíos que soportasen los viajes de altura, algo que no tenían las galeras del Mediterráneo o la coca escandinava. Los avances habían llegado ya en el siglo XIII por la interacción de estas dos tecnologías náuticas, pero también por ciertas innovaciones significativas. Se necesitaban navíos con mayor capacidad de carga y de gran resistencia frente al oleaje del Atlántico que las galeras y, al tiempo, mayor velocidad, con un número superior de mástiles que combinasen las velas latinas –para maniobrar y sobre todo para bolinear, es decir, para navegar con el viento en la proa– con las velas cuadras impulsoras. Sin embargo, puede que el mayor descubrimiento haya sido el del timón axial o de popa, que simplificó las maniobras. Con estos avances, en los que tuvieron mucho que ver vizcaínos y portugueses, nació en los siglos posteriores una generación de navíos híbridos y aptos para la navegación por el Atlántico, como las carracas, carabelas y naos. Habían mejorado también los instrumentos de navegación y en el siglo XVI se incorporaron otros nuevos. Los árabes habían difundido ya la brújula o aguja de marear, se había extendido la práctica de la sonda engrasada para calcular la profundidad de los fondos marinos y se había impuesto el empleo de cartas marinas. En conjunto, la navegación dejó de ser una práctica basada en la experiencia y comenzó a tener relación directa con las ciencias, como la geometría euclidiana, la aritmética y el álgebra, la astronomía, la óptica y la medicina. Con el crecimiento de los negocios, se difundieron también ciertos instrumentos comerciales y financieros procedentes del bajo medievo. Se generalizó de este modo el modelo toscano de empresa mercantil y se desarrolló la banca para fomentarla, la letra de cambio, la contabilidad por partida doble, el seguro marítimo y otras herramientas en las que destacaron en especial los comerciantes burgaleses,¹¹ pero también los genoveses, florentinos, catalanes,

¹¹ CASADO, “Burgos y el nacimiento”, pp. 33-34.

flamencos y alemanes, que contaron con la complicidad de los primeros Estados modernos, Portugal y Castilla.

LA ORGANIZACIÓN DE LAS ARMADAS A LA ESPECIERÍA

Los lusitanos se adelantaron en la búsqueda de las especias por la ruta oriental que bordea el continente africano en una carrera en la que el genovés Cristóbal Colón, a las órdenes de la Corona de Castilla, creyó también encontrar por el poniente y acabó por reconocer nuevas tierras. Portugal protegió la ruta africana en 1455 con la bula papal *Pontifex Maximus*, mientras que los castellanos consiguieron lo propio en 1493 con la *Inter Cætera*, por las que la autoridad central de la cristiandad les concedía los descubrimientos presentes y futuros en Occidente, separados por un meridiano a 100 leguas al poniente de las Azores. No obstante, la necesidad de conseguir una mayor precisión aconsejó la elaboración de un nuevo convenio entre las dos potencias, el Tratado de Tordesillas de 1494, en donde se acordó extender la línea de demarcación a 370 leguas al oeste de Cabo Verde, de la que derivarían próximos desacuerdos al no adecuarse las medidas de la legua portuguesa y la castellana¹² y, sobre todo, al no disponerse sino hasta el siglo XVIII del cronómetro marino para medir con exactitud la longitud geográfica.¹³ El texto del Tratado repartía el Atlántico en dos áreas de influencia: la de levante, que blindaba los descubrimientos portugueses y reservaba la de poniente para los castellanos, pues la existencia de un océano intermedio—la Mar del Sur o Pacífico—no sería confirmada sino hasta 1513 por el conquistador Vasco Núñez

¹² Los tropiezos en la medición del grado terrestre derivan de un error en la medida de la legua marítima. Para los castellanos, el grado equivalía a 16,66 leguas, mientras que para los portugueses era de 15,5, una cifra más exacta. Véase SPATE, *The Spanish Lake*, p. XXI.

¹³ El primer cronómetro marino, aún muy imperfecto, el de John Harrison, un constructor británico de relojes, data de 1760. Véase SOBEL, *Longitude*.

de Balboa. Entretanto, los navíos portugueses habían alcanzado Calicut, el centro del comercio de la pimienta, situado en la costa occidental del Malabar, en la India, comandados por Vasco da Gama, amenazando el monopolio que otomanos, árabes y persas habían construido para la distribución en el Índico, pero también el de los venecianos que negociaban con ellos en el Mar Rojo. Desde entonces, Lisboa se convirtió en el gran mercado al que acudían comerciantes y financieros de toda Europa, quebrando la primacía de Venecia en la distribución europea. Con todo, el control portugués resultaba aún incompleto, pues les faltaban las especias de mayor valor, el clavo, la nuez moscada y el macis, que continuaban distribuyéndose por el atajo del Mar Rojo, dominado ahora por los otomanos. En este sentido, la toma de Malaca por la artillería lusitana les dio el paso a las islas de la Especiería, las anheladas Molucas, y la expedición de Antonio de Abreu y Francisco Serrão pudo completar la ruta por el Índico en 1512, guiados por pilotos malayos, alcanzando de este modo las especias más valoradas.¹⁴

Pero el éxito lusitano no impidió que los castellanos desechasen la búsqueda de una ruta occidental alternativa para alcanzar la Especiería, sino que los alentó aún más. Tras el “fracaso” colombino por encontrar un camino que llevase sus navíos directamente a la India, el obispo Fonseca, organizador de las armadas castellanas a la Especiería,¹⁵ planeó de inmediato

¹⁴ CZARRA, *Spices*, pp. 109-124; BOXER, *The Portuguese*, pp. 59-80.

¹⁵ De familia aristocrática de origen portugués y natural de Toro (Zamora), Juan Rodríguez de Fonseca se consagró a la carrera eclesiástica al servicio real desde su juventud. Fue sucesivamente obispo de Badajoz, Córdoba, Palencia y Burgos apoyado por el rey Fernando, que llegó a forzar a Roma en este último nombramiento, como contrapeso de las desmesuras de Colón. Pese a que no formó parte de la Casa de la Contratación sevillana, fue su inspirador y alcanzó a colocar en el organismo indiano a mercaderes burgaleses de su confianza y de la de Cristóbal de Haro, uno de los mayores comerciantes de la ciudad castellana, y creó en el Consejo de Indias un grupo de presión a tal efecto. Mantuvo durante tiempo la responsabilidad de la organización de las

nuevas expediciones con ese objetivo, dado que las especias seguían siendo el más importante. De ese modo, habían salido ya en 1499, aún bajo el patrocinio de la reina Isabel, las de Alonso de Ojeda, Juan de la Cosa y Amerigo Vespucci; y entre 1499 y 1500, las de Cristóbal Guerra y Pedro Alonso Niño, Diego de Lepe y Vicente Yáñez Pinzón. Todas ellas evidenciaron de manera definitiva la existencia de un nuevo continente interpuesto entre Europa y las Indias, por todo lo cual se intentó localizar un pasaje hacia él. En 1500 y 1501 se echó al mar la de Alonso Vélez de Mendoza; entre 1501 y 1502 las de Rodrigo de Bastida y Juan de la Cosa, y en 1502 y 1503 el cuarto viaje de Colón, que lo dedicó a reconocer, sin éxito, el istmo de Panamá en su búsqueda. Tras la muerte de la reina católica en 1504, el regente de la Corona castellana y rey consorte Fernando prosiguió en 1507 esas iniciativas con los recursos financieros del clan burgalés,¹⁶ con intereses en Flandes, centro de redistribución de las especias en el norte, organizadas ahora por la recién fundada Casa de la Contratación de Sevilla (1503), que sustituyó al obispo Fonseca. De esa manera, salió en 1508 la expedición de Vicente Yáñez Pinzón y Juan Díaz de Solís, que no encontraron el pasaje ni en el Istmo de Panamá ni en el Golfo de México. Entretanto, los portugueses se habían ya adelantado en la carrera de las especias al desembarcar en las Molucas en 1513 y el rey don Manoel, respaldado por el burgalés afincado en Lisboa Cristóbal de Haro, del que hablaremos más adelante, envió una expedición siguiendo los pasos de Solís poco tiempo después. La competencia portuguesa, la incertidumbre de la navegación y sobre todo las oportunidades alternativas que ofrecía la conquista americana hicieron que los esfuerzos se centrasen más en la exploración

armadas a la Especiería y finalmente fue nombrado el primer presidente de Consejo de Indias. Véanse otros datos biográficos en AZNAR VALLEJO, “Juan Rodríguez de Fonseca”, y también en SAGARRA GAMAZO (ed.), *Burgos, legua cero*, pp. 129 y 134.

¹⁶ SAGARRA GAMAZO (ed.), *Burgos, legua cero*, pp. 128-129.

de este continente,¹⁷ con abandono momentáneo del camino occidental de las especias.

Sin embargo, un nuevo acontecimiento hizo que el regente rey Fernando retomara el proyecto cuando en 1513 Vasco Núñez de Balboa atravesó el Istmo de Panamá y arribó por tierra el Pacífico. Habría, pues, que encontrar ese pasaje si se quería que las naos castellanas alcanzasen las islas de la Especiería por el poniente. Pero convencidos de que el paso no estaba en el istmo, la última armada de Solís (1515) enfiló hacia el sur por la costa atlántica americana sin resultados, pero pudo explorar un año después el Río de la Plata, denominado en su honor Río de Solís.¹⁸ La muerte del rey Fernando en 1516, la regencia del cardenal Cisneros y la llegada del príncipe Carlos, el futuro emperador, que se rodeó de consejeros flamencos que reemplazaron la ayuda financiera de los burgaleses por la de los banqueros alemanes (Fugger y Welser), retrasaron la salida de nuevas expediciones de los castellanos hacia la Especiería.¹⁹

Para que las cosas comenzaran a movilizarse habría que esperar el abandono de Lisboa de dos personajes fundamentales. Uno de ellos era el comerciante burgalés Cristóbal de Haro,²⁰ con fuertes intereses en los negocios del azúcar, esclavos y sobre todo de las especias en Flandes, Portugal, Inglaterra y Francia,

¹⁷ SARDONE, “El «Maluco»”, p. 225.

¹⁸ La relación histórica de los viajes puede verse en detalle en LEÓN GUERRERO, “Objetivo Especiería”, pp. 95-111. Sobre la figura y la navegación de Solís, véase MEDINA, *El Portugués*.

¹⁹ SAGARRA GAMAZO (ed.), *Burgos, lengua cero*, p. 133.

²⁰ Una de las mayores fortunas del clan burgalés, con negocios en toda Europa. Estableció residencia en Lisboa desde 1505, atraído por el negocio de las especias, el azúcar y los esclavos. Se sospecha que promovió algunas de las expediciones portuguesas y en concreto la que llegó al Río de la Plata antes que la de Solís. Tuvo algún mal encuentro con el rey don Manoel, al que financiaba, por el olvido del portugués de la indemnización de un cargamento de esclavos perdido, lo que lo llevó a conectar con Magalhães, Fonseca, los Welser y Fugger para organizar la búsqueda de una nueva ruta occidental a la Especiería.

que dejó Lisboa y se instaló en Sevilla. El otro, el decepcionado Magalhães (acompañado del cosmógrafo Rui Falero), que había tenido ciertos desacuerdos con el rey don Manoel,²¹ y que pasó a ofrecer sus servicios al monarca castellano para retomar el camino al Sudeste Asiático por la ruta occidental. Se acordó así formar una nueva expedición, que costearon el emperador en su mayor parte, el obispo de Burgos Fonseca²² y el propio comerciante Cristóbal de Haro, que consiguió arrastrar al negocio como socios a los banqueros alemanes y con ello atraer el interés de los consejeros del rey Carlos.²³ Formada por cinco navíos, la flota salió del puerto de Sanlúcar en 1519, bajó en latitud por el Atlántico sur siguiendo la ruta de Solís y reconoció el estrecho que llevaría su nombre en la punta más austral de América. Entró poco después en el Pacífico y exploró algunas islas hasta llegar a las que llamó de los Ladrones (que cambiarían más adelante el nombre por el de Marianas), y posteriormente a las que denominó de San Lázaro (futuras Filipinas), donde en

²¹ Había sido piloto durante varios años y conocía el comercio de las especias por su residencia en Malaca. Sin embargo abandonó Portugal al no ser recompensado adecuadamente por sus servicios. Véase KELLENBENZ, *Los Fugger*, p. 214.

²² Fonseca aportó su parte con fondos personales, pero también con los procedentes de la recaudación de la Bula de la Cruzada.

²³ Fonseca fue el que presentó el grupo a los consejeros flamencos del rey Carlos, que rechazaba una expedición financiada por particulares, hasta que finalmente se acordó hacerla mixta, con la participación de la Corona y los mencionados socios comerciales. Véase SAGARRA GAMAZO (ed.), *Burgos, leguacero*, p. 136. Con todo, la legislación prohibía la concurrencia financiera en la armada a los extranjeros, algo que se solucionó poco después con el decreto dado en Valladolid el 10 de diciembre de 1522, por lo que es probable que la contribución de los banqueros alemanes se hubiese realizado a través de Haro. Véase KELLENBENZ, *Los Fugger*, p. 215. Por su parte, los banqueros alemanes se habían acercado a los intereses castellanos en lugar de colaborar con los portugueses porque creían firmemente que la nueva ruta occidental conducía más rápidamente a Malaca, el centro de distribución del clavo, que bordeando África. KELLENBENZ, *Los Fugger*, p. 213.

la de Mactan resultó muerto por los naturales. Su segundo de a bordo, Juan Sebastián Elcano, se hizo cargo de lo que quedaba de la armada y llegó al archipiélago de las Molucas, donde fue bien recibido por el sultán de la isla de Tidore, que se declaró vasallo del emperador y autorizó la construcción de una factoría castellana. Era la respuesta local al asentamiento previo portugués en la de Ternate. Finalmente, y tras bordear África, alcanzó las costas andaluzas en 1522. El éxito de la expedición, pese a los costos en vidas y navíos, estuvo en rodear por primera vez el globo terráqueo, en traer especias por valor de casi ocho millones de maravedíes,²⁴ como veremos, y sobre todo en estimular la organización de nuevas armadas a las Molucas por la ruta occidental.

Una de las derivadas del viaje del portugués fue la incertidumbre e inseguridad que suscitó en la corte lusitana el hecho de que los castellanos pudieran compartir el comercio de las especias y, por lo mismo, vaciar en la práctica los acuerdos adoptados en el Tratado de Tordesillas. Por su parte, la Corona castellana estaba convencida de que sus competidores habían excedido la línea de las 370 leguas al oeste de las islas de Cabo Verde y que su antimeridiano en el Pacífico no debería pasar más al este de la India, por lo que las Molucas quedarían bajo su jurisdicción. Para resolver la situación se emplazaron ambas coronas a celebrar una junta de expertos en Badajoz y en Elvas en 1524,²⁵ sólo dos años después del regreso de la expedición que había comandado Magalhães. Pero pretender que cosmógrafos y entendidos acordasen una

²⁴ SARDONE, “El «Maluco»”, p. 226. El cargamento, que fue trasladado a Coruña para su venta (KELLENBENZ, *Los Fugger*, p. 215), consistió básicamente en clavo—tan sólo pequeñas partidas de otras especias, como canela, macis y nuez moscada— y pesó entre 524 y 528 quintales. Véase FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, *Colección de los viajes*, iv, pp. 247-248.

²⁵ Por parte de los castellanos acudieron Hernando Colón, Simón de Alcazaba, el doctor Salaya Maestro, fray Tomás Durán, Pedro Ruiz de Villegas y Juan Sebastián Elcano. “Reunión de comisionados en la frontera de Portugal”, AGI, *Patronato*, 48, r. 12.

solución suponía negar que el problema era político. De hecho, las cartas marinas impresas por los participantes estaban deliberadamente exageradas en su longitud y latitud para desorientar a los competidores que las habían de utilizar. Pero también era un problema técnico, de esclarecimiento del número de leguas que tenía el grado terrestre. El desacuerdo fue pues unánime,²⁶ lo que convenció al emperador para reanudar de nuevo los viajes a la Especiería.

La segunda de las derivadas de la expedición guarda relación con el segundo navío de la armada de Magalhães, *La Trinidad*, al mando de Gonzalo Gómez de Espinosa, que intentó la vuelta por el Pacífico con su propio cargamento de clavo. El intento resultó fallido porque, tras seis meses de viaje, regresó a las Molucas donde fue apresado por los portugueses. En las respuestas al interrogatorio hecho a Andrés de Urdaneta, uno de los naufragos de la flota de Loaísa, por el Consejo de Indias, se habla de ese misterioso navío:

Que [en] las dichas islas habían cargado dos naos de clavo, e que la una habían traído a Castilla cargada de clavo a SM, que es la de Juan Sebastián, y la había recibido SM, y la habían descargado en Sevilla; y que iba otra nao, de que era capitán el dicho Gonzalo Gómez de Espinosa. Después de haber partido de las dichas islas con la otra nao, porque hacía mucha agua, se volvió a la dicha isla de Tidore, donde la estancaron del agua que hacía; y que después, porque le había parecido que era tarde para venir al cabo de Buena Esperanza, *había tomado la vía de la Nueva España, y con vientos contrarios, habiendo pasado cierto tiempo, había vuelto al Maluco*, donde los portugueses, que estaban haciendo la dicha fortaleza, salieron de la dicha isla de Terrenate con navíos de armada, y la

²⁶ NOWELL, "The Loaísa Expedition", p. 327.

tomaron y prendieron al dicho capitán, y a los otros castellanos que en ella iban, y les tomaron la dicha nao con todo el clavo.²⁷

La importancia del testimonio procede de que se trata de la primera vez que se mencionaba la posibilidad de llegar a las Molucas por la vía mexicana, pero también de las dificultades para encontrar la ruta de regreso, como veremos más adelante.

EL ESTABLECIMIENTO DE LA CASA DE LA CONTRATACIÓN DE LA ESPECIERÍA DE A CORUÑA

La tercera de las derivadas del viaje de Magalhães-Elcano fue la decisión que tomó el emperador Carlos de proseguir con mayor audacia la organización de nuevas armadas a las Molucas y repetir la gesta del portugués por la ruta que él mismo había descubierto. Para acometer esas iniciativas se estableció en la ciudad herculina una segunda Casa de la Contratación, al margen de la que ya existía en Sevilla desde 1503. La habían solicitado en apariencia la alta nobleza y el clero gallegos antes de la celebración de las Cortes de Santiago y A Coruña de 1520, convocadas para buscar respaldo financiero para la coronación del emperador.²⁸ Con anterioridad, el obispo Fonseca había reunido en Melide una junta de los diputados gallegos, a la que acudieron entre otros el conde Fernando de Andrade, el conde de Benavente, el marqués de Astorga, la condesa de Lemos, el conde de Altamira, el obispo de Lugo y así hasta un total de 21 representantes. De la reunión salió un manifiesto en el que tomaban partido por el rey frente a los que cuestionaban su autoridad, pero también

²⁷ La cursiva es mía. “Declaraciones dadas por Andrés de Urdaneta y Macías del Poyo, en el interrogatorio que se les hizo por el Consejo de Indias sobre el viaje de Loáísa”, 1537, AGI, *Patronato*, 37, r. 35. Se ha modernizado la grafía original y se han incluido signos de puntuación en todas las referencias documentales que figuran a continuación.

²⁸ FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, *Colección de los viajes*, v, pp. 193-195.

contra los que ponían en duda la actuación de la aristocracia en el conflicto de las Comunidades, y se solicitó al tiempo recuperar la perdida representación en Cortes y el establecimiento de una nueva Casa de la Contratación en A Coruña independiente de la de Sevilla. La primera de las peticiones fue denegada por el rey, pero no así la segunda.²⁹ En realidad, la aprobación había resultado de un compromiso previo de Cristóbal de Haro y el obispo Fonseca con el rey Carlos y la nobleza gallega, lo que revela el reforzamiento del papel financiero del clan burgalés frente al sevillano en la carrera de Indias.³⁰

El establecimiento de la Casa de la Contratación de la Especiería se asemeja al modelo de las “casas” portuguesas, como la Casa de Ceuta, la de Minas, la de Guiné o la de la India.³¹ La coruñesa estuvo gobernada, algo común en la administración de Castilla, por un factor, figura que ocupó el propio Cristóbal de Haro, encargado de aprestar las futuras armadas que habrían de salir de A Coruña;³² un contador, oficio que habría de desempeñar Juan de Samano, un hombre de Francisco de los Cobos en la Secretaría de Indias, y un tesorero, para el que fue nominado Bernardino Meléndez, de los entresijos de la administración.³³ De esa manera, dos años más tarde, en 1522, la Corona firmó una capitulación en la que anticipaba ya su creación,

²⁹ PULGAR FERNÁNDEZ, “La Casa de la Contratación”, p. 93.

³⁰ SARDONE, “El «Maluco»”, p. 227.

³¹ CUESTA DOMINGO, *A Casa da Contratación*, p. 133.

³² SAGARRA GAMAZO (ed.), *Burgos, legua cero*, pp. 139-140. El nuevo cargo requería que el factor reuniese y movilizase recursos públicos y privados para la nueva empresa de la Especiería en Castilla, pero también en el extranjero. SARDONE, “El «Maluco»”, p. 230.

³³ El título de tesorero, dado en A Coruña, lleva fecha de 17 de mayo de 1520, pero no se hizo efectivo sino hasta el 17 de noviembre de 1522 con el juramento del cargo delante del factor, Cristóbal de Haro, y el contador Juan de Samano. Véase “Título de tesorero de la Contratación de la Especiería concedido a Bernardino Meléndez y juramento que hizo del cargo posteriormente”, en *Colección general de documentos*, 1920, III, pp. 97-101.

emitiendo un decreto regulador pocos meses después.³⁴ La letra del decreto, una cédula real de la que sólo se conserva un único ejemplar en el archivo municipal coruñés, resulta significativa:

Señalamos y diputamos la dicha ciudad y puerto de La Coruña por lugar conveniente para las dichas nuestras armadas y mandamos que en ella se haga y funde y resida la Casa de la dicha Contratación por el tiempo que nuestra merced y voluntad fuere y viéremos que conviene a nuestro servicio y bien de la dicha negociación.³⁵

Las atribuciones del nuevo organismo quedaron también resumidas en la cédula real. En primer lugar, se le atribuía a la Casa de la Contratación la organización de las armadas a la Especiería. Además, éstas tendrían que retornar al puerto coruñés. En tercer lugar, que “en ella y no en otra parte estén y residan los dichos nuestros oficiales” y, finalmente, que los capitanes, maestros, pilotos, marineros y pasajeros de las armadas tendrían que venir “a la dicha ciudad de La Coruña a cargar y descargar y a registrarse ante los dichos nuestros oficiales”.³⁶

Existen, sin embargo, poderosas razones que inducen a pensar que la elección de la ciudad herculina como origen de las expediciones a la Especiería estaría más en las ventajas de localización de su puerto y no sólo en el compromiso del rey por el libramiento de fondos para la coronación imperial en las Cortes de 1520. Estaba, además, mejor situado que el de Sevilla

³⁴ Firmada en Worms tras embarcar Carlos V para ser coronado emperador. VELO PENSADO, *La vida municipal*, p. 41.

³⁵ “La provisión que VM manda dar a La Coruña porque se ponga allí la Casa de la Contratación de la Especiería”, Valladolid, 24 de octubre de 1522, en AMC, AC, c. 2618, núm. 115.

³⁶ AMC, AC, c. 2618, núm. 115. Esta cédula anticipa ya la caída de la prohibición de la participación extranjera en la financiación de las armadas, algo que confirmará el decreto de 13 de noviembre de 1522, sólo un mes después, y que habría de facilitar la participación de los Fugger y Welser en la expedición de Loáisa. Véase KELLENBENZ, *Los Fugger*, p. 217.

(“el mejor que hay en todos vuestros reinos y más a propósito para la navegación”, según el memorial presentado al monarca) para satisfacer la gran demanda de especias de los mercados europeos, porque “estando en la Coruña la especiería, es como si estuviese en Flandes, y pues allí se gasta la mayor parte, y muy poquito en levante, es bien se ponga cuan más cercano se pueda poner de aquella navegación”.³⁷

Constituía al tiempo una ventajosa competencia frente a Lisboa, el puerto de arribada de las especias asiáticas por la ruta oriental, por lo que

[...] todas las naos que vienen de poniente y levante, principalmente de Flandes e Inglaterra, y Francia, Alemania, Escocia, Dinamarca, Noruega y de otras muchas partes donde es principalmente todo el gasto de la especería, les es muy más cerca y más seguro y breve el viaje. Mandando VM asentar allí la negociación es excusar de ir por ello a Lisboa; y asentando la casa en la Andalucía, allende de otros muchos inconvenientes que hay, es este [*viaje*] muy grande, porque hallándolo en Lisboa a comprar, no pasarían el cabo de San Vicente.³⁸

Se trataba asimismo de un puerto marítimo frente al fluvial hispalense, de maniobras complicadas para los navíos de mayor porte y calado:

Esta negociación y navegación y trato de la especiería para el bien y pro de ella, es necesario se negocie y navegue con naos grandes por muchas razones: porque las naos pequeñas, la mucha cantidad de mantenimientos que son menester; segundo, el largo viaje conforme a la gente que la nao lleva, ocupa la mayor parte de la nao. Lo

³⁷ “Memorial presentado al Emperador sobre las ventajas que resultarían de establecer en la Coruña la Casa de Contratación para el comercio de la especiería”, s/f, AGI, *Patronato*, 48, r. 2.

³⁸ *Colección general de documentos*, 1921, iv, pp. 31-34.

otro, que cargadas las cámaras y quintaladas del capitán, oficiales y marineros, no queda lugar en que se pueda cargar lo del armazón, y se paga tanto de sueldo a la gente, como de la nao gruesa [...] y nao grande en ninguna manera puede subir la ribera de Sevilla.³⁹

El puerto sevillano, por el contrario, tenía algunas otras desventajas para la conservación de los navíos: “Y las causas por que no se puede poner la negociación en Sevilla, es por la ribera ser de agua dulce, y con los grandes calores se cría en ella mucho gusano, y hacen mucho daño a las naos, y antes que de allí se despachen para hacer la armada, salen comidas”.⁴⁰

El *hinterland* coruñés disponía de abundancia de maderas para la construcción naval y se encontraba, además, más cerca de los astilleros vizcaínos. Tenía a su favor también que constituía una plaza comercial donde los seguros marítimos para los clientes del norte corrían a un precio inferior a la desmesura de los sevillanos:

Allende de las causas sobredichas a navegar la especiería de la Coruña o a navegarla de la Andalucía va mucho en el riesgo; y habiéndose de asegurar, costaría más de cuatro por ciento el seguro de cualquier lugar de la Andalucía que de la Coruña, en que va mucha suma de dinero por año.⁴¹

La ciudad herculina ubicaba finalmente una Casa de la Moneda y la Audiencia y Capitanía General del Reino de Galicia, otros factores a tener en cuenta.

Entretanto, el Consejo de Indias, que conocía el memorial anterior, aún se preocupó por elaborar una contrarréplica dirigida al emperador, muy poco conocida por los estudiosos, en la que

³⁹ Colección general de documentos, 1921, iv, pp. 31-34.

⁴⁰ Colección general de documentos, 1921, iv, pp. 31-34.

⁴¹ Colección general de documentos, 1921, iv, pp. 31-34.

defendía la superioridad del puerto sevillano frente al coruñés o el gaditano.⁴² Se basaba en argumentos muy genéricos y hasta cierto punto pintorescos, entre otros el de que la ciudad herculina no disponía de una suficiente colonia de mercaderes “en tanta abundancia ni tan ricos como en dicha ciudad de Sevilla y su comarca”, o que estaba rodeada de montañas y, por lo mismo, su entorno agrario no podría satisfacer la demanda que habría de generar la presencia del comercio. Asimismo, destacaba la existencia de un mercado franco que bloquearía el crecimiento de las rentas del rey, la mayor distancia de la Coruña respecto a las islas de la Especiería y, finalmente, la “nobleza de la ciudad de Sevilla y aun su antigua lealtad”. En consecuencia, los autores del manifiesto concluían que, de no instaurarse la Casa de la Especiería en Sevilla, ésta recibiría “muy grande desfavor y daño” y no podría volver “a lo que era en muchos años”.⁴³ La negativa del soberano a aceptar la petición hispalense vino dada en la cédula real ya citada: que la mejor opción “era la ciudad de La Coruña, así por el bueno y franco puerto que tiene como porque en él puedan surgir navíos grandes según para la dicha navegación y trato se requiere y por otras muchas causas y proveyos que en ello hay”.⁴⁴

Pero quizá una de las razones que más debieron influir en la elección del puerto coruñés haya sido la presión ejercida por los comerciantes burgaleses, con presencia casi universal en plazas castellanas, portuguesas y del norte de Europa ante el emperador Carlos y frente a los intereses sevillanos de la Casa de la

⁴² “Las razones que por la ciudad de Sevilla se dan para la contratación de la especiería no se mudar a La Coruña ni a otra parte”, s/f [1522?], AGS, CCA, DIV, 48, 2. Por la información que figura en este nuevo documento, el concejo de Cádiz debió presentar también otro memorial ofreciendo su puerto, mejor situado que el de Sevilla, pero se desconocen referencias ulteriores.

⁴³ AGS, CCA, DIV, 48, 2.

⁴⁴ “La provisión que VM manda dar a La Coruña por que se ponga allí la Casa de la Contratación de la Especiería”, Valladolid, 24 de octubre de 1522, en AMC, AC, c. 2618, núm. 115.

Contratación. La elección de Sevilla hubiese supuesto trasladar sus negocios del norte (ferias de Burgos y Medina y los puertos de la cornisa cantábrica), fundamentales en los negocios de exportación.⁴⁵ Tres de los apellidos que más se repetían en los papeles de los suministradores de las expediciones coruñesas eran los Haro, Salamanca y Covarrubias. Cristóbal de Haro tenía agentes en Amberes, la principal ciudad comercial europea, Lisboa –en la que residió él mismo al menos hasta 1515 para unirse al proyecto de Magalhães– y Sevilla, a donde se trasladó después de romper sus negocios con el rey portugués. Desde la capital andaluza tomaba parte en todo género de negocios relacionados con las especias, el tráfico de esclavos y el azúcar, por lo que fue uno de los que financiaron la expedición de Magalhães y más adelante la de Loaísa.⁴⁶ Por lo que respecta a los Salamanca –Francisco y Gaspar–, algún académico sostiene la hipótesis de la influencia sobre el emperador de esta familia,⁴⁷ originaria de Burgos. Un Gabriel de Salamanca figuraba entre los altos funcionarios de la cancillería de Castilla desde 1514 y pasó después a la del rey Fernando para gestionar los fondos destinados al futuro emperador. En A Coruña residía también una familia de mercaderes nominados Salamanca que acabaron finalmente como proveedores de armadas posteriores.⁴⁸ Resulta el mismo caso del armador de la flota de Loaísa, Diego de Covarrubias, que sustituyó a Cristóbal de Haro como factor de la Casa de la Especiería.

Probablemente hayan sido este conjunto de razones las que pesaron en la decisión del emperador para la elección del puerto coruñés, situado estratégicamente entre el norte y el sur de Europa, entre Amberes, el gran mercado de las especias, y Lisboa, el centro de recepción de las llegadas de Asia. Sean

⁴⁵ CASADO, “Burgos y el nacimiento”, pp. 49-50.

⁴⁶ CASADO, “Burgos y el nacimiento”, pp. 47-50.

⁴⁷ VELO PENSADO, *La vida municipal*, pp. 41-42.

⁴⁸ VELO PENSADO, *La vida municipal*, p. 41.

estas últimas, o el conjunto de las razones anteriores, las actas municipales nos revelan las peticiones que el rey Carlos exigió al consistorio herculino para articular las decisiones posteriores. Una de las más significativas fue la de obtener la renuncia del concejo a cargar tributos –derechos de entrada y salida– sobre las especias llegadas de Asia, lo que favorecía sobre todo al clan de los burgaleses. Pero el monarca obligó también a mantener los “privilegios y libertades [...] a los mercaderes extranjeros o naturales que viniesen a residir en la ciudad”, lo que apuntaría asimismo la hipótesis anterior. Apremió además a la construcción de un edificio para albergar la Casa de la Contratación, que habría de contar con muelle propio, al suministro de maderas y mano de obra –calafates, herreros, peones– para la construcción de los navíos y aún forzó el ingreso de cuatro regidores reales en el concejo.⁴⁹ Finalmente, el rey exigió incluso la cesión de los materiales para la edificación de tres fortalezas para la defensa del puerto,⁵⁰ que de hecho, por lo que veremos enseguida, no se llegaron a realizar si no hasta un siglo más tarde, salvo los cimientos del primero de los castillos, el de San Antón.⁵¹

La ciudad, por su parte, solicitó el nombramiento como procurador del regidor Pedro Sarmiento y se obligó a suministrar 10 000 carros de piedra y mantener a 100 jornaleros durante los tres años que se preveía podían durar las obras. Se comprometió, asimismo, a aprovisionar expediciones futuras mediante la creación de diez hornos para cocer los bizcochos de mar –el pan marinero–, a recoger el vino necesario (300 pipas) y a contratar

⁴⁹ “Lo que se ha de pedir a La Coruña si allí se pone la Casa de la Especiería”, s/f [1522?], AGI, *Patronato*, 48, r. 1.

⁵⁰ En relación con los tres castillos defensivos del puerto, estarían “el uno a par de San Francisco, en la isla de la peña grade que allí está; el otro de la otra parte a la punta de la entrada del puerto, y el otro a la torre del espejo bajo ella”. AGI, *Patronato*, 48, r. 1. Únicamente se respetó la localización del primero, el de San Antón.

⁵¹ SAAVEDRA VÁZQUEZ, “A Coruña en la Edad Moderna”, pp. 143-145 y 189-191.

toneles, aceite, vinagre, carnes y pescado en salazón, sebos, sal, cueros, platos y vajilla. De manera provisional y mientras se remataba el nuevo edificio, se utilizarían las instalaciones y el personal de la ceca coruñesa.⁵² Simón de Alcazaba, otro portugués al servicio de la corte castellana y participante en la Junta de Badajoz como responsable del apresto de las expediciones, diseñó un proyecto de astillero para la construcción de navíos y lonjas que habrían de financiarse con los derechos de la sisa.

Tras el éxito alcanzado por la de Magalhães-Elcano, la Casa de la Especiería organizó cuatro expediciones a las islas Molucas por la ruta occidental, pero también exploró otras derrotas. En octubre de 1524, dos años después del establecimiento formal de la institución, la del portugués al servicio de la Corona de Castilla, Estêvão Gomes. Ocho meses más tarde, en julio de 1525, la de García Jofre de Loaísa, de la que hablaremos de inmediato. En diciembre de 1525, sólo cinco meses después, la del también portugués Simón de Alcazaba y, finalmente, en enero de 1526, la última, la de Diego García de Moguer, un veterano de las armadas de Magalhães y Solís.

LA ARMADA DE LOAÍSA

En principio, el candidato mejor situado para comandar la gran armada era Juan Sebastián Elcano: era la recompensa mínima que cabría esperar por los servicios prestados en la expedición de Magalhães. Sin embargo, su persona fue vetada por el Consejo de Indias, en apariencia porque se precisaba un almirante que transmitiese una mayor autoridad ante la marinería con el fin de evitar conflictos como los sucedidos en la flota del portugués. De ahí que acabase por imponerse la figura de Loaísa, de mayor

⁵² “Lo que se ha de pedir a La Coruña si allí se pone la Casa de la Especiería”, s/f [1522?], AGI, *Patronato*, 48, r. 1. Véase también VELO PENSADO, *La vida municipal*, p. 42.

prestigio social y con el apoyo del Consejo de Indias que presidía su tío García.⁵³ Pero en segundo plano, no deja de llamar la atención que Elcano fuese un hombre de Cristóbal de Haro⁵⁴ y del obispo Fonseca, excluido por ello en el contexto de la pugna de intereses entre la Casa de la Contratación y el Consejo de Indias, dominado ahora por el clan sevillano. Pero, ¿quién era realmente el tal Loáisá? García Jofre de Loáisá (o Loaysa, en la grafía de sus contemporáneos) mantiene una biografía enigmática, de orígenes poco conocidos.⁵⁵ El patronímico Jofre—dicho también Jofré, Jufre o Cofre— procede presumiblemente del francés Geoffrey. En este sentido, nos resulta conocido un Jofre de Loáisá, caballero francés a las órdenes de Alfonso X en 1281 en los reinos de Valencia y Murcia. Recibió ciertas mercedes en tierras de Murcia y habría sido posiblemente el fundador de los Loáisá castellanos y americanos. Sus bienes le habrían sido sustraídos a los herederos, que no quisieron reconocer a Jaime I como rey de Murcia, a fines del siglo XIII. Pero en 1315 les fueron devueltos al reconocer aquéllos los derechos de la Corona de Aragón sobre ese territorio.

Las referencias que tenemos de nuestro expedicionario se reducen a bien pocas. Conocemos con suficiente seguridad

⁵³ “Para los oficios preeminentes que son necesarios proveer para la armada de la Especiería, están nombrados por el Consejo de las Indias, que se juntó en casa del gran chanciller con el comendador mayor de Castilla y doctor Carvajal, las personas siguientes: Para capitán general de la armada para llevarla y traerla, se nombra por todo el Consejo al comendador Loáisá. Por gobernador y capitán general y quedan en el Maluco en la contratación, se nombra [a] don Íñigo Manrique, alcaide de Málaga [...]. Para los tres oficios [...], que son tesorero, contador y factor se nombran [a] Alonso de Solís, de Salamanca, para tesorero; Francisco de Salmerón, escribano del Consejo, contador; Diego de Covarrubias, factor”, 1524. AGI, *Indiferente general*, 737, n. 1-bis.

⁵⁴ SAGARRA GAMAZO (ed.), *Burgos, legua cero*, p. 123.

⁵⁵ Sus referencias biográficas proceden del *Diccionario de Historia*, II, p. 772; FERNÁNDEZ, *Historia y anales*, p. 135; CHIRINO, *Historia de la provincia*, p. 48; FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, *Biblioteca Marítima*, I, p. 539 y MELLÉN BLANCO, “García Jofre de Loaysa”.

que nació en Ciudad Real, aunque en fecha incierta. Por el apócope *frei* sabemos que pertenecía a una orden militar, en su caso la de San Juan de Rodas en Barbalos, Salamanca. Sus padres fueron Álvaro de Loáisía y María González de Yanguas, vecinos de Plasencia. Jofre era el mayor de cinco hermanos: Hernando, vecino de Plasencia; Juan, obispo de Mondoñedo; Álvaro, comendador de Paracuellos, y María y Catalina, de las que no tenemos otra noticia. Pero la referencia más significativa y que le sirvió para medrar en la administración de Castilla fue el parentesco con fray García de Loáisía y Mendoza, de la orden de predicadores, confesor del rey, primer presidente del Consejo de Indias, inquisidor general y arzobispo de Sevilla.⁵⁶ Posiblemente a instancias suyas, Jofre fue propuesto como miembro del Consejo Real y embajador en Londres en 1492.⁵⁷ Según el cronista Pedro Chirino, participó en 1519 en la embajada ante el sultán turco Selín (Selim I), hijo de Bayaceto (Bayezid II).⁵⁸ En 1525, por último, se le nombró general de la armada que salió de A Coruña en demanda de la Especiería y gobernador del Maluco, es decir, de las islas y tierras que se podrían descubrir con plantaciones de especias. Y según la relación escrita por Andrés de Urdaneta, que participó en la expedición, murió el 30 de junio de 1526 tras atravesar el estrecho de Magallanes sin poder alcanzar su objetivo.⁵⁹

⁵⁶ BARRADO BARQUILLA, “García de Loáisía y Mendoza”.

⁵⁷ AGS, RGS, leg. 149209, 296.

⁵⁸ CHIRINO, *Historia de la provincia*, p. 48.

⁵⁹ Se conservan cuatro testimonios de Urdaneta sobre la expedición: *a*) “Relación del viaje de la Armada del comendador García de Loáisía a las islas de la Especiería o Molucas en 1525 y sucesos acaecidos en ellas hasta el de 1536 por el capitán Andrés de Urdaneta”, s/f, BP, *Sección Manuscritos*, núm. 1465, fols. 17-75. Esta relación constituye su diario de a bordo que le había sido incautado en Portugal y recuperado por el rey Felipe tras su proclamación como soberano portugués, quien hizo buscar en los archivos lisboetas (HIDALGO NUCHERA, “La figura”, p. 43); *b*) “Relación que yo, Andrés de Urdaneta, hago de la armada de Loaysa que partió para el Maluco”, Valladolid, 26 de febrero de

La Casa de la Especiería participó activamente en la organización de la armada. Ordenó la construcción de siete navíos –tres en A Coruña y cuatro en Vizcaya–⁶⁰ que fueron artillados en Ferrol, mientras que los bastimentos fueron aportados por el concejo herculino.⁶¹ La *Santa María de la Victoria*, de 360 toneles,⁶² gobernada por el propio Loáisía; la *Sancti Spiritus*, de 240 toneles, comandada por Elcano y de armador alemán;⁶³ la *Anunciada*, de 204 toneles, capitaneada por Pedro de Vera; la *San Gabriel*, de 156 toneles, dirigida por Rodrigo de Acuña; la *Santa María del Parral*, de 96 toneles y guiada por Jorge Manrique de Nájera; la *San Lesmes*⁶⁴ (96 toneles, conducida por Francisco de Hoces) y el patache *Santiago* (60 toneles, con Santiago Guevara). En su mayor parte pertenecían a armadores bilbaínos.⁶⁵ En total, la expedición movilizó 250 tripulantes,

1537, AGI, *Patronato*, 37, r. 36; c) “Relación de lo que dijeron ciertos testigos con juramento que les tomó por los del Consejo de las Indias sobre el viaje del comendador Loáisía a los Malucos, según lo más largo que se contiene en las declaraciones”, Valladolid, 4 de septiembre de 1536, AGI, *Patronato*, 37, r. 32 y d) “Relación del viaje y tiempo que tardaron Andrés de Urdaneta, natural de Villafranca en la provincia de Guipúzcoa, y Macías del Poyo, natural de la ciudad de Murcia, del viaje que hicieron a los Malucos con el comendador Loaysa”, Valladolid, 4 de setiembre de 1536, AGI, *Patronato*, 37, r. 34.

⁶⁰ UNCILLA, *Urdaneta*, p. 26. Para los vizcaínos, AGI, *Indiferente general*, 420, l. 9, f. 4v. Con todo, los materiales para la construcción de los navíos (cobre, mástiles, brea, pez, cordaje y otras mercancías) fueron adquiridos por Cristóbal de Haro y Jakob Fugger en las ciudades de Lübeck y Danzig. Véase KELLENBENZ, *Los Fugger*, p. 217.

⁶¹ SAGARRA GAMAZO (ed.), *Burgos, legua cero*, p. 141.

⁶² Como unidad de capacidad en los navíos, el tonel era de origen vizcaíno, aunque se usaba en todo el norte peninsular y también en las armadas a la Especiería. Mantenía una relación con la tonelada, empleada más en Sevilla y en la flota de Indias, de 10 toneles por 12 toneladas. Con todo, existían muchas variaciones en este tipo de medidas.

⁶³ VELO PENSADO, *La vida municipal*, p. 44.

⁶⁴ En honor del patrón de la ciudad de Burgos.

⁶⁵ VELO PENSADO, *La vida municipal*, p. 44.

de los que una parte estuvo conformada por experimentados marineros que habían sobrevivido a la expedición de Magalhães.

La flota salió del puerto coruñés el 24 de julio de 1525, tres años después de lo que se había proyectado, por presiones diplomáticas de los portugueses;⁶⁶ se adentró en el Atlántico hacia el sur e hizo escala en la isla de La Gomera, donde se abasteció de agua, leña, carne fresca y recambios para las velas.⁶⁷ En enero de 1526 llegó al Estrecho de Magallanes con muchas dificultades y algún naufragio, entró en el Pacífico, donde murió el propio Loaísa, alcanzó las islas Marianas, Mindanao (en las Filipinas) y finalmente las Molucas (Gilolo, la actual Almahera), el objetivo de la armada, con costos muy elevados en vidas y materiales: de los 250 tripulantes y siete naves, únicamente llegaron 105 en un solo navío. Uno de ellos había naufragado en el estrecho, otros al penetrar en el Pacífico; el patache *Santiago* perdió su derrota, aunque el piloto consiguió llegar a las costas occidentales novohispanas —y Cortés aprovechó su experiencia para próximos viajes desde México—,⁶⁸ y, finalmente, se dio por desaparecida a la *San Lesmes*.⁶⁹ Sólo regresó la *San Gabriel* al puerto de Baiona en Galicia.⁷⁰ Muchos de los tripulantes aguardaron en las Molucas, donde recibieron ayuda de la expedición de Saavedra, enviada como veremos desde México por el Marqués del Valle,

⁶⁶ CUESTA DOMINGO, *A Casa da Contratación*, p. 216.

⁶⁷ FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, *Viajes y descubrimientos*, pp. 96-97. En los viajes de exploración resultaba fundamental disponer de lugares de reabastecimiento durante la travesía.

⁶⁸ “Relación que dio Juan de Areizaga de la navegación de la armada de Loaísa hasta desembarcar el estrecho y de los sucesos de la nao Santiago que se separó allí y aportó a Nueva España”, en FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, *Colección de los viajes*, v, pp. 223-225. Véase también GÓMEZ CANEDO, *Los gallegos*, p. 26.

⁶⁹ VELO PENSADO, *La vida municipal*, p. 44.

⁷⁰ “Información sobre la llegada del navío San Gabriel”, 1527. AGI, *Patronato*, 37, r. 22 y “Autos formados a instancias del fiscal de Su Majestad contra don Rodrigo de Acuña, capitán de la nao San Gabriel”, 1537, AGI, *Patronato*, 38, r. 7.

con continuos conflictos con los militares portugueses.⁷¹ Entre los tripulantes estaba Miguel de Urdaneta, que aprendió de los marineros malayos y de los indígenas micronesios el secreto de la influencia de los vientos y las corrientes marinas en la navegación de altura, lo que resultó imprescindible para las siguientes expediciones enviadas desde Nueva España.⁷²

Casi pareja a la de Loaísa, pocos meses antes había salido también del puerto de A Coruña, en octubre de 1524, la armada de Estêvão Gomes con un objetivo complementario, el de encontrar el “paso del noroeste”. Gomes, uno de los portugueses que se había trasladado a Castilla con Magalhães y participado como piloto del navío *Trinidad*, fue nombrado piloto mayor de la expedición por indicación del emperador y después capitán de la nave *San Antonio*. Por diferencias con el almirante, había desertado en el estrecho y arribado a Sevilla en 1521, por lo que fue encadenado, sometido a juicio y posteriormente exculpado.

⁷¹ Además de los que se citan en la nota 57, sobre el viaje de Loaísa existen abundantes derroteros, relaciones e interrogatorios que se tomaron a los supervivientes. Los más conocidos son la relación y el derrotero de Fernando de la Torre (1528), en AGI, *Patronato*, 37, r. 24; la declaración del marinero Juan de Mazuecos (1534), AGI, *Patronato*, 37, r. 30; la relación de algunos testimonios (1535), AGI, *Patronato*, 37, r. 32; una relación anónima del viaje (1535), AGI, *Patronato*, 37, r. 31; la del abad Juan de Areizaga, CODOIN, 1865, [1ª serie], iv, pp. 556-559; la del marinero Francisco de París (1536), AGI, *Patronato*, 37, r. 33 y finalmente la de Francisco Dávila (1527), en FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, *Colección de los viajes*, v, pp. 223-225.

⁷² La influencia de los vientos en la navegación por el Índico (y también por el Pacífico) era ya conocida por los pilotos y marineros desde la Antigüedad. Los romanos, por ejemplo, navegaban con ellos para hacer el *periplo*, como vimos más atrás, un viaje de más de 8 000 kilómetros y un año de duración que salía de las costas del nordeste africano para alcanzar especias y otras mercancías suntuarias en las tierras más occidentales de la India. Partían entre mayo y agosto, cuando el monzón soplabla hacia el levante, y volvían entre noviembre y marzo, cuando lo hacía hacia el poniente. Véanse TURNER, *Spices*, pp. 165-171 y MASCAREÑAS PÉREZ-ÍÑIGO Y MASCAREÑAS GONZÁLEZ, “El comercio de las especias”, p. 77. El mismo conocimiento de los vientos llevó a la India desde el sur de África a Vasco da Gama.

Había convencido a Carlos de la necesidad de retomar la búsqueda del paso del noroeste, es decir, el estrecho que debería estar en la costa noratlántica americana para llegar al Pacífico y desde allí ponerse en derrota hacia el Catay o Catayo, que eran los nombres con los que los europeos conocían en aquel tiempo a la China. Según un contemporáneo,

[...] iba este piloto en demanda de un estrecho que se ofreció hallar en Tierra de Bacallaos por donde pudieran ir a la Especiería en más breve que por otra ninguna parte, y de traer clavos y canela y las otras especias y medicinas que de allá se traían.⁷³

El monarca quiso así jugar a dos cartas, la de Loáisá, que debería ir por el paso del suroeste siguiendo la derrota de Magalhães, y la de Gomes, que lo hacía por el noroeste. El emperador le ordenó así construir

[...] una carabela de porte de hasta cincuenta toneladas, armada y fornecida de mantenimientos por un año, y algunas mercaderías, que pueda costar armada y puesta en orden hasta mil y quinientos ducados.⁷⁴

En ella habría de ir él por capitán. En realidad, el soberano costeó tan sólo la mitad de la operación y abrió la puerta a la participación privada (“por hacer merced a nuestros súbditos y naturales”) hasta completar la otra mitad que asumió el concejo herculino, que proporcionó bastimentos, municiones y tripulación.⁷⁵ El portugués capitaneó y pilotó así una carabela, la *Anunciada*, de 50 toneles y 29 hombres que atravesó el Atlántico

⁷³ LÓPEZ DE GÓMARA, *La historia general*, I, fol. 51v. Tierra de Bacallaos, actual península del Labrador.

⁷⁴ “Capitulación celebrada con el piloto Esteban Gómez para descubrir el Catayo oriental”, *Colección general de documentos*, 1921, IV, pp. 105-107.

⁷⁵ SAGARRA GAMAZO (ed.), *Burgos, lengua cero*, pp. 139-140.

norte hasta llegar a la península del Labrador o Tierra de los Baccallaos. Al no encontrar el estrecho, recorrió la costa en derrota sur hasta alcanzar y explorar la Florida en 1525. Gomes regresó sin localizar el paso, pero nos dejó el legado de un fascinante mapa —era también un excelente cartógrafo— en el que se perfilaron por vez primera las líneas de la costa atlántica del norte de América.⁷⁶

LA FINANCIACIÓN DE LAS EXPEDICIONES

En principio, la expresión financiación resulta algo confusa por su carácter polisémico y englobar dos realidades bien diferenciadas. En primer lugar, hace alusión al agente que costeó la expedición, fuese el Tesoro público o inversores particulares. Y en segundo, a quien adelantó el líquido mientras no se hiciesen efectivos los pagos iniciales. Las cuentas de la armada de Loáisía han sido abundantemente reelaboradas, a causa del desorden en que se encuentran en los archivos, por Francesco D'Esposito⁷⁷ y sobre todo por Sergio Sardone⁷⁸ a partir de los libros de Tesorería de la Casa de la Contratación sevillana, pero también de los cuadernos de contabilidad del comerciante burgalés Cristóbal de Haro, de quien ya hemos hablado. Sabemos, así, que la flota de Loáisía estuvo costeada en un 71% por el emperador y sólo en un 29 por particulares. Mientras que en América y Asia las expediciones para los descubrimientos e incluso conquista se cubrían mayoritariamente con aportaciones de particulares, en la metrópoli predominaba la participación de la Corona, aunque se fue introduciendo la modalidad de participación mixta. La caída de la financiación pública que se observa conforme transcurren

⁷⁶ Todas las referencias a la preparación del viaje y travesía pueden verse en MEDINA, *El portugués Esteban Gómez*. El descubrimiento del paso no lo consiguió sino hasta 1906 el explorador noruego Roald Amundsen.

⁷⁷ D'ESPOSITO, "Il finanziamento dei viaggi", pp. 745-751.

⁷⁸ SARDONE, "El «Maluco»", pp. 223-255.

los años obedeció en especial al elevado endeudamiento de la Hacienda Real con los compromisos europeos del emperador, por lo que se impuso de manera paulatina la entrada directa de particulares, que firmaban un compromiso bajo la fórmula clásica de la “capitulación”.⁷⁹

Cuadro 1
FINANCIACIÓN DE LAS EXPEDICIONES A LA ESPECIERÍA
DURANTE EL REINADO DE CARLOS I (MARAVEDÍES)

<i>Expediciones</i>	<i>De la Corona</i>		<i>De particulares</i>		<i>Totales</i>
	<i>Valores</i>	<i>Porcen- tajes</i>	<i>Valores</i>	<i>Porcen- tajes</i>	<i>Valores</i>
Fernão de Magalhães	6 454 209	77.4	1 880 126	22.6	8 334 335
Estêvão Gomes	281 250	50.0	281 250	50.0	562 500
Jofre García de Loáisa	17 354 261	71.4	6 951 427	28.6	24 305 688
Sebastián Caboto	1 500 000	15.9	7 910 619	84.1	9 410 619
Simón de Alcazaba*	18 750 000	90.3	2 023 444	9.7	20 773 444
<i>Totales Castilla</i>	44 453 709	70.1	18 932 877	29.9	63 386 586
Álvaro de Saavedra	0	0.0	18 118 350	100.0	18 118 350
<i>Totales</i>	44 453 709	54.5	37 051 227	45.5	81 504 936

* Cancelada.

FUENTES: AGI, *Patronato*, 37, r. 38; *Colección general de documentos*, 1920, III, pp. 3-5 y 6-27 y IV, pp. 104 y 105; SARDONE, “El «Maluco»”, p. 235.

⁷⁹ SARDONE, “El «Maluco»”, pp. 244-245.

En el cuadro 1 podemos apreciar la confirmación de los razonamientos anteriores. Mientras que en las expediciones salidas de puertos de la Corona de Castilla, salvo la de Sebastiano Caboto, dominaron las aportaciones públicas (con un promedio de 71.4%), las expedidas desde México –aquí sólo figura la de Álvaro de Saavedra, pero ocurrió lo mismo con la de Ruy López de Villalobos, que veremos más adelante– se mantuvieron únicamente con inversiones privadas.⁸⁰ Ahora bien, la de García de Loáisía requiere un cálculo detallado. En la documentación contable figura siempre asociada a la de Estêvão Gomes, quizá por salir ambas del puerto coruñés con sólo meses de diferencia y obedecer a un mismo proyecto imperial, alcanzando un costo total de 24 868 188 maravedíes. Se trata de una cantidad significativa, tres veces superior a la de Magalhães, en la que la Corona participó con un 71.4% (17 354 261 maravedíes) y el resto del capital fue aportado por financieros y comerciantes.⁸¹ No obstante, es posible desagregarlo porque conocemos el costo de la armada de Gomes, que aparece en las conocidas capitulaciones que firmaron el piloto y el emperador y que ascendieron, como hemos visto, a 1 500 ducados, es decir, 562 500 maravedíes. Si sustraemos esta cantidad a la total que nos proporciona Sardone, nos aportará el resultado neto de la expedición de Loáisía, o lo que es lo mismo, 24 305 688 maravedíes, como figura en el cuadro 1.

Por otra parte, la participación pública fue adelantada por los particulares que se muestran en el cuadro 2, que hace referencia a sus acreedores en el año 1525, entre ellos los conocidos banqueros alemanes Fugger y Welser, Cristóbal de Haro, el conde de

⁸⁰ Así lo ratificó el emperador en carta enviada a la Audiencia de México. “Copia certificada de una Real Cédula (Zaragoza, 1 de abril de 1529), dirigida a la Audiencia de México, ordenándole que haga pagar a Hernán Cortés, todo lo gastado en la armada que envió al Maluco, a cargo de Álvaro de Saavedra Cerón, en busca y ayuda de otras tres armadas anteriores.” Madrid, 25 de noviembre de 1529. AGI, *Patronato*, 43, n. 2, r. 7.

⁸¹ SARDONE, “El «Maluco»”, pp. 223-255.

Andrade, altos funcionarios de la Corona y algún mercader local. La inversión se destinó básicamente al pago a los armadores, a adquirir vituallas, aprovisionamientos y bastimentos para el viaje y también para salarios y pagas de los oficiales y marinería.

Pero mientras no se hiciesen líquidas las cantidades asignadas a la nueva armada, había que disponer de dinero inmediato para ponerla en marcha. Para ello, lo que hace el Tesoro público es emitir deuda para conseguir los adelantos precisos, una deuda que en gran parte fue adquirida por el factor de la Casa de la Especiería, Cristóbal de Haro. La forma adoptada para ello fue la de los *juros* en cualquiera de sus modalidades (*vitalicios*, *perpetuos* y *al quitar*).⁸²

Cuadro 2
ACREEDORES DE LA ARMADA DE LOAÍSA EN 1525
(DUCADOS)

<i>Razón social</i>	<i>Inversión</i>
Jerome Fugger y Sobrinos	10000
Bartolomé Welser y Compañía	2000
Conde Hernando de Andrade	685
Doctor Beltrán (del Consejo de Indias)	200
Juan de Sámano (contador de la Casa de la Especiería)	100
Cristóbal de Haro	2150
Vasco García (vecino de Betanzos)	200
Gutierre de Sandoval	120
Juan de Tomba (flamenco)	150
Pablo de Gamarra (flamenco)	50
Fernán Yáñez	300
Lope Gallego	100
Alonso de Espinosa (asentista en Sevilla)	300
Juan López de Haro (hijo de Cristóbal de Haro)	150

FUENTE: AGI, *Patronato*, 37, r. 17 y elaboración propia.

⁸² SARDONE, “El «Maluco»”, p. 231.

LAS ÚLTIMAS EXPEDICIONES Y EL FINAL
DE LA CASA DE LA ESPECIERÍA

La Casa de la Especiería coruñesa intentó organizar nuevas expediciones a las islas Molucas. La noticia de la formación de la flota de Loáisía, tras conocerse en Sevilla, desarrolló una réplica, la comandada por el experimentado piloto Sebastiano Caboto y financiada por comerciantes modestos de origen alemán, ingleses, castellanos, catalanes, genoveses y otros italianos. Se componía de cuatro buques y más de 150 tripulantes y levó anclas en 1526, sólo un año después. Sin embargo, el marino veneciano al servicio del mejor postor modificó su derrota y en lugar de dirigirse a la Especiería se internó en el Río de la Plata con la intención de alcanzar el mítico “Birú” o Perú,⁸³ una tierra alrededor de la cual corrían en Europa leyendas seductoras y en cuya búsqueda se aplicaban los Pizarro. Un año antes, en diciembre de 1525 y sin conocerse aún la fortuna de Jofre de Loáisía, el propio Simón de Alcazaba, nombrado capitán general para el Maluco, acordó con el emperador construir otras tres naves –la *San Antonio*, capitana, la *San Llorente* y la *Santiespiritus*–⁸⁴ para una nueva expedición a la Especiería, pero hubo de retrasarla hasta 1527, cuando Cristóbal de Haro pudo hacer efectivos los juros en su poder de armadas anteriores.⁸⁵ La flota, que pretendía alcanzar las islas por la ruta portuguesa, no llegó a levar anclas debido a las negociaciones para la renuncia del emperador a sus derechos sobre la Especiería.⁸⁶ Asimismo, en enero de 1526, desconociendo

⁸³ SARDONE, “El «Maluco»”, p. 228.

⁸⁴ AGI, *Patronato*, 45, r. 6.

⁸⁵ La nueva armada la financió básicamente el emperador, como puede verse en el cuadro 1, y participó en ella Cristóbal de Haro, que intentó atraer sin éxito a los dos banqueros alemanes. Véase KELLENBENZ, *Los Fugger*, p. 221. Sobre la frustrada expedición de Alcazaba, véase CODOIN, 1866 [1ª serie], vol. v, pp. 97-117.

⁸⁶ VELO PENSADO, *La vida municipal*, p. 44; PULGAR FERNÁNDEZ, “La Casa de la Contratación”, p. 100; SARDONE, “El «Maluco»”, p. 229.

también la suerte del comendador Loaísa y compitiendo con la de Sebastiano Caboto, se hizo a la mar en Fisterra la gobernada por Diego García de Moguer, un veterano de la de Magalhães y piloto de la de Solís, con una carabela –la misma que había empleado Estêvão Gomes–, un patache y una tripulación de 40 hombres. La armada fue financiada únicamente por particulares, dado que el emperador rechazó su participación, entre ellos el todopoderoso Cristóbal de Haro, Alonso de Salamanca, Ruy Basante y el aristócrata gallego Fernando de Andrade,⁸⁷ en suma, la propia administración de la Casa de la Especiería. La flota alcanzó las costas del Brasil y los ríos Paraguay y Paraná –donde encontraron algún naufrago de la expedición de Caboto salida de Sanlúcar– sin localizar el paso magallánico del suroeste.⁸⁸

Los escasos éxitos alcanzados y el elevado costo de las armadas a las Molucas salidas de A Coruña convencieron al emperador, que necesitaba además dineros para sus compromisos en Europa, de poner fin a su obstinación por las especias y la Casa de la Especiería cerró para siempre sus puertas en 1528. Sus activos materiales y humanos fueron transferidos a su gemela sevillana de donde habían salido. Un año después, Carlos

⁸⁷ SAGARRA GAMAZO (ed.), *Burgos, legua cero*, p. 140. El conde Hernando o Fernando de Andrade era también regidor del concejo de Betanzos según ERÍAS MARTÍNEZ Y VEGA FERREIRA, “Betanzos y su provincia”, p. 186, y figura más adelante como alto funcionario de la Casa de la Contratación de Sevilla. VELO PENSADO, *La vida municipal*, p. 44, habla únicamente de una operación financiada por comerciantes coruñeses, algo que no se sostiene. KELLENBENZ, *Los Fugger*, p. 220, incluye, además, a los Fugger y Welser a través de Cristóbal de Haro.

⁸⁸ “Asiento que el conde de Andrada y Cristóbal de Haro tomaron en nombre de SM con Diego García”, A Coruña, 14 de agosto de 1525, AGI, *Indiferente general*, 415, l. 1, ff. 27r.-28v.; “Real cédula del asiento y capitulación tomado por el conde Hernando de Andrada y Cristóbal de Haro para hacer una armada y viaje de descubrimiento”, Toledo, 10 de febrero de 1526, AGI, *Indiferente general*, 415, l. 1, ff. 29r.-31v. y “Relación y derrotero de Diego García que salió de La Coruña en 15 de enero de 1526 en el Mar Océano y llegó el de 27 al río de Paraná...”, 1526, AGI, *Patronato*, 44, r.2.

renunciaría en el Tratado de Zaragoza a favor de sus competidores lusitanos a los derechos que poseía sobre aquellas tierras y todo lo situado al poniente de una línea de demarcación que pasaría por las Islas de las Velas y Santo Tomé, a 17 grados en el ecuador o 297.5 leguas al oriente de las Molucas. Se trataba de una retirada en la que tenía también mucho que ver su matrimonio con Isabel de Portugal, hermana del rey João III de Avis.⁸⁹

Entretanto, quedaba una vía por explorar, la que habría de conducir de manera concluyente a los castellanos a las islas Molucas: la vía de la Nueva España. En la década de 1520, Cortés estaba ya instalado en unas tierras reconocidas y sólo en parte conquistadas, por lo que las exploraciones fueron insistentes tanto en la costa del Atlántico como en la del Pacífico, el legendario Mar del Sur. De hecho, él mismo en persona recorrió el sur de las Californias y el mar que lleva su nombre. Por eso no tiene nada de extraño que le sugiriese al emperador la construcción de una flota para recoger a los naufragos de las expediciones de Loáisá y de Caboto. Poco tiempo después e informado el Consejo de Indias, Carlos envió una cédula a Cortés en la que le instaba a construir una armada para ir a la Especiería.

Para saber qué se hizo de la dicha nao capitana, llamada *La Trinidad*, y de la gente que en ella quedó en las dichas islas de Maluco, como para saber la llegada de dichas armadas a ellas y el suceso que han tenido, convenía que con diligencia se enviase por esas partes una carabela o dos a traer la relación de ello.

Ahora bien, esto no excluía que se explorasen otras tierras del Maluco:

Y será bien que proveáis cómo en las dichas carabelas o bergantín se lleven algunas cosas de rescate, para que a falta de no hallar las

⁸⁹ SARDONE, "El «Maluco»", pp. 228-229.

dichas nuestras armadas, o por *si toparen alguna isla o tierra rica*, puedan contratar y rescatar en ella.⁹⁰

Acompañaba a la cédula una declaración en la que Carlos se desentendía de la financiación de la armada, que habría de recaer en el propio conquistador.⁹¹ Así fue como salió al mar en el puerto de Zihuatanejo –actual estado de Guerrero– en noviembre de 1527 una flota de tres navíos gobernada por Álvaro de Saavedra.⁹² Dos de ellos se perdieron en el Pacífico, pero la capitana alcanzó la isla de Tidore, en las Molucas, donde encontró a los supervivientes del viaje de Loaísa.⁹³ Allí adquirieron los expedicionarios un cargamento de clavo de 60 quintales y emprendieron el regreso en derrota este-nordeste, como se sabía, pero los vientos alisios de levante lo trajeron de nuevo a las Molucas. Como escribieron algunos sobrevivientes de la expedición de Loaísa, “por el mes de junio de este año [de 1528] se despachó el navío de Saavedra con clavo para la Nueva España para dar aviso y caminó más de setecientas leguas y con vientos contrarios. [A]l cabo de seis meses volvió allí a Tidore [...]”.⁹⁴

⁹⁰ “Cédula del Emperador a Hernán Cortés para que despache desde los puertos de la costa occidental de Nueva España algunas embarcaciones al Maluco para saber el paradero de las que fueron con Magallanes y Loaísa”, FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, *Colección de los viajes*, v, pp. 440-441. Letra cursiva mía.

⁹¹ “Testimonio de la presentación de la cédula, cartas e instrucción de S.M. para que el Marqués del Valle don Fernando Cortés enviase ciertos navíos a la Mar del Sur en demanda del capitán Loaysa que fue a las Islas del Maluco; y cómo pidió a los señores presidente y oidores de México le mandasen pagar los gastos que hizo para el avío de dichos navíos”, México, 1526-1532. AGI, *Patronato*, 43, n. 2, r. 8.

⁹² AGI, *Patronato*, 43, n. 2, r. 5.

⁹³ “Orden a la Audiencia de México para que Cortés pague los gastos de apresto de la armada”, 1529. AGI, *Patronato*, 43, n. 2, r. 7. Transcrita en FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, *Viajes y descubrimientos*, p. 204.

⁹⁴ “Relación de lo que dijeron ciertos testigos con juramento que se les tomó por el Consejo de las Indias sobre el viaje del comendador Loaysa a los Malucos”, 1535. AGI, *Patronato*, 37, r. 32.

Enfilaron por segunda vez más hacia el sur –un error deplorable, como demostraría años después Urdaneta–, donde reconocieron algunas islas de la Melanesia, pero de nuevo los vientos contrarios los llevaron al punto de partida.⁹⁵ Intentaron hacerlo de nuevo en 1529, girando ahora más hacia el norte, tal como relatan los documentos resumidos por Fernández de Navarrete:

Partieron de esta isla con viento este-noreste, dirigiéndose al norte, y navegaron hasta ponerse en 26 grados, donde murió Álvaro de Saavedra; poco antes de su fallecimiento llamó a la gente y a todos rogó que navegasen hasta 30 grados [...]. Continuaron la navegación hasta 31 grados de latitud norte, siempre con vientos contrarios; se hallaban a distancia de 1 200 leguas de los Malucos y a 1 000 de la Nueva España; y no ayudándoles los vientos, arribaron desde aquella latitud hasta llegar a una isla de los Ladrones.⁹⁶

La referencia de Navarrete resulta imprescindible para entender las razones por las que no pudieron finalizar el viaje –habían recorrido ya más de la mitad del camino para llegar a México–, pero también para confirmar que ya se conocía que había que subir en latitud para alcanzar la corriente de Kuro-Shivo que habría de llevarles a tierras americanas, algo que no pudieron completar. No habían salido de las Molucas en el tiempo del monzón de verano, que de ese modo habría soplado en dirección noreste y las hubiera llevado a la costa novohispana. El navegante Saavedra pasaría, sin embargo, a la memoria de las exploraciones por encontrar la travesía que llevaba de México a las islas de la Especiería.⁹⁷ El resto de los expedicionarios fueron capturados

⁹⁵ AGI, *Patronato*, 37, r. 32.

⁹⁶ FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, *Viajes y descubrimientos*, pp. 254-255. La relación del marinero Vicencio de Nápoles insiste también en las mismas circunstancias de la navegación hacia el nordeste hasta llegar a los 31 grados de latitud. *CODOIN*, 1866, [1ª serie], vol. v, p. 98.

⁹⁷ SARDONE, “El «Maluco»”, p. 229.

por los portugueses y tan sólo los ocho últimos sobrevivientes regresaron a Lisboa en 1534. Restaba, pues, descubrir el camino que habría de conducirles a México de vuelta, o como ellos mismos señalaban, el deseado tornaviaje.

Aún en 1531, el propio Consejo de Indias había hecho una consulta en la que insistía ante el emperador en la conveniencia de dar continuidad a los viajes desde México:

Sería bien que fuesen una o dos carabelas, en nombre de VM, con sola la gente y costa necesaria a los Malucos; y porque en ninguna cosa se innovase lo capitulado y contratado con el serenísimo rey de Portugal, no fuesen por cabo de Buena Esperanza ni por el estrecho de Magallanes, ni saliesen las carabelas de estos reinos de Castilla, sino de uno de los puertos de las Indias de la Mar del Sur, especialmente en Colima, donde el marqués del Valle don Hernando Cortés tiene aparejo para ello; o en la provincia de Guatemala, donde el adelantado Pedro de Alvarado tiene ya un navío hecho y hace ya otro en aquella Mar del Sur; o en Nicaragua, donde el capitán y gobernador Pedrarias de Ávila y el alcalde mayor tienen comenzados otros navíos.⁹⁸

Aparentemente se trataba de encontrar a los náufragos de las expediciones de Loaísa y de Saavedra, cuando en realidad lo que pretendían era dar continuidad a los viajes a las Molucas. Como señala el documento, “y [a]demás de estos provechos que pueden resultar de la ida de estos navíos, podrían en aquella navegación descubrir algunas islas o tierras en los límites de Castilla, de que redundase a vuestro Real servicio”.⁹⁹

⁹⁸ “Consulta hecha a S. M. por el Consejo de Indias sobre enviar desde Colima, en las costas de Nueva España, dos carabelas para saber del suceso de la armada de Loaísa, y de la que el Rey de Portugal envió al río de la Plata”, FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, *Colección de los viajes*, v, pp. 330-334.

⁹⁹ “Consulta hecha a S. M. por el Consejo de Indias sobre enviar desde Colima, en las costas de Nueva España, dos carabelas para saber del suceso de

LA CONTINUIDAD DE LAS EXPEDICIONES
Y EL ESTABLECIMIENTO CASTELLANO EN ASIA, 1542-1565

Desentendido el emperador de los asuntos de la Especiería tras su renuncia, fueron las autoridades novohispanas con sus propios recursos las que persistieron en los viajes exploratorios para localizar el camino de regreso, siempre, claro está, con la aprobación explícita del emperador o del príncipe Felipe, incorporado desde muy temprano a las tareas de gobierno. Sin embargo, los nuevos intentos de Cortés, descartada la posibilidad de encontrar un paso por el Istmo de Panamá u organizar expediciones en busca de un trayecto septentrional (Diego Hurtado de Mendoza, en 1532, y Diego de Becerra y Hernando de Grijalva, en 1533), quedaron condenados al fracaso, así como también la escuadra que él mismo capitaneó en 1535 o las exploraciones de Tapia en 1537 y de Francisco de Ulloa en 1539.¹⁰⁰

La última de las armadas enviada desde México por encargo del virrey Antonio de Mendoza fue la de Ruy López de Villalobos (1542-1544), dos décadas después de la de Saavedra. El proyecto surgió de una capitulación que firmaron con el emperador el propio virrey y el comisionado para los descubrimientos en la Mar del Sur y segundo de Cortés, Pedro de Alvarado y que, tras la muerte de este último, financió tan sólo Mendoza.¹⁰¹ El objeto de la expedición consistía singularmente en encontrar el camino de regreso de Asia a México. Pero no se excluían los descubrimientos y conquista de nuevas tierras e islas

la armada de Loaísa, y de la que el Rey de Portugal envió al río de la Plata”, FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, *Colección de los viajes*, v, pp. 330-334.

¹⁰⁰ GONZÁLEZ, “Expansión de Nueva España”, p. 211.

¹⁰¹ “El adelantado Pedro de Alvarado sobre las armadas para descubrir islas Poniente y costas Tierra Firme”, Jalisco, 28 de marzo, 1541. AGI, *Patronato*, 194, r. 59. El emperador quiso dejar bien claro que la financiación de la flota no estaba entre sus compromisos: “sin que nos, ni los reyes que después de nos vinieren, seamos obligados a vos pagar ni satisfacer los gastos que en ello hiciéredes”, *CODOIN*, 1886, 2ª serie, vol. II, pp. 9-10.

que estuvieran fuera de la jurisdicción de Portugal. Con todo, el emperador, informado del asunto, le ordenó al virrey que mantuviera discreción absoluta para no exasperar al monarca portugués, de modo que hiciese ver que los expedicionarios tendrían que ser aparentemente castigados y reprendidos a su vuelta:

Llegando la dicha armada a cualquier puerto, prendieseis y detuviéseis a los dichos capitanes y gente, y secuestraseis todos los navíos, droga y especiería que en ellos trajeren y que lo uno y lo otro se pusiese a buen recaudo [...]; y en lo demás disimuléis con dar a entender y hacer toda demostración que han de ser reprendidos, de forma que el dicho serenísimo rey [de Portugal] pueda tener contentamiento [...] y que esto que os escribimos se tenga secreto.¹⁰²

La flota de Villalobos, que salió del puerto de la Navidad en el Pacífico mexicano en noviembre de 1542, estaba formada por cuatro navíos mayores –*Santiago*, la capitana; *San Jorge*, *San Juan de Letrán* y *San Antonio*–, la goleta *San Cristóbal* y el bergantín *San Martín*, más una tripulación de casi 400 hombres entre marineros y soldados. Recorrieron la ruta descubierta por Saavedra y reconocieron algunas de las Islas de los Ladrones (Marianas) para llegar a la de Mindanao, en las de San Lázaro o del Poniente, a una de las cuales denominaron “Felipina” o “Philipina” en recuerdo del príncipe y futuro rey, un nombre con el que serían reconocidas a partir de entonces. Como no podía ser de otra manera, experimentaron fuertes confrontaciones con los portugueses porque el emperador había ya renunciado en el Tratado de Zaragoza al proyecto de la Especiería. Finalmente se pusieron en camino para regresar a México, pero como le había sucedido a casi todos los navegantes que lo habían intentado antes, los vientos alisios del naciente devolvieron tras

¹⁰² “Cédula al virrey don Antonio de Mendoza”, Brujas, 9 de noviembre de 1545. AGI, *Patronato* 23, r. 12, fols. 2-4.

dos intentos las embarcaciones hacia el poniente, de manera que volvieron a caer en poder de los lusitanos, puestos en prisión y finalmente repatriados a Lisboa.¹⁰³ El propio Villalobos murió en Amboina de calenturas malignas en el intento, ayudado por el que después sería san Francisco Javier, que escribía así a un amigo esta carta reveladora:

Hermano mío, maestro Simón, [es preciso] dar aviso al emperador que no mande más armadas por la vía de la Nueva España a descubrir islas, porque tantas cuantas fueren, todas se han de perder [...]. Son tan grandes las tempestades en gran manera que los navíos no tienen ninguna salvación.¹⁰⁴

Parecía que el tornaviaje no era posible y que la tentativa de crear un imperio castellano de la pimienta a semejanza del portugués había sido solamente un sueño inalcanzable. Entre la fallida expedición de Villalobos y la prosecución de una nueva habrían de pasar 22 años. Este largo silencio se explica por varios factores, entre los que pesarían los costosos fracasos de las armadas por el estrecho de Magallanes, pero también la tentativa de construir un canal navegable por el istmo de Panamá, siguiendo el curso del río Chagres, un proyecto que se encargó sin mucho éxito a Hernando de la Serna.¹⁰⁵

Sin embargo, las circunstancias comenzaron a dar un giro insospechado cuando el príncipe Felipe asumió desde 1543

¹⁰³ “Relación del viaje que hizo Ruy López de Villalobos desde Nueva España a las islas del Poniente, llamadas después Filipinas en el año de 1542”, Lisboa, 1548. AGI, *Patronato*, 23, r. 10; “Relación de los descubrimientos de Ruy López de Villalobos”, 1543. AGI, *Patronato*, 46, r. 4; “Carta de Jerónimo de Santisteban al virrey de Nueva España”, 1542. AGI, *Patronato*, 20, n. 5, r. 12.

¹⁰⁴ Citado por GONZÁLEZ, “Expansión de Nueva España”, p. 212.

¹⁰⁵ *CODOIN*, 1886, 2ª serie, pp. xx-xxi. Véase también ARAM, “Una arteria del imperio”, pp. 156-157.

gran parte de las responsabilidades de gobierno¹⁰⁶ y sobre todo en 1551, cuando un emperador postrado en Gante le cedió la responsabilidad definitiva. El nuevo monarca se rodeó ahora de consejeros y asesores escogidos por él mismo y pudo gobernar con ideas propias, que en algunos casos rectificaban a las de su padre, como era el asunto de la Especiería. Felipe conocía de buena tinta que el negocio proporcionaba a la Corona real portuguesa 1 000 000 de ducados cada año cuando había sido vendido por su padre por sólo 350 000 en el Tratado de Zaragoza de 1529.¹⁰⁷ Por ello cobra todo su sentido la carta que escribió al emperador en 1551:

Lo del Maluco está de la manera que VM sabe; y por la copia de la escritura que está otorgada cerca de ello entre VM y el rey de Portugal que va con ésta, verá VM que en cualquier tiempo que se [de] vuelvan al rey de Portugal los 350 000 ducados que dio, parece que queda libre, y de la manera que fue declarado en tiempo de los Reyes Católicos y el rey don Juan de Portugal.¹⁰⁸

Era pues claramente partidario de restituir a los portugueses la cantidad cedida por Carlos ya que se trataba de un pacto de retrovendo, es decir, las cosas volverían a su situación inicial siempre que se reintegrase la cantidad señalada.

¹⁰⁶ Mediante las Instrucciones de Barcelona y Palamós de 1543, el emperador dejó el gobierno de los reinos de Castilla y Aragón en las manos del príncipe, que heredó los consejeros de su padre, pero en 1551 asumió ya todos los poderes y con consejo propio. Entre 1554 y 1556 fue nombrado rey de Nápoles, de Inglaterra, de la Monarquía Hispánica, de Sicilia y de las Indias, así como señor de los Países Bajos. Véase FERNÁNDEZ ÁLVAREZ (ed.), *Corpus documental*, 33, p. 307. También PARKER, *Imprudent King*, p. xv.

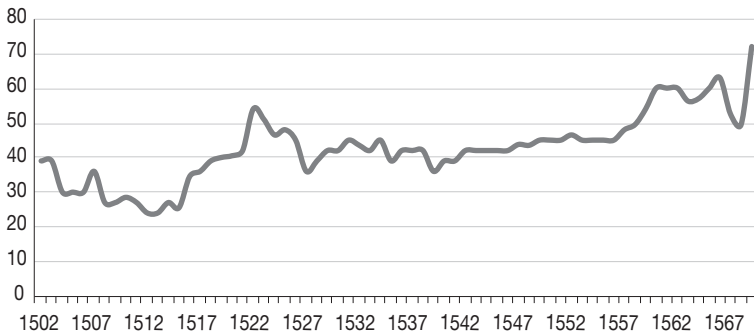
¹⁰⁷ FERNÁNDEZ ÁLVAREZ, *Felipe II*. Sobre las discusiones previas al tratado y las maniobras diplomáticas, véase CUESTA DOMINGO, “La Casa de la Contratación”, pp. 78-88.

¹⁰⁸ “Carta de Felipe II a Carlos v”, Valladolid, 12 de noviembre de 1551, en FERNÁNDEZ ÁLVAREZ (ed.), *Corpus documental*, 3, pp. 629-630.

¿Qué fue lo que impulsó al príncipe a tomar esta decisión? Son muchas las razones que han invocado los estudiosos para justificar esta mudanza en la política de cara al Pacífico, desde argumentos sacros a profanos.¹⁰⁹ Pero quizás una de las más expresivas y poco estudiadas haya sido el elevado precio que alcanzaron las especias en la segunda mitad del siglo, pese a incrementarse su producción, por la intervención directa de un nuevo agente en la gestión comercial, los flamencos, que de dominar su distribución en la Europa del Norte, quisieron también alcanzar los centros de producción en Asia.

Gráfico 1

PRECIOS DE LA PIMIENTA. MERCADO DE AMBERES, 1502-1569
(EN GROATS DEL BRAVANTE POR LIBRA DE AMBERES)



FUENTE: VAN DER WEE, *The Growth of the Antwerp*, I, pp. 306-331.

En el gráfico 1, pueden observarse los precios en el mercado de Amberes —el de referencia europea— de una de las especias más significadas y de mayor difusión en Occidente, la pimienta.

¹⁰⁹ Véase al respecto HIDALGO NUCHERA (ed.), *Los primeros de Filipinas*, pp. 12-16, que hace una enumeración de las razones religiosas, económicas y estratégicas.

En él se aprecia una subida ligera a comienzos de los años cuarenta (42-45 *groats* por libra), que se hace mayor en los cincuenta (45-54) y sobre todo en los sesenta (51-62), cuando el rey Felipe tomó la decisión firme de reiniciar formalmente la exploración de las islas del Poniente o de San Lázaro y ahora Filipinas, al norte de las Molucas. Pero el monarca decidió hacerlo desde México, un recorrido más corto, de menores costos y no tan peligroso como el del estrecho de Magallanes, donde ya había acumulado abundante experiencia en las travesías anteriores en la Mar del Sur.

La primera referencia que relaciona al príncipe con el retorno a las islas del Poniente se encuentra en una carta, que sólo se conoce parcialmente, remitida por el recién nombrado virrey de la Nueva España, Luis de Velasco el Viejo –que había sustituido en 1550 a Antonio de Mendoza, designado ahora para ocupar la máxima magistratura en el Perú–, en la que contesta a una orden de Madrid “escrita en cifra” y fechada en ese mismo año. Por su alcance se reproduce íntegramente. Anotaba Velasco:

Al virrey [Mendoza] hablé como VM me mandó sobre lo que toca a las islas del Poniente y le dije cómo VM desearía tener certinidad¹¹⁰ si se podrá hacer la vuelta. Me dice [Mendoza] que sobre ello escribe a VM [porque] negocio es de gran importancia. VM debe mandar que se mire y darnos aviso con brevedad de lo que manda, porque por él ni por mí no habrá novedad hasta entender la voluntad de SM, porque así nos está mandado por las instrucciones y provisiones que tenemos.¹¹¹

¹¹⁰ Arcaísmo castellano equivalente a certeza que aún recogía el *Diccionario de la lengua*, p. 218.

¹¹¹ “Copia de un capítulo de carta que don Luis de Velasco, visorrey de la Nueva España, escribió a SM en cifra”, Cholula, 18 de octubre de 1550. AGI, *México* 19, n. 9.

Por la carta del virrey conocemos el interés del príncipe por informarse del estado de las expediciones a las islas del Poniente y, sobre todo, por saber si ya era posible el tornaviaje, pero también la inquietud de Velasco que se percató del cambio en la política de la Corona respecto al Pacífico, sin atreverse a tomar iniciativa hasta contar con el *placet* real.

Con todo, no existe hasta 1557 constancia documental de que el asunto prosiguiese. ¿Qué había sucedido para que se produjese este nuevo aplazamiento? Las implicaciones del príncipe en la política exterior de su padre, entre otras la estancia de cuatro años en Inglaterra para su boda con la reina María y la asunción del trono británico (1554) y el viaje a los Países Bajos en 1556 lo explican en gran parte. También es cierto que en esta última fecha asumió las responsabilidades de gobierno de los reinos hispánicos y de las Indias por la renuncia del emperador –abdicaciones de Bruselas–, retornó a Madrid, que estableció como capital permanente, y retomó el día a día de los asuntos del Pacífico. De este modo, hay que esperar a 1557, año en el que firmó una provisión dirigida al virrey mexicano Luis de Velasco en la que formula la nueva política, ordenando “se descubran por mar algunas islas y provincias de las que hay en esas partes para que se pueblen y pongan en toda policía, y los naturales de ellas que están sin lumbre de fe sean alumbrados y enseñados en ella”.¹¹²

Esta modificación de las políticas del Pacífico se aprecia también en la justificación ideológica de los propios descubrimientos, donde el interés primitivo e innegable por las especias aparece diluido en un objetivo moralizador (“se ponga en toda policía”) y religioso (“los naturales [...] sean alumbrados y enseñados en ella [la fe]”). La razón de este viraje puede encontrarse tanto en la precaución del rey en no transgredir la letra del Tratado de Zaragoza, como en la unidad que las instancias política

¹¹² Valladolid, 21 de septiembre de 1557, AGN, *Mercedes*, 7, fols. 225v.-227r., en MURO, *La expedición Legazpi*, pp. 132-133.

y religiosa –lo que se ha llamado la politización de la religión y la sacralización de la política–¹¹³ mantuvieron en la práctica política del rey prudente.

Adjunta al texto anterior figura una instrucción, un discurso de mayor extensión, que enumeraba en 17 capítulos el modo de proceder en el nuevo descubrimiento.¹¹⁴ En ella, el soberano le manifestaba asimismo al virrey que “desearía tener certeza si se podrá hacer la vuelta”,¹¹⁵ es decir, le preguntaba si tras los años transcurridos desde el fin de la expedición de Villalobos (1544) y de la orden que le había dado en 1550 había encontrado el camino de regreso de Asia a México. Velasco reunió de inmediato una junta de cosmógrafos y expertos, de la que no conocemos más que la participación de Andrés de Urdaneta y Juan Pablo de Carrión, piloto de la armada de Villalobos,¹¹⁶ que dieron sus pareceres sobre el número y clase de barcos a enviar, marineros y soldados que se requerían, provisiones necesarias para varios años y derrota a adoptar.¹¹⁷

Con todos estos pareceres, el virrey elaboró un informe en el que estimaba el número y clase de navíos que habrían de conformar la expedición, marineros y tropa, provisiones precisas y la derrota a seguir y, sobre todo, los materiales que habrían de mandarse por la flota desde Sevilla, porque en México no se encontraban fácilmente, tales como velas, armas, municiones, artillería y baratijas (“rescates”) para el intercambio con los naturales.¹¹⁸ Velasco, además, comisionó a Juan Pablo de

¹¹³ HIDALGO NUCHERA (ed.), *Los primeros de Filipinas*, p. 14.

¹¹⁴ La instrucción sirvió de modelo para las “Ordenanzas de descubrimiento, nueva población y pacificación de las Indias” (1573).

¹¹⁵ “Despacho que se envió a don Luis de Velasco, visorrey de la Nueva España sobre el descubrimiento de las islas del Poniente”, Valladolid, 24 de septiembre de 1559. AGI, *Patronato*, 23, r. 12, fols. 5r.-5v.

¹¹⁶ MURO, *La expedición Legazpi*, p. 11.

¹¹⁷ HIDALGO NUCHERA, “La embajada de Juan Pablo de Carrión”, p. 56.

¹¹⁸ No se conoce la información enviada por el virrey Velasco, pero se puede deducir del “Despacho que se envió a don Luis de Velasco, visorrey de la

Carrión para que viajase a Sevilla y llevase la información a la corte en 1558.¹¹⁹ Dado que el emperador y el príncipe Felipe estaban ocupados en las guerras de Flandes y en el conflicto con Francia, hubo de presentarse ante el Consejo de Indias. Como habría de recordar años después, el virrey Velasco “le envió a esta corte a comunicar cosas tocantes a la dicha jornada [de las islas del Poniente] con SM y con su real Consejo de Indias”. Y proseguía: “entendido el negocio, le mandaron volver luego a la Nueva España y dentro de treinta días que de ello se trató, le despacharon con la artillería y municiones que pidió”.¹²⁰ ¿Qué papeles entregó al Consejo Juan Pablo de Carrión? Sin duda, el informe de Velasco, que recogía las ideas de los expertos que había reunido, pero también y posiblemente un primer parecer de Urdaneta, además del suyo propio y de algún otro que desconocemos. No tenemos debidamente registrados muchos de estos pareceres, que carecen de fecha y firma, por lo que resulta difícil identificar a sus autores. Uno de ellos, que puede estar datado en 1558, parece ser del propio Carrión,¹²¹ aunque no tenemos evidencias convincentes. Lo más significativo de este texto anónimo resulta la referencia que hace a los viajes de ida y vuelta entre las islas del Poniente y México. Para la ida, que aconsejaba en noviembre o diciembre, para aprovechar los vientos del nordeste, del este y el sudeste, presentaba una doble

Nueva España sobre el descubrimiento de las islas del Poniente”, Valladolid, 24 de septiembre de 1559. AGI, *Patronato*, 23, r. 12, fols. 5r.-5v.

¹¹⁹ Sobre las implicaciones del viaje de Carrión a la corte madrileña, véase el excelente trabajo de HIDALGO NUCHERA, “La embajada de Juan Pablo de Carrión”, p. 54, del que se toma la información posterior.

¹²⁰ “Representación del capitán Juan Pablo de Carrión al presidente del Consejo de Indias, sobre la construcción y costo de cuatro navíos en el puerto de Navidad, y sobre la derrota que éstos debían llevar a Filipinas”, 1565, AGI, *Patronato*, 263, n. 1, r. 1.

¹²¹ AGI, *Patronato* 18, ramo 15 y AHN, *Diversos-Colecciones*, leg. 34, doc. 2. Véase HIDALGO NUCHERA, “La embajada de Juan Pablo de Carrión”, pp. 55-59.

opción: o subir en latitud norte hasta los 42 grados –se suponía aún que la costa americana configuraba un arco que finalizaba en Asia– y bajar después bordeando para llegar al destino, o dirigirse directamente a las Islas de los Ladrones y las Filipinas siguiendo las derrotas de Saavedra y Villalobos. En el viaje de vuelta aconsejaba salir de las Filipinas por mayo, aprovechando los vientos del poniente, en dirección norte hacia los Lequios, unas islas al sur del Japón, para llegar a los 39 grados norte y de allí a las costas de México.

El rey contestó a Velasco en carta de septiembre de 1599 con instrucciones específicas,¹²² aunque dejando a la libre disposición del virrey su configuración definitiva. Pero al margen de aspectos concretos, hay tres puntos que conviene subrayar con detenimiento para entender la significación de este proyecto. Por un lado, es necesario destacar los objetivos, entre los que estarían el de dirigirse a las islas del Poniente, explorar si tuvieran especias y en este caso retornar con ellas para considerar si merecía la pena su explotación, algo que el monarca precisaba en estos términos: “[Que] enviéis [a los expedicionarios] al descubrimiento de las Islas del Poniente hacia los Malucos y les ordenéis lo que han de hacer conforme a la instrucción que se os envió y proveáis que procuren de *traer alguna especería para hacer el ensayo de ella*”.¹²³

Sin embargo, nada de esto tendría sentido si no se pudiese, en segundo lugar, reconocer el camino de vuelta hacia México, el ansiado tornaviaje, un objetivo pendiente desde las expediciones frustradas de Saavedra y Villalobos. Por eso el rey instaba a los expedicionarios a “que no se detengan en contratación ni rescates sino que luego den la vuelta a esa Nueva España, *porque lo*

¹²² “Despacho que se envió a don Luis de Velasco, visorrey de la Nueva España sobre el descubrimiento de las islas del Poniente”, Valladolid, 24 de septiembre de 1559. AGI, *Patronato*, 23, r. 12, fols. 5r.-5v.

¹²³ AGI, *Patronato*, 23, r. 12, fols. 5r.-5v. *Cursiva mía*.

principal que en esta jornada se pretende es saber la vuelta, pues la ida se sabe que se hace en breve tiempo".¹²⁴

En tercer lugar y como la gran preocupación del monarca, habría de evitarse que los expedicionarios entrasen en el territorio portugués de las Molucas y se centrasen en las islas Filipinas, reiterando de nuevo la posibilidad de encontrar especias en ellas. De este modo, continuaba señalando al virrey:

Y daréis por instrucción a la gente que así enviareis que en ninguna manera entren en las islas de los Malucos, porque no se contravenga al asiento que tenemos tomado con el Serenísimos Rey de Portugal, sino en otras islas que están comarcanas a ellas, así como son las Philipinas y otras que están fuera del dicho asiento dentro de nuestra demarcación, que diz *que tienen también especería*.¹²⁵

Conocía el rey, por el anterior informe de Velasco, la obstinación de Urdaneta en considerar las Filipinas como incluidas en el empeño hecho por el emperador con el soberano portugués en 1529. Por esa razón le había escrito una carta, con la misma fecha que la enviada al virrey, en donde le pedía su participación en el viaje que se preparaba: "Yo vos ruego y encargo que va[ya] is en los dichos navíos y hagáis lo que por el dicho visorrey os fuese ordenado, que [a]demás del servicio que haréis a nuestro Señor, yo seré muy servido".¹²⁶ Era una proposición difícilmente cuestionable.

En principio, la preferencia del rey por la propuesta de Urdaneta frente a la de Juan Pablo de Carrión nunca fue asumida plenamente por éste. Las diferencias entre ambos afectaban sobre todo al camino de ida, no al de vuelta. Así lo recordaría este último después y a punto de salir los navíos para las islas:

¹²⁴ AGI, *Patronato*, 23, r. 12, fols. 5r.-5v.

¹²⁵ AGI, *Patronato*, 23, r. 12, fols. 5r.-5v. Cursiva mía.

¹²⁶ "Carta del rey a fray Andrés de Urdaneta", Valladolid, 24 de septiembre de 1559. AGI, *Patronato*, 23, r. 12, f. 6.

No pongo aquí sino la instancia de la desconformidad de los pareceres que hemos tenido, que es la *causa por donde creo me dejan en esta tierra*, porque el padre fray Andrés ha dicho resolutamente que no se embarcará si la armada va a donde yo digo, y como el que va por general que es Miguel López de Legazpi es de su nación y tierra e íntimo amigo, quiere complacerle en todo. Y como el dicho general no tiene ninguna experiencia en estas cosas ni entiende ninguna cosa de navegación por no lo haber usado, no sabe distinguir lo uno de lo otro y en todo se abraza a la voluntad del padre. VM será servido de mandarlo ver y en el caso proveer lo que fuere su real servicio que, aunque la respuesta no aproveche para esta armada por estar tan a pique para partir, que creo dentro de dos meses se harán a la vela, aprovechará para lo de adelante en la buena nueva de la vuelta, si Dios fuere servido que se haga.¹²⁷

Por lo que respecta al virrey, su respuesta no se hizo esperar y en ella quedan claros los objetivos del viaje. En primer lugar señalaba que los navíos irían “al descubrimiento de las islas del Poniente”, pero también que habrían de traer “algunas especies para hacer el ensaye de ella” y, sobre todo y singularmente, que “se vuelvan a la Nueva España [...] para que se entienda que es cierta la vuelta”. Destacaba al tiempo con detalle el curso de las obras en el astillero del Puerto de la Navidad, que dirigía Juan Pablo de Carrión,¹²⁸ y el camino que seguirían los materiales traídos en la flota de Indias hasta Veracruz, de donde partirían por mar hacia Coatzacoalcos y desde allí por río en barcas

¹²⁷ “Relación que el capitán Juan Pablo de Carrión, almirante de la armada que va a las islas del Poniente, hace a la Majestad del rey don Felipe, nuestro señor, sobre la navegación que la dicha armada ha de llevar”, s/f (¿1564?), AGI, *Patronato* 263, n. 2, r.1. Cursiva mía.

¹²⁸ Fue nombrado por el virrey con amplias facultades para administrarlo. Véase “Comisión a Juan Pablo de Carrión para ir al Puerto de la Navidad y tener a su cargo la obra de los navíos que hacen en él”, AGN, *Mercedes*, 5-6, fols. 52v.-53v., en MURO, *La expedición Legazpi*, p. 33.

hasta el muelle y por tierra en carreta a Tehuantepec, un puerto situado en el Pacífico al sur del de la Navidad.¹²⁹ Acompañaban a la carta del virrey la respuesta de Urdaneta, en la que éste se plegaba a la voluntad del monarca, y, sobre todo, un parecer firmado por el agustino en el que le mostraba al monarca que las islas estarían situadas “dentro de los términos del empeño”, es decir, en el área de influencia lusitana.

Es manifiesto y está claro que *la isla Filipina no solamente está dentro de los términos de lo del empeño*; empero la punta que sale de la dicha isla a la parte del levante está en el meridiano de las islas de Maluco [...]. Por lo cual parece que podría haber algún inconveniente en mandar VM que los dichos navíos y gente fuesen a la dicha isla Filipina sin mostrar alguna causa legítima o piadosa para ello.¹³⁰

No obstante, sugería algo sumamente interesante, que la justificación del viaje ante el rey portugués —y al tiempo la herramienta jurídica de la *justa causa*¹³¹ que necesitaba el monarca— estaría en la búsqueda de los naufragos y cautivos de las expediciones anteriores, ya que “parece que hay obligación para ello, pues se perdieron yendo en servicio de VM”. De ese modo,

¹²⁹ México, 28 de mayo de 1560, AGI, *Patronato*, 23, r. 12.

¹³⁰ “Parecer de Andrés de Urdaneta sobre la navegación que se ha de haciendo cuenta de que las islas Filipinas quedan dentro de los términos del empeño del rey de Portugal”, México, 28 de mayo de 1560, AGI, *Patronato*, 23, r. 12., fols. 22r.-22v. y 25v.-26r.

¹³¹ En términos jurídicos, se define la *justa causa* como circunstancia o conjunto de circunstancias que justifican un acto distinto (o a veces, aun contrario) a la previsión normativa. En el texto se hace referencia a las justas causas de las guerras de conquista en América, una polémica surgida entre juristas y teólogos durante el reinado de Carlos V, entre otros Francisco de Vitoria, Ginés de Sepúlveda y Bartolomé de las Casas. Véase CAPDEVILA, “La teoría de la guerra justa”.

[...] rescatados los dichos españoles y sacados del cautiverio en que están, den la vuelta para la Nueva España [...], sin ocuparse en tratos ni mercaderías, excepto comprando algunas cosas que sean dignas de ver para muestra, o los bastimentos y las demás cosas que tuvieren necesidad para su navegación.¹³²

Ya decidido a participar en la expedición, Urdaneta envió al rey una memoria que él mismo firmó,¹³³ aunque sin fecha, pero existe para ella un acuerdo general de situarla en 1561. En la parte inicial, el fraile agustino apuntaba las necesidades previas a la navegación. La primera era la conveniencia de trasladar el puerto de salida –el de la Navidad, tierra insana y de escasa población indígena– al de Acapulco, situado más al sur en la costa del Pacífico, seguro y grande, con abundancia de pesca y materias primas para la construcción naval y bien comunicado con la capital por un camino de herradura. Proseguía Urdaneta con la exposición de los equipamientos que deberían enviarse desde la Península por no haberlos en México en abundancia, como armamento y munición (arcabuces, ballestas, armas cortas), ciertas materias primas para la construcción naval (cáñamo, alquitrán, lonas, clavos y hierro) y también instrumentos marinos (cartas de navegar, brújulas y astrolabios). La falta de carnes para la alimentación de la tropa, marinería y trabajadores habría de suplirse con el establecimiento de algunas estancias de ganado en los arrabales de Acapulco.

Con todo, es la segunda parte de la memoria la que resulta más atractiva porque reflexiona sobre el viaje propiamente

¹³² “Parecer de Andrés de Urdaneta sobre la navegación que se ha de hacer dando cuenta de que las islas Filipinas quedan dentro de los términos del empeño del rey de Portugal”, México, 28 de mayo de 1560, AGI, *Patronato*, 23, r. 12., fols. 22r.-22v. y 25v.-26r.

¹³³ “Memoria de las cosas que me parece que será bien que el rey nuestro señor tenga noticia de ellas para que mande proveer lo que más fuere servido”, AGI, *Patronato*, 23, r. 15 y AHN, *Diversos-Colecciones*, 24, n. 52.

dicho. Urdaneta entendía las razones de Estado que invocaba el rey Felipe y, pese a estar convencido de que las islas del Poniente estaban situadas en la demarcación del monarca portugués, proponía tres derroteros para alcanzarlas, contando siempre con la circulación de los vientos en el Pacífico Norte, que conocía bien por su permanencia de ocho años como superviviente de la expedición de Loáisía. A comienzos de primavera y hasta mediados de junio comenzaban a soplar los monzones del suroeste al nordeste, mientras que a principios de otoño los vientos cambiaban de sentido, de modo que lo hacían del nordeste hacia el suroeste y no permitían la navegación en sentido contrario, algo con lo que habían tropezado Saavedra y Villalobos.¹³⁴ La primera de las rutas para alcanzar las Islas habría de salir a principios del otoño del 61 y con la derrota hacia el oeste para encontrar las islas de los Ladrones y proseguir a las Filipinas aprovechando los vientos favorables de nordeste a suroeste. Por si no llegaban a tiempo, dado el retraso que experimentaban las obras del astillero, Urdaneta proponía un nuevo recorrido que habría de salir en busca de la Nueva Guinea –debajo de la línea equinoccial y aún sin explorar– entre el 10 de noviembre del 61 y el 20 de enero del 62, meses en los que soplaban los vientos del nordeste al suroeste y, sin demora, buscar la derrota de las Filipinas. Era la travesía preferida de Urdaneta, y también del virrey, pues ambos entendían que las islas estaban dentro de la demarcación de los portugueses y por tanto convenía reconocer y poblar la Nueva Guinea y abandonar las del Poniente. Y por si este viaje tampoco fuese posible, ofrecía una tercera opción, la de salir por marzo del 62 llevados por los vientos que soplaban del suroeste en la búsqueda del norte geográfico en Tierras de Bacallaos, bordeando el continente americano hasta encontrar el arco

¹³⁴ Para un análisis detallado, véase HIDALGO NUCHERA, “La embajada de Juan Pablo de Carrión”, p. 63.

que habría de llevarlos a la China –no conocían aún la separación de los continentes– y finalmente a Filipinas. La primera de las alternativas sería la que elegirían los expedicionarios tres años después, no sólo por el atraso que llevaba la construcción de los navíos sino también por decisiones políticas.

Sin embargo, el tema que suscitaba mayor interés estaba en el camino de vuelta. Ya desde fecha muy temprana, el fraile dominico Juan Caro, andaluz de Carmona y residente en la India portuguesa, había ofrecido sus servicios al emperador Carlos en una carta en donde se comprometía a enseñar a los pilotos castellanos, a quienes consideraba poco menos que ignorantes, los secretos de la navegación en el Pacífico, o

[...] cómo desde Maluco *puedan ir en ese reino al este siempre navegando*, y que le enseñaré a sus pilotos el arte del astrolabio muy bien sabidamente, que en ese reino lo saben bien mal; y que les enseñaré *la altura por el crucero del sur, no sabida por ninguno en esas partes; y la altura del norte*, y la del sol muy breve y clara y sin ninguna falta.

Es decir, conocía el camino para navegar hacia el este con la ayuda de instrumentos náuticos. Y volvía a insistir de nuevo y con más propiedad: “Enseñándoles el arte del astrolabio y altura con muchos secretos de la navegación y descubrimiento de muchas tierras ricas en oro dentro de su demarcación, y cómo *puedan ir en ese reino, navegando al este desde Maluco en monzones* por mí bien sabidos”.¹³⁵

Nuestro fraile conocía así la existencia de otras tierras al norte de las Molucas –las islas del Poniente, quizá la China– que podían quedar, según señalaba, dentro de la demarcación castellana,

¹³⁵ “Cartas de fray Juan Caro ofreciendo sus servicios a Carlos I como matemático, astrónomo y experto en la navegación por los mares de Asia”, Cochín [*Kochi, India*], 29 de diciembre de 1526, AGI, *Patronato*, 34, r. 26. Cursiva mía.

pero también cómo llegarse a ellas y, sobre todo, en qué tiempos embarcar hacia el este, lo cual habría de resultar decisivo, como veremos, para alcanzar el tornaviaje. Pero a la altura de los años 50 y 60, tras las expediciones malogradas de Loaysa, Saavedra y Villalobos, que habían dejado tantos naufragos en Asia y conocidos los secretos de fray Juan Caro, existía ya en esta materia unanimidad entre los expertos. El camino era el mismo que había propuesto el documento anónimo de 1558 y que había trasladado al Consejo de Indias Juan Pablo de Carrión, el que también había detallado Urdaneta en la memoria de 1561 y el que todos los pilotos de las armadas frustradas al Pacífico conocían en los años sesenta. En este sentido, son abundantes los indicios al respecto.¹³⁶

De este año de 62 tiene que ser también la instrucción que el virrey había de dar a Miguel López de Legazpi como responsable de la expedición, un documento poco difundido. Sabemos que el virrey lo consultó con Urdaneta y envió a la corte, pero ignoramos si se llegó a cursar a la espera de la aprobación real. En todo caso, el documento resulta suficientemente revelador si lo comparamos con la segunda y definitiva instrucción que llegó a manos de Legazpi remitida por la Audiencia de México, institución que sustituyó de manera interina en el gobierno al virrey tras su muerte, meses antes de salir la flota. En 1562, Velasco era partidario de que el segundo de Legazpi fuese Juan Pablo de Carrión. Así lo dice expresamente y lo repite en numerosas ocasiones:

En la nao almiranta ha de ir por capitán de ella y almirante de toda la armada el capitán Juan Pablo de Carrión con la gente que os pareciere será necesaria, por ser como es todo persona de confianza

¹³⁶ Diversos testimonios de pilotos y marinos en HIDALGO NUCHERA, "La embajada de Juan Pablo de Carrión", p. 62.

y que fue de esta Nueva España a las dichas islas del Poniente en la armada que despachó [...] el virrey don Antonio de Mendoza.¹³⁷

Contrariamente a lo que sucedió después, la derrota de la expedición habría de ser la segunda de las que había señalado Urdaneta, la del reconocimiento y poblamiento de la Nueva Guinea para pasar luego a las islas del Poniente, y no la primera, que era la preferida de Carrión:

Haréis vuestra navegación en demanda y descubrimiento de las islas del Poniente, hacia los Malucos, sin que por vía ni manera alguna entréis en las islas de los dichos Malucos, porque no se contravenga el asiento que SM tiene tomado con el serenísimo rey de Portugal, sino en otras islas que están comarcanas a ellas, fuera de su asiento y dentro de la demarcación de SM, y para llegar a dichas islas [...] correréis al sudoeste *en busca de la costa de la Nueva Guinea* hasta ponerlos en altura de veinte grados de la otra parte de la equinoccial hacia el sur.¹³⁸

Sin embargo y poco después, Velasco retiró a Carrión de la organización de la armada por la mala administración en los preparativos del viaje,¹³⁹ y situó a Urdaneta al frente como “el que ha de gobernar y guiar la jornada”.¹⁴⁰ Entretanto, el virrey

¹³⁷ “Copia de la Instrucción del virrey Luis de Velasco a Miguel López de Legazpi para el descubrimiento de las islas de Poniente en busca de la costa de Nueva Guinea”, s/f. AGI, *Patronato*, 23, r. 12, fols. 28-43.

¹³⁸ “Copia de la Instrucción del virrey Luis de Velasco a Miguel López de Legazpi para el descubrimiento de las islas de Poniente en busca de la costa de Nueva Guinea”, s/f. AGI, *Patronato*, 23, r. 12, fols. 28-43.

¹³⁹ En opinión del visitador Valderrama, “por su interés dilataba el negocio y había hecho otras cosas mal”, AGI, *México*, 97, en MURO, *La expedición Legazpi*, p. 43.

¹⁴⁰ “Copia de un capítulo de carta que envió el virrey de Nueva España don Luis de Velasco a SM”, México, 9 de febrero de 1561, AGI, *Patronato*, 23, r. 12, f. 27r.

informaba en detalle al monarca de los avances en la construcción de los navíos y señalaba por primera vez el nombramiento como responsable último de ella a Legazpi, sin hacer referencia a Juan Pablo de Carrión, que se había considerado ya investido:

Para caudillo principal de la gente que con ellos ha de ir [...] he señalado a Miguel López de Legazpi [...], hidalgo notorio de la casa de Lezcano, de edad de cincuenta años y más de veinticinco que está en esta Nueva España [...]. No se ha podido elegir persona más conveniente y más a contento de fray Andrés de Urdaneta, que es el que ha de gobernar y guiar la jornada.¹⁴¹

Queda, pues, claro que el virrey prefería a Urdaneta frente a Carrión en la cuestión de la ida, porque en la vuelta coincidían ambos. Como aclararía en 1564 la Real Audiencia, que se había hecho cargo de la organización del viaje tras la muerte de Velasco,

[...] lo que al virrey movió que se hiciera la navegación de la Nueva Guinea fue la opinión que tiene fray Andrés de Urdaneta [...] que va en la armada, que dice que las islas Filipinas se incluyen dentro del empeño, también como las de los Malucos, y que yendo a ellas era contravenir el asiento que se tomó con el rey de Portugal, y a esta Audiencia ha parecido lo contrario.¹⁴²

Entre 1562 y 1563, la construcción de los navíos para la expedición sufrió algunos contratiempos que desataron el disgusto del rey. Las razones, que detallaba Velasco en una nueva carta al soberano, habían estado en la demora de la cosecha de trigo

¹⁴¹ “Copia de un capítulo de carta que envió el virrey de Nueva España don Luis de Velasco a SM”, México, 9 de febrero de 1561, AGI, *Patronato*, 23, r. 12, f. 27r.

¹⁴² “Carta de la Audiencia de México al rey”, México, 12 de septiembre de 1564. AGI, *Patronato*, 23, r. 20.

para hacer los bizcochos para el viaje, en la espera por los bastimentos de Veracruz que obligaron incluso a construir nuevos caminos en el istmo y, sobre todo, en el terremoto que afectó al puerto de la Navidad en mayo de 1563, que provocó la ruina y desplome de considerables edificios.¹⁴³ El virrey, ya achacoso y enfermo, no pudo soportar seguramente el encabalgamiento de tantos lances penosos y falleció el 31 de julio de 1564, sólo cuatro meses antes de la salida de la flota.

EL COSTO DE LA EXPEDICIÓN DE LEGAZPI

¿Cuál fue el costo real de la armada de Legazpi? No resulta nada fácil explorarlo por la inestabilidad del numerario circulante en un área como la mexicana, en la que no abundaba en aquellos momentos el metálico peninsular –doblones, castellanos y ducados– y había de recurrirse al empleo de la moneda de necesidad, la que circulaba en áreas del imperio donde escaseaba el dinero legal. Sin embargo, resulta fundamental conocerlo para compararlo con el de las armadas anteriores, incluyendo la de Magalhães. Investigadores mexicanos han realizado alguna aproximación con referencias procedentes de sus archivos. En este sentido, Luis Muro, en su obra clásica sobre la expedición de Legazpi, informa del monto total que figuraba en el libro de Contaduría del Tesoro novohispano entre diciembre de 1557, fecha en que se iniciaron los trabajos de preparación, y marzo de 1565, cuando regresó parte de la armada. En esos ocho años alcanzaba los 27 400 pesos de oro de minas¹⁴⁴ más 382 468 pesos

¹⁴³ “El Virrey a S.M., despacho de la armada del poniente”, México, 25 de febrero de 1564. AGI, *México*, 19, n. 33.

¹⁴⁴ Pese a que había sido fundada en 1536 por el virrey Antonio de Mendoza una primera ceca, en los años 60 aún no circulaba con fluidez la moneda legal, el peso fuerte de plata de 272 maravedís. Los pagos se libraban en pesos de oro de minas, una moneda de necesidad cuyo valor equivalía en estas fechas a 450 maravedís. Véanse las equivalencias en la “Relación de lo que por las

de oro común,¹⁴⁵ que se elevarían a un total, si convertimos la moneda, de 427 799 pesos de oro común.¹⁴⁶ A esta cantidad habría que añadirle lo recaudado por tributo en Michoacán, que se había de aplicar a financiar los gastos de la armada y que en el momento que se escribía no estaba aún registrado, y el valor de los equipamientos y provisiones enviados por la Corona, por lo que el total superaría el medio millón de pesos de oro común.¹⁴⁷ El detalle de las cifras avanzadas figura en el cuadro 3.

Esta cantidad se asemeja mucho a la que debió de ser la real. En este sentido, existe en el archivo sevillano un documento relevante que nos permite obviar las lagunas observadas en las cuentas anteriores. Está firmado por el tesorero de la Hacienda novohispana y último responsable de la fidelidad de los pagos de la armada para las Islas del Poniente, Fernando de Portugal. El documento se extiende entre 1558, año en el que “se empezaron a prestar algunas cosas tocantes a ellas”, y 1569, cuando se cierran los últimos asientos contables. El cuadro 4 recoge

cuentas del tesorero don Fernando de Portugal [...] parece haberse gastado en las armadas que se han hecho en esta Nueva España para las islas del Poniente desde el año de 1558”, 1569, AGI, *Patronato*, 23, r. 14 (1). Véase además RIVERO FRANYUTTI, “Las acepciones del nahuatlismo”, pp. 305-306.

¹⁴⁵ El *peso de oro común* equivalía a 272 maravedíes, de idéntico valor al peso fuerte de plata de curso legal. RIVERO FRANYUTTI, “Las acepciones del nauatlismo”, pp. 305-306. MURO, *La expedición Legazpi*, no aporta la referencia documental de estas cifras, que puede encontrarse en la “Relación de los pesos de oro que se han gastado en los navíos que por mandado de SM se han hecho en el Puerto de la Navidad para la jornada de las islas del Poniente, así en hacer los dichos navíos como en las cosas necesarias para la dicha jornada y pagos de los capitanes y soldados y en todo lo que convino para el despacho y buen aviamiento de la dicha armada, como parece por las partidas y libranzas del [...] visorrey don Luis de Velasco y de esta Real Audiencia que están asentadas en el libro de la Contaduría de SM que es a mi cargo a que me refiero”, AGI, *Patronato* 263, n. 1, r. 1.

¹⁴⁶ Sobre las dos formas de contabilizar, en pesos de mina y de oro común, véanse el cuadro 3 y las notas 142 y 143.

¹⁴⁷ MURO, *La expedición Legazpi*, p. 129.

Cuadro 3
COSTOS DE LA EXPEDICIÓN DE LEGAZPI SEGÚN EL TESORERO
FERNANDO DE VILLANUEVA, 1565

<i>Fechas</i>	<i>Población de gasto</i>	<i>Pesos de oro de minas</i>	<i>Pesos de oro común</i>
13/12/1547 – 01/09/1563	Puerto de la Navidad	24 951	171 849
01/06/1563 – 02/03/1565	Puerto de la Navidad	1 947	192 269
01/09/1563 – 11/03/1565	Veracruz	502	18 349
Totales		27 400	382 468

FUENTE: AGI, *Patronato*, 263, n. 1, r. 1.

esas cuentas anuales –a destacar las cifras de los años finales, en las que se concentra la inversión en navíos, tropa y marinería, las de mayor desembolso– y llama la atención el asiento en dos columnas separadas, como en el anterior, que viene forzado por el lugar donde se ejecutaron los pagos. En áreas en donde no existía circulación monetaria oficial, como era el caso del puerto de la Navidad, los pagos se realizaban en pesos de minas, esa *moneda de necesidad* que ya conocemos, mientras que en las que circulaba habitualmente el numerario de curso legal, como en el caso de Veracruz, el centro de salida y llegada de la flota del Atlántico, aparecen ya contabilizadas en pesos de oro común. El resultado, si realizamos la conversión pertinente, será el de la suma de las dos columnas, lo que equivaldría a 670 423.8 pesos de oro, una cifra similar a la aportada por Luis Muro¹⁴⁸ y que también consta en una conocida carta difundida en la Península sobre la armada de Legazpi en la que dice que “costaron más de seiscientos mil pesos de *tepuzque* hechas a la vela”.¹⁴⁹

¹⁴⁸ MURO, *La expedición Legazpi*, p. 128.

¹⁴⁹ EN HIDALGO NUCHERA (ed.), *Los primeros de Filipinas*, p. 210. El peso de *tepuzque*, también circulado en los primeros tiempos de la conquista en México, tenía un valor de 272 maravedíes. El nombre “tepuzque” constituye un préstamo del náhuatl que hace alusión al cobre incorporado al oro, y se

Cuadro 4
FINANCIACIÓN DE LA EXPEDICIÓN DE LEGAZPI, SEGÚN EL
TESORERO FERNANDO DE PORTUGAL

<i>Años</i>	<i>Pesos de oro minas</i>	<i>Pesos de oro común</i>
1558	4 613	5 250
1559	250	1 140
1560*	605	18 617
1560	2 033	5 234
1561	1 221	19 132
1562	2 636	76 407
1563	17 116	64 896
1563	14 591	0
1564	1 848	154 070
1565	2 220	28 162
1566	1 047	23 682
1567	200	3 484
1568	3 411	142 605
1569	20	42 028
Totales**	51 811	584 707

(*) Hasta fines de agosto. (**) Los totales difieren algo de los aportados en la fuente porque se desprecian los decimales.

FUENTE: “Relación de lo que por las cuentas del tesorero don Fernando de Portugal [...] parece haberse gastado en las armadas que se han hecho en esta Nueva España para las islas del Poniente desde el año de 1558”, AGI, *Patronato*, 23, r. 14 (1).

Pero también podemos extraer algunas otras conclusiones del cuadro señalado, entre ellas la de comprobar que el costo total de la expedición se acometió únicamente con recursos públicos, algo que se apartaba del modelo mixto creado por Carlos V —el

integró al español de las Indias en el siglo XVI. Véase RIVERO FRANYUTTI, “Las acepciones del nahuatlismo”, pp. 305-306.

que conciliaba financiación pública y privada— y del que hasta este momento se había aplicado en México con el virrey Antonio de Mendoza (iniciativa privada), como hemos visto en el cuadro 1 anterior. En segundo lugar habría que subrayar la magnitud de la inversión realizada en la armada de Legazpi, que llegó a duplicar el costo del conjunto de las anteriores. Para calcularla, se requiere efectuar las pertinentes reducciones a maravedís y pesos de la moneda que figura en la fuente documental para hacerlas homologables. El resultado aparece en el cuadro 5, donde observamos que los costos de la expedición de Legazpi multiplicaron por 2.2 los de todas las anteriores a las islas de la Especiería.

Cuadro 5
FINANCIACIÓN DE TODAS LAS ARMADAS REALIZADAS
A LAS ISLAS DE PONIENTE, 1519-1564

<i>Armadas</i>	<i>Moneda que figura en la fuente</i>	<i>Reducción a maravedís</i>	<i>Pesos de oro</i>
Anteriores a Legazpi	81 504 936 maravedís	81 504 936	299 654.2
Legazpi (a)	51 811 pesos de minas	182 355 254	670 423.8
Legazpi (b)	584 707 pesos de oro		

FUENTE: Cuadros 1 y 4.

Y ya por último, merece la pena destacar que el costo de la expedición de Legazpi fue librado casi en su totalidad por el Tesoro mexicano, salvo las partidas de material enviadas en la flota del Atlántico de Sevilla a Veracruz y desde la ciudad caribeña al puerto de la Navidad. El trasvase de mercancías encareció sensiblemente las partidas contables por los abultados costos de transporte que supuso el tránsito del Caribe al Pacífico por caminos difícilmente transitables.

EL FINAL DE LA EXPEDICIÓN DE LEGAZPI

Pero recuperemos nuevamente nuestro relato temporal. Tras la muerte del virrey Velasco había asumido la gobernación del territorio la Audiencia de México, que estaba presidida por el visitador Valderrama. Fue la propia Audiencia, por eso, la que firmó el pliego de instrucciones que entregó a Legazpi cuando se botaron las naves en el puerto de la Navidad, un documento que en gran parte aprovecha la redacción del virrey, salvo en lo referente al viaje de ida y en la sustitución de Carrión como almirante. Como hemos señalado, el texto destaca con detalle lo referente a la intendencia de la expedición –cargos, oficios, cuentas, armas y salarios– y da instrucciones sobre el comportamiento de los expedicionarios en las nuevas tierras, pero sobre todo interesa subrayar la referencia espectacular que realiza, no tanto al regreso de la flota sino también en cuanto a su destino: “haréis vuestra navegación en demanda y descubrimiento de las islas del Poniente”, siguiendo la derrota que había hecho Villalobos.¹⁵⁰ Una carta que la misma Audiencia envió al rey así lo revelaba:

Pareció a esta Real Audiencia, platicado en ella y comunicado con personas de experiencia que han estado en aquellas partes [*de la Especiería*], que aunque sea verdad que el descubrimiento de la Nueva Guinea sería importante [...], no conviene que por ahora se haga aquella navegación así por ser nueva [...] y que haciéndola se rodearía mucho para ir a las islas del Poniente y habría dilación en la vuelta, como porque sería aventurar mucho navegando por derrota incierta, dejando la derecha que se sabe ya.¹⁵¹

¹⁵⁰ “Instrucción que se dio por el presidente y oidores de la Real Audiencia de México a Miguel López de Legazpi”, México, 1 de septiembre de 1564, AGI, *Patronato* 23, r. 12, f. 8r-19r.

¹⁵¹ “Carta de la Audiencia de México al rey”, México, 12 de septiembre de 1564. AGI, *Patronato*, 23, r. 20.

Del mismo parecer era Juan Pablo de Carrión en una relación dirigida al rey Felipe, probablemente de septiembre de 1564, dos meses antes de salir la expedición:

Yo he sido y soy de diferente parecer [al de Urdaneta], y digo que la dicha armada siga el camino que está sabido que es el que hizo la armada que llevó Saavedra, que despachó el márkues del Valle [Hernán Cortés] desde esta tierra el año de veinte o ocho, y el que hicimos en la armada que despachó el virrey don Antonio [de Mendoza] el año de cuarenta y dos, que es en la que yo fui; y [en] ambas armadas hallamos favorables vientos y buena mar [...] y es navegación sabida, vista y tratada.¹⁵²

Con todo, el cambio de planes ejecutado por la autoridad virreinal no trascendió de inmediato entre los participantes de la flota. Ni siquiera conocemos si el propio Urdaneta estaba al corriente,¹⁵³ ya que era partidario de dirigirse a Nueva Guinea y descartaba las Islas del Poniente por considerar que quedaban dentro de la demarcación portuguesa.

La expedición, la más ambiciosa de las que se habían enviado desde México, estaba formada por dos grandes galeones (la capitana, *San Pedro*, de 500 toneladas, y la almiranta, *San Pablo*, de 300), dos pataches (el *San Juan* y el *San Lucas*) con un pequeño bergantín o “fragatilla” de remos y 380 personas a bordo (150 marineros, 200 soldados, religiosos y criados). Había salido del puerto de la Navidad el 21 de noviembre de 1564 en derrota suroeste, en apariencia hacia la Nueva Guinea, el destino preferido

¹⁵² “Relación del capitán Juan Pablo de Carrión, que iba por almirante de una armada que se despachó para las islas de Poniente, sobre su navegación o la que debía llevar dicha armada”, septiembre de 1564?, AGI, *Patronato*, 263, n. 2, r. 1.

¹⁵³ Urdaneta había escrito al rey una carta el día anterior a la partida, pero no reflejaba en ella esta situación. Véase “Carta a SM de fray Andrés Urdaneta, embarcado ya en víspera de hacerse a la mar”, Puerto de la Navidad, 20 de noviembre de 1564, AGI, *México*, 19.

de Urdaneta. Sin embargo, cuatro días después, ya en alta mar y a 100 leguas del puerto, Legazpi ordenó leer la instrucción secreta que había expedido la Audiencia, en la que figuraban otras órdenes que mandaban corregir el rumbo y continuar la derrota que había respaldado Juan Pablo de Carrión. En ella se afirmaba sin reservas: “correrán derechamente en busca de las islas Filipinas al oeste [...], en cuya demanda va la dicha armada”,¹⁵⁴ estrategia de la Audiencia que debió sorprender a Urdaneta y a los frailes que le acompañaban, “dando a entender se hallaban engañados”. El piloto de la *San Pedro*, Esteban Rodríguez, también lo recogía puntualmente en la relación del viaje: “Domingo, a 26 del dicho [noviembre de 1564]. Se mudó la derrota, porque el señor general [Legazpi] abrió la instrucción que traía del rey, que le mandaron que no la abriese hasta estar cien leguas en la mar, y aquí la abrió, y le mandaban que fuese en demanda de las Filipinas”.¹⁵⁵

Es justamente lo que hicieron los cuatro pilotos que navegaban tras el farol de la nave capitana en la que viajaban Legazpi y Urdaneta hasta llegar a las Islas del Poniente, siguiendo la navegación de Saavedra y Villalobos.

Tampoco surgieron excesivas complicaciones en el viaje de vuelta, que todos daban ya por hecho. De esa manera se había difundido en esas fechas en todo el Mar del Sur el conocimiento empírico sobre las corrientes marinas y los vientos entre navegantes, cosmógrafos y cartógrafos. Si examinamos las derrotas que rindieron los pilotos y las declaraciones que firmaron,¹⁵⁶

¹⁵⁴ “Orden dada en la mar por el general Miguel López de Legazpi sobre la derrota que ha de hacer la capitana y pilotos en prosecución de su viaje”, Mar del Sur, 25 de noviembre de 1564, AGI, *Patronato*. 52, r. 4.

¹⁵⁵ “Relación muy circunstanciada de la navegación [...], por Esteban Rodríguez, piloto mayor”, 1565, *CODOIN*, 1886, 2ª serie, p. 376.

¹⁵⁶ “Derrotero de la navegación de las islas del Poniente para la Nueva España hecho por Rodrigo de Espinosa, piloto del galeón nombrado *San Juan*”, AGI, *Patronato*, 23, r. 16, fols. Véase también “Dos declaraciones que hicieron en

podemos observar que no se encuentra en ella señal de incertidumbre: parecen seguros, como si transitasen por un camino conocido y hasta familiar. No se registraron en ellas menciones a Urdaneta, que al parecer era quien conocía la vuelta. Por el contrario, apuntaron que la isla de Cebú, de donde regresó el galeón *San Pedro*, estaba en latitud 10.5 grados norte y esperaron a partir al mes de junio cuando comenzaban a soplar los vientos del suroeste. Pusieron, pues, proa al nordeste hasta llegar a una latitud de 39.5 grados, próxima al Japón, donde les encontró la corriente de Kuro-Shivo, para bajar hacia el sureste y apreciar los primeros indicios de tierra en la latitud 33. Como había destacado el piloto Juan de la Isla a su llegada a las Filipinas, “el tiempo de brisas es de fin de octubre hasta fin de abril, y desde fin de abril hasta fin de octubre corren vendavales que sirven para la vuelta. Mas se ha de advertir que el que quisiere volver ha de venir subiéndose en altura, porque no le falten los vientos”.¹⁵⁷

Sólo faltaba costear por las Californias para llegar a Acapulco, el puerto de acogida. Habían navegado algo más de 2000 leguas en poco más de cuatro meses. Pero en realidad, antes que el propio navío *San Juan* donde viajaba Urdaneta en búsqueda del tornaviaje, uno de los pataches que se había perdido en la ida, el *San Lucas*, fue el primero en realizar la vuelta, algo por lo que se acusó a su capitán de no respetar la derrota.¹⁵⁸ Sin embargo, el hecho demuestra también la gran difusión del

la nao nombrada *San Pedro* viniendo navegando de las islas del Poniente para Nueva España”, 1565, *CODOIN*, 1886, 2ª serie, pp. 457-460.

¹⁵⁷ “Relación de las islas del Poniente y del camino que a ellas se hizo desde la Nueva España” por el capitán Juan de la Isla, s/f (1565?), AGI, *Patronato* 23, r. 7.

¹⁵⁸ “Petición de Gabriel Díaz, tesorero de la Casa de la Moneda en nombre de Miguel López de Legazpi”, México, 7 de noviembre de 1565, AGI, *Patronato*, 23, r. 19, fols. 1r.-49r.

conocimiento de los vientos y los tiempos apropiados para hacerla, algo que conocían ya todos los pilotos.¹⁵⁹

CONCLUSIÓN

En páginas anteriores se ha intentado acreditar cómo el ciclo de viajes impulsados por la Monarquía Hispánica a las islas de la Especiería, que se inicia con la expedición de Magalhães y se cierra con la llegada a las Filipinas de Legazpi, constituye una unidad que pierde su sentido histórico si se considera segmentariamente. En segundo lugar, se analiza la financiación de estos viajes en esa línea de continuidad señalada, en la que destacó el peso de los inversores privados alemanes y burgaleses durante el mandato de Carlos I y una mayor presencia del Tesoro público, básicamente el novohispano, impulsado por Felipe II periodo durante el cual aumentó de forma exponencial el grueso de los costos.

Los reyes castellanos aplicaron para alcanzar sus objetivos unas estrategias bien diferenciadas. Estimulado por el éxito económico y científico de la expedición de Magalhães, Carlos I impulsó con entusiasmo su continuidad durante casi una década con rendimientos evidentes, pero se vio obligado a abandonarlos y renunciar a sus derechos sobre la Especiería (Tratado de Zaragoza, 1529) por los elevados costos de oportunidad que le impedían su intervención en los conflictos internacionales en los que estaba implicado por su condición de emperador. Sin embargo, su heredero Felipe II, carente ya en gran parte de tales compromisos, retomó la iniciativa inducido por el alto precio que habían adquirido las especias en Amberes, el mercado de mayor peso entre los europeos. De ese modo pudo alcanzarse en 1565 el descubrimiento de la vuelta de poniente a levante y el

¹⁵⁹ Sobre el controvertido protagonismo dado a Urdaneta en el descubrimiento del viaje de vuelta, véase GIL, "El primer tornaviaje", pp. 30-87.

asentamiento hispano-mexicano en las islas de San Lázaro, las conocidas en su honor como Filipinas. Se hacía necesario ahora poblarlas y comenzar la explotación de las ansiadas especias. No obstante, una sorpresa aguardaba a los nuevos conquistadores: no existían especias en las islas, o al menos no las había en abundancia y calidad suficientes.

Uno de los primeros en advertirlo fue el propio Legazpi en la primera relación que envió a la Audiencia mexicana: “No se halló muestra de canela ni señal de ella, que era lo que más se deseaba”.¹⁶⁰ La canela era la única especia que se producía en las islas con cierta profusión, pero se cultivaba en Mindanao, un área de influencia de los indígenas islamizados del sur, muy renuentes a la hispanización. En 1565 y 1567, Legazpi remitió pruebas del fruto a México, donde obtuvo escasa resonancia comercial.¹⁶¹ En 1569, en una fecha aún muy temprana, escribía al nuevo virrey Marqués de Falces en estos términos: “Antes de ahora he escrito que si SM no pretende más de solas estas islas Filipinas, se debe hacer poco caso de ellas, porque al presente no se puede sacar de aquí sino sólo canela que sea de provecho, y hasta dar orden y asiento en ella no podrá SM dejar de gastar dineros”.¹⁶²

En 1572, poco antes de su muerte, Legazpi enumeraba ante la autoridad novohispana los productos de la tierra que disponían de ventajas mercantiles, pero no incluía ya entre ellos las especias, ni siquiera la que abundaba en el sur, la canela: “Lo que de esta tierra podrán llevar de retorno [en las naos] es mantas de

¹⁶⁰ “Relación de los acontecimientos del viaje y jornada que hizo la armada de SM al mando del general Miguel López de Legazpi en el descubrimiento de las islas del Poniente”, mayo de 1565, AGI, *Filipinas*, 29 y *Patronato* 23, r. 16. El documento ha sido reproducido en numerosas ocasiones.

¹⁶¹ GARCÍA-ABASOLO, “La expansión mexicana”, pp. 65-67. En México abunda el chile, alternativa barata a la pimienta, una de las especias más codiciadas.

¹⁶² “Carta de Miguel López de Legazpi al virrey de México, marqués de Falces”, Cebú, 1569, en AGI, *Filipinas*, 6.

algodón, cera, hilo y algún oro, y andando el tiempo se engrosará la contratación de los chinos”.¹⁶³

El abandono del proyecto de las especias quedó consumado cuando los dos Estados ibéricos en otro tiempo competidores dejaron de serlo por la unión de sus destinos en la Corona de Felipe II en 1580. De esta manera, las Filipinas se convirtieron muy pronto en el baluarte defensivo del tráfico de la especiería portuguesa, como quedaría confirmado en 1607 con la adscripción de las Molucas a la gobernación de Manila.¹⁶⁴ Las guerras posteriores con los rebeldes de las Provincias Unidas en Europa, que tuvieron también su réplica en el Pacífico tras la creación de la VOC (Vereenigde Oostindische Compagnie, la compañía Holandesa de las Indias Orientales)¹⁶⁵ y la construcción de algunas bases comerciales neerlandesas, afianzaron este objetivo militar. Sin embargo, la Corona necesitaba un incentivo para atraer pobladores –y al tiempo defensores– de México a las islas. Ese estímulo no fue otro que el establecimiento de un tráfico de mercancías entre China y Nueva España que pasaba por las Islas del Poniente. La solución no era algo que satisficiera a la Corona. De hecho, su aprobación había provocado un intenso debate en el Consejo de Indias, presionado éste por los intereses de los fabricantes de seda castellanos y conociendo la intensa extracción de plata mexicana y peruana que se filtraba de los circuitos imperiales hacia la China de los Ming.¹⁶⁶

¹⁶³ “Carta del gobernador de Filipinas, Miguel López de Legazpi, al virrey de Nueva España”, Manila, 11 de agosto de 1572, en AGI, *Patronato*, 24, r. 23.

¹⁶⁴ Real Cédula de 29 de octubre de 1607, citada por Grau y Monfalcón, 1635, BN, mss. 8990, fol. 161v.

¹⁶⁵ Sobre la VOC, véase PARTHESIUS, *Dutch Ships*.

¹⁶⁶ ALONSO ÁLVAREZ, “*E la nave va*”, pp. 25-84.s

SIGLAS Y REFERENCIAS

AGI	Archivo General de Indias, Sevilla, España.
AGN	Archivo General de la Nación, Ciudad de México, México.
AHN	Archivo Histórico Nacional, Madrid, España.
AMC	Arquivo Municipal da Coruña, A Coruña, España.
AMN	Archivo del Museo Naval, Madrid, España.
BN	Biblioteca Nacional, Madrid, España.
BP	Biblioteca de Palacio, Madrid, España.

ALONSO ÁLVAREZ, Luis, “E la nave va. Economía, fiscalidad e inflación en las regulaciones de la carrera de la Mar del Sur”, en BERNABÉU ALBERT, 2013, pp. 25-84.

ARAM, Bethany, “Una arteria del imperio entre occidente y oriente”, en *Canto Rodado*, 10 (2015), pp. 149-161.

ARRIANUS, Flavius (atribuido a), *Περίπλους τῆς Ἐρυθρᾶς Θαλάσσης-Arriani Periplus Maris Erythraei*, Ámsterdam, Janssonio Waespergios, 1683 [c. 50 dC], pp. 139-232.

AZNAR VALLEJO, Eduardo, “Juan Rodríguez de Fonseca”, *Diccionario Biográfico Español*, Madrid, Real Academia de la Historia, en <http://dbe.rah.es/biografias/5952/juan-rodriguez-de-fonseca>. Consultado el 5 de diciembre de 2019.

BARRADO BARQUILLA, José, “García de Loáisya y Mendoza”, *Diccionario Biográfico Español*, Madrid, Real Academia de la Historia, en <http://dbe.rah.es/biografias/14211/garcia-de-loaisya-y-mendoza>. Consultado el 11 de septiembre de 2019.

BATAILLON, Gilles, Gilles BIENVENU y Ambrosio VELASCO GÓMEZ (coords.), *Las teorías de la guerra justa en el siglo XVI y sus expresiones contemporáneas*, México, Centro de Estudios Mexicanos y Centroamericanos, 1998.

BERNABÉU ALBERT, Salvador (coord.), *La nao de China, 1565-1815. Navegación, comercio e intercambios culturales*, Sevilla, Ediciones Universidad de Sevilla, 2018.

BERNABÉU ALBERT, Salvador y Carlos MARTÍNEZ SHAW (eds.), *Un océano de seda y plata: el universo económico del Galeón de Manila*, Madrid, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 2013.

BOXER, Charles Ralph, *The Portuguese Seaborne Empire 1415-1825*, Londres, Hutchinson, 1959. Se emplea la versión portuguesa, *O Império colonial português (1415-1825)*, Lisboa, Edições 70, 1981.

CAPDEVILA, Néstor, “La teoría de la guerra justa y los bárbaros: Las Casas frente al Requerimiento, Vitoria y Sepúlveda”, en BATAILLON, BIENVENU Y VELASCO GÓMEZ (coords.), 1998.

CASADO ALONSO, Hilario, “Burgos y el nacimiento de la primera Edad Global”, en SAGARRA GAMAZO (ed.), 2019.

CERRETI, Claudio (coord.), *Genova, Colombo, il mare e l'emigrazione italiana nelle Americhe. Atti del XXVI Congresso Geografico Italiano*, Roma, Istituto della Enciclopedia Italiana, 1996.

CHIRINO, Pedro, *Història de la província de Filipines de la Companyia de Jesus, 1581-1606*, Barcelona, Pòrtic, 2000 [1610], transcripción de Jaume Gorriz.

CODOIN (*Colección de documentos inéditos relativos al descubrimiento, conquista y organización de las antiguas posesiones españolas de América y Oceanía, sacados de los archivos del reino, especialmente del de Indias*), Madrid, 1864-1874 [1ª serie], 42 vols.

CODOIN (*Colección de documentos inéditos relativos al descubrimiento, conquista y organización de las antiguas posesiones españolas de ultramar*), Madrid, 1885-1932, 2ª serie, 25 vols.

Colección general de documentos relativos a las islas Filipinas existentes en el Archivo General de Indias de Sevilla, Barcelona, Compañía General de Tabacos de Filipinas, 1925-1936, 9 volúmenes.

CUESTA DOMINGO, Mariano, *A Casa da Contratación da Coruña*, Santiago de Compostela, Xunta de Galicia, 2009.

CUESTA DOMINGO, Mariano, “La Casa de la Contratación de La Coruña”, en *Mar Oceana*, 16 (2004), pp. 59-88.

CZARRA, Fred Raymond, *Spices, a Global History*, Londres, Recreation Books, 2009.

D'ESPOSITO, Francesco, “Il finanziamento dei viaggi spagnoli per la «especiaria»: la spedizione di García Jofre de Loaysa”, en CERRETI (coord.), 1996, vol. 1, pp. 745-751.

Diccionario biográfico español, Madrid, Real Academia de la Historia, <http://dbe.rah.es/biografias/>

Diccionario de Historia de España, Madrid, Revista de Occidente, 1968.

Diccionario de la lengua castellana compuesto por la Real Academia Española, reducido a un tomo para su más fácil uso, Madrid, Joaquín Ibarra, 1780.

ERIAS MARTÍNEZ, Alfredo y José María VEGA FERREIRA, “Betanzos y su provincia en la época del emperador Carlos V”, en *Anuario Brigantino*, 25 (2002), pp. 131-260.

FERNÁNDEZ, Alonso, *Historia y anales de la ciudad y obispado de Plasencia*, Madrid, Juan González, 1627.

FERNÁNDEZ ÁLVAREZ, Manuel, *Felipe II y su tiempo*, Madrid, Espasa Calpe, 1998.

FERNÁNDEZ ÁLVAREZ, Manuel (ed.), *Corpus documental de Carlos V*, Salamanca, Universidad de Salamanca, 1973-1981, 5 volúmenes.

FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, Martín, *Colección de los viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde fines el siglo XV [...]*, Madrid, Imprenta Nacional, 1825-1837, 5 volúmenes.

FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, Martín, *Biblioteca Marítima Española*, Madrid, Imprenta de la viuda de Calero, 1851, 2 volúmenes.

FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, Martín, *Viajes y descubrimientos españoles en el Pacífico*, Madrid, Tipografía Renovación, 1919.

GARCÍA-ABASOLO, Antonio Francisco, “La expansión mexicana hacia el Pacífico: la primera colonización de Filipinas (1570-1580)”, en *Historia Mexicana*, xxxii: 1 (125) (jul.-sep. 1982), pp. 55-88.

GIL, Juan, “El primer tornaviaje”, en BERNABÉU ALBERT (coord.), 2018, pp. 30-87.

GÓMEZ CANEDO, Lino, *Los gallegos en América. Entre el descubrimiento y la emancipación. Algunas notas y un guión provisional para escribir su historia*, Santiago de Compostela, Xunta de Galicia, 1983.

GONZÁLEZ, Luis, “Expansión de Nueva España en el Lejano Oriente”, en *Historia Mexicana*, xiv: 2 (54) (oct.-dic. 1964), pp. 206-226.

GRAU Y MONFALCÓN, Juan, *Memorial informatorio al rey NS en su real y supremo Consejo de las Indias, por la insigne y siempre leal ciudad de Manila [...]*, BN, mss. 8990, fols. 142r.-218r.

HIDALGO NUCHERA, Patricio, “La embajada de Juan Pablo de Carrión a la Corte en 1558 y el conocimiento colectivo del tornaviaje”, en *Anais de Història de Alem-mar*, 15 (2014), pp. 52-78.

HIDALGO NUCHERA, Patricio, “La figura de Andrés de Urdaneta en la historiografía indiana, conventual, documental y moderna”, en TRUCHUELO GARCÍA (ed.), 2009, pp. 17-91.

HIDALGO NUCHERA, Patricio (ed.), *Los primeros de Filipinas. Crónicas de la conquista del archipiélago de San Lázaro*, Madrid, Miraguano Eds.-Ediciones Polifemo, 1995.

KELLENBENZ, Hermann, *Los Fugger en España y Portugal hasta 1560*, Salamanca, Junta de Castilla y León, 2000.

LEÓN GUERRERO, María Montserrat, “Objetivo Especiería: tres décadas de intentos”, en SAGARRA GAMAZO (ed.), 2019, pp. 95-119.

LÓPEZ DE GÓMARA, Francisco, *La historia general de las Indias, y todo lo acaescido en ellas desde que se ganaron hasta agora y la conquista de México y de la Nueva España*, Amberes, Martinus Nutius, 1554, 2 volúmenes.

MARTÍNEZ SHAW, Carlos (dir.), *V Centenario de la primera vuelta al mundo. Congreso Internacional de Historia “Primus circumdedisti me”*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2019.

MASCAREÑAS PÉREZ-ÍÑIGO, Juan y Alfonso MASCAREÑAS GONZÁLEZ, “El comercio de las especias como factor principal que impulsó los descubrimientos geográficos de Europa Occidental”, en *Revista Universitaria Europea*, 16 (2012), pp. 73-96.

MEDINA, José Toribio, *El portugués Esteban Gómez al servicio de España. Estudio histórico*, Santiago de Chile, Imprenta Elzeviriana, 1908.

MELLÉN BLANCO, Francisco, “García Jofre de Loaysa”, *Diccionario Biográfico Español*, Madrid, Real Academia de la Historia, <http://dbe.rah.es/biografias/15864/garcia-jofre-de-loaysa>. Consultado el 11 de septiembre de 2019.

MURO, Luis, *La expedición Legazpi-Urdaneta a las Filipinas (1557-1564)*, México, Secretaría de Educación Pública, 1975.

NOWELL, Charles E., "The Loaisa Expedition and the Ownership of the Moluccas", en *Pacific Historical Review*, 5: 4 (1936), pp. 325-336.

PARKER, Geoffrey, *Imprudent King. A new life of Philip II*, New Haven y Londres, Yale University Press, 2014.

PARTHESIUS, Robert, *Dutch Ships in Tropical Waters. The development of the Dutch East India Company (VOC) shipping network in Asia 1595-1660*, Amsterdam, Amsterdam University Press, 2010.

POPE, S. W. y John NAURIGHT, *Routledge Companion to Sports History*, Londres y Nueva York, Routledge, 2010.

PULGAR FERNÁNDEZ, Juan, "La Casa de la Contratación de la Especiería de La Coruña", en *Historia y Vida*, 318 (1994), pp. 93-100.

RIVERO FRANYUTTI, Agustín, "Las acepciones del nahuatlismo *tepuzque* en el español de México", en *Anuario de Letras. Lingüística y Filología*, 4: 2 (2016), pp. 297-334.

SAAVEDRA VÁZQUEZ, Carmen, "A Coruña en la Edad Moderna. Siglos XVI-XVII", en BELLO y otros, *Historia de A Coruña*, A Coruña, Vía Láctea Editorial, El Ideal Gallego, 1998.

SAGARRA GAMAZO, Adelaida, "La empresa del Pacífico o el sueño pimentero burgalés (1508-29)", en *Revista de Estudios Colombinos*, 9 (2013), pp. 21-36.

SAGARRA GAMAZO, Adelaida (ed.), *Burgos, lengua cero del viaje de Magallanes-Elcano. Una historia de reyes, mercaderes y océanos. Cristóbal de Haro, mercader burgalés*, Burgos, Fundación VIII Centenario de la Catedral, 2019.

SARDONE, Sergio, "El «Maluco». La financiación de las expediciones, 1518-1529", en MARTÍNEZ SHAW (dir.), 2019, pp. 223-255.

SOBEL, Dava, *Longitude. The True Story of a Lone Genius Who Solved the Greatest Scientific Problem of His Time*, Londres, Penguin Books, 1996.

SPATE, Oskar Hermann Khristian, *The Spanish Lake*, Canberra, Australian National University Press, 2004.

SZÁSZDI, István, "La Casa de la Contratación de La Coruña en el contexto de la política regia durante el reinado de Carlos V", en *Anuario da Facultade de Dereito da Universidade da Coruña*, 12 (2008), pp. 905-914.

TRUCHUELO GARCÍA, Susana (ed.), *Andrés de Urdaneta, un hombre moderno*, Ordizia, Ayuntamiento de Ordizia, 2009.

TURNER, Jack, *Spices. The History of a Temptation*, Nueva York, Random House, 2004.

UNCILLA Y ARROITAJÁUREGUI, Fermín, *Urdaneta y la conquista de Filipinas*, San Sebastián, Imprenta de la Provincia, 1907.

VAN DER WEE, Herman, *The Growth of the Antwerp Market and the European Economy (fourteenth-sixteenth centuries)*, La Haya, Martinus Nijhoff, 1963, 3 volúmenes.

VARTHEMA, Ludovico de, *Itinerario de [...] Bolognese, ne lo Egipto, ne la Suria, ne la Arabia Deserta & Felice, ne la Persia, ne la India, & ne la Ethiopia. La fede el vivere & costumi de tutte le prefate provincie. Et al presente agiontoni alchune isole novamente ritrovatte*, Roma, 1510.

VÁZQUEZ CAMPOS, Braulio (ed.), *El viaje más largo. La primera vuelta al mundo*, Sevilla, V Centenario Primera Vuelta al Mundo, 2019.

VELO PENSADO, Ismael, *La vida municipal de A Coruña en el siglo XVI*, A Coruña, Diputación Provincial de A Coruña, 1993.

WELLS, Troth, “Especias, preciados tesoros”, en Jordi GARCÍA, *Especias, delicias exóticas*, Barcelona, Intermón-Oxfam, 2007, pp. 269-308.