

Camiños sobor da mar. A Casa da Contratación da Coruña e as expedicións ás illas da Especiaría, 1525-1564

LUÍS ALONSO ÁLVAREZ*
UNIVERSIDADE DA CORUÑA

Sumario:

O autor centra a investigación nas viaxes de exploración ás illas da Especiaría (Molucas, pertencentes hoxe a Indonesia) na primeira metade do século XVI. Estuda especialmente os aspectos que fan relación á súa organización (primeiro desde a Casa da Contratación da Coruña, a estímulo do emperador Carlos, e máis adiante desde México impulsados polos vicerreis de Filipe II). Así mesmo fai fincapé no seu financiamento (público ou compartido coa iniciativa privada) e nos obxectivos estratéxicos cambiantes da Monarquía Hispánica.

Palabras clave: Especiaría, Molucas, Filipinas, Magalhães, Loaisa, Legazpi, Casa da Especiaría coruñesa, financiamento viaxes.

Abstract:

The author focuses his research on exploration journeys to the Spice Islands (Maluku Islands, today part of Indonesia) during the first half of the 16th century. Aspects concerning its organization (initially directed from the Casa da Contratación de A Coruña and encouraged by Emperor Carlos, and later from Mexico, impelled by the viceroys of Philip II) are especially studied. It also emphasizes its financing (public or shared with private initiative) and the changing strategic objectives of the Spanish Crown.

Keywords: Spice Islands, Moluccas, Philippines, Magalhães, Loaisa, Legazpi, journeys financing.

Este ano pasado estíveronse a conmemorar os cincocentos anos da saída da armada de Fernão de Magalhães (1519-1522) en procura das illas da Especiaría —chamadas tamén do Maluco ou Molucas e na actualidade pertencentes a Indonesia—, unha xeira con implicacións manifestas na cidade da Coruña. E tamén con este gallo estanse a celebrar coa participación dos dous países ibéricos —malia os desacordos iniciais—¹ numerosas efemérides que trouxeron a memoria da andaina do piloto portugués ao servizo da coroa de Castela, entre elas algún encontro científico e diversas exposicións, así como unha boa chea de publicacións.² No ámbito peninsular, polo que nos alcanza, efectuáronse xa, á espera dos que virán, significativos congresos en Valladolid, Burgos e Sevilla nos

* **Luís Alonso Álvarez** é doutor pola Universidade de Barcelona e catedrático de Historia económica da Universidade da Coruña. Foi director do departamento de Historia e Institucións Económicas e coordinador do Grupo de Estudos de Historia da Empresa (GEHE). Liñas de investigación: historia colonial, empresarial e rexional. É membro do consello editorial de varias revistas académicas. Ten publicado unha ducia de libros, participado nunha trintena de publicacións colectivas e escrito numerosos traballos en revistas académicas.

¹ Non foi ben entendida inicialmente a proposta portuguesa á presentación dunha candidatura para que a xesta magallánica fora declarada Patrimonio Mundial da Humanidade na UNESCO, asunto que se resolveu ao final cun pedimento conxunto dos dous países ibéricos.

² A sociedade *v Centenario* informa de ao redor de 200 actividades conmemorativas, entre académicas, divulgativas, audiovisuais, náuticas e de outras disciplinas a celebrar entre 2019 e 2022 en diferentes cidades españolas e estranxeiras, entre elas Sevilla, Lisboa, Río de Xaneiro, Montevideo, Buenos Aires, Santiago de Chile, Guam, Manila e Nova York. Véxase polo miúdo en <http://vcentenario.es/actividades/>

que participaron figuras relevantes no coñecemento da época (Martínez Shaw, dir., 2018; Sagarra Gamazo, ed., 2019; Vázquez Campos, ed., 2019). Na cidade herculina, emporiso, malia desempeñar un papel manifesto na continuidade da xesta do lusitano, ningún organismo público nin privado preveu nin ten previsto organizar efeméride ningunha. Porén, a cidade protagonizou polo menos dous feitos fundamentais (e que serán obxecto deste traballo). Un foi a fundación da Casa da Contratación da Especiaría en 1525 para centralizar a distribución das especias en Europa, alternativa á de Sevilla, que pasaría a entender unicamente da ordenación do tráfico e do comercio con América. O outro, a formación das expedicións ás illas da Especiaría —entre outras, a de Jofre García de Loaísa, a máis relevante— na procura do tan desexado produto asiático en Europa.

Sobre estas materias existen abundantes testemuñas da época —ordes reais, rexistros de navíos, emisión de xuros para financiar as armadas, reclamacións dos que se consideraron prexudicados—, custodiadas no Archivo de Indias, pero tamén no Arquivo Municipal da Coruña, como mesmo certa literatura específica, aínda que algo dispersa e que conviría integrar nun único fío condutor para establecer unha valoración final.

1. A RELEVANCIA DAS ESPECIAS NA EUROPA DO SÉCULO XVI

Desde a Antigüidade, as especias foron os produtos vexetais —sementes, flores ou froitos secos, cortizas de arbore e rizomas— indispensables para condimentar os alimentos, ou enmascarar o seu mal sabor e, sobre todo, para conservar as proteínas (carnes e peixes) e viños durante o alcance do ano agrícola. Pero viñeron sendo empregadas ademais copiosamente nas receitas médicas —dos catarras e doenzas de moas ata o terríbel mal dos bubóns—, e tamén como fragancias, estimulantes, afrodisíacos e mesmo como moeda cando rareaba o metal. Resultaban porén moi custosas para os consumidores porque eran produtos exóticos, traídos de lonxe —habitualmente de África e Asia—, razón que xustificaba o seu prezo tan elevado. Ademais eran mercadorías de pouco peso e volume, o que facilitaba o seu transporte, de modo que desde moi cedo se converteron nun produto-refuxio, nun contexto de inflación, como hoxe pode ser o ouro ou os diamantes. Ao mercárense alén mar en grandes cantidades e vendérense polo miúdo, o comercio das especias atraía os grandes mercadores polas abondosas marxes de beneficio que reportaba (Wells, 2007: 269-308), e diante deles, aos conquistadores.³ As máis consumidas en Europa teñen sido a *pementa* e o *cravo*, sen dúbida as máis prezadas, a *noz moscada*, o *macis* (a casca da noz), o *xenxibre* e a *canela* (figura 1).

Os centros de produción máis significados e que gozaron de meirande reputación en Europa atopábanse doadamente no sueste asiático e en menor medida na costa atlántica africana. Así, a *pementa* procedía do suroeste da India (costas do Coromandel), Malaca e Sumatra; o *cravo*, das illas Molucas (Ambón, Ternate, Tidore, Moti e Maquián, figura 2); a *noz moscada* e o *macis* das illas de Banda; o *xenxibre* da India (costa de Malabar e Bengala) e a *canela* de Ceilán e da illa de Xava. As de calidade máis cativa proviñan de África, como a *malagueta* de Gambia ou a *falsa pementa* de Benín.

³ Era o premio máis lucrativo que esperaba ao explorador e conquistador do século XVI, segundo NOVELL, Charles (1936): p.1.

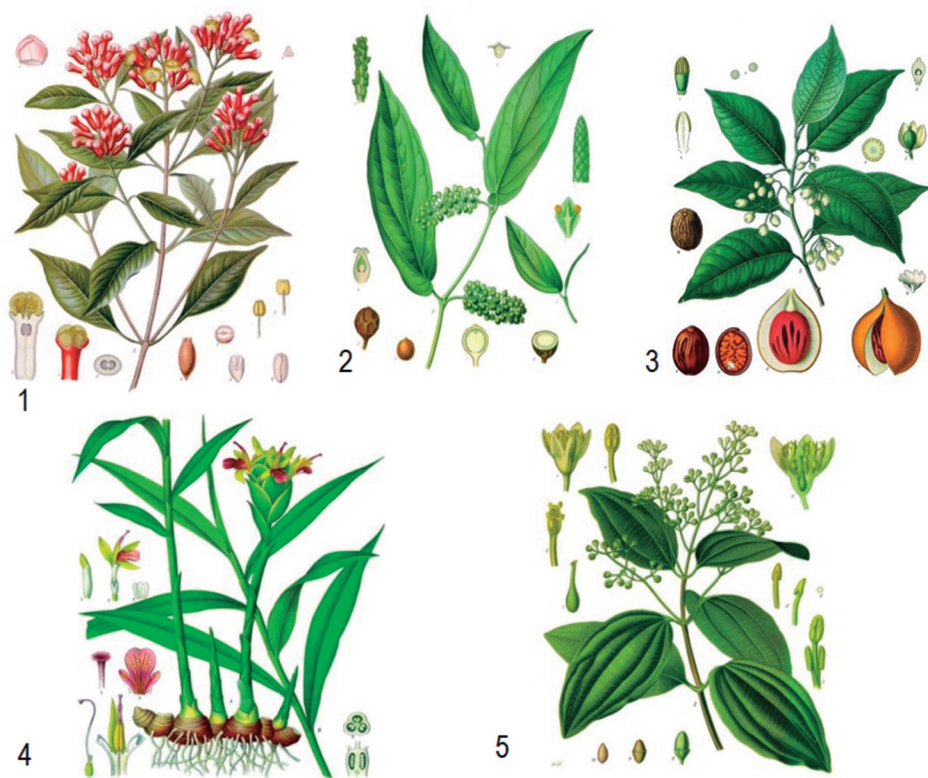


Figura 1. Principais especies: 1, Cravo; 2, Pementa; 3, Noz moscada e macis;
4, Xenxibre; 5, Canela

Os maiores centros de consumo localizábanse no grande espazo chinés, no dominio indo-malaio e nos mercados europeos, o do Mediterráneo, o de Flandres e o do Mar do Norte. No mediar do século xv, dúas grandes redes comerciais (véxase a figura 3) satisfacían a demanda dos mercados europeos, que son os únicos que imos estudar. Unha delas, a máis setentrional, percorría a antiga rota da seda: a floraba na China en Xi'an, transitaba Dunhuang e os desertos e estepas centrais ata chegar a Kasgar e Samarcanda, xa no Turquestán, atravesaba o Mar Caspio e remataba en Éfeso na costa de Turquía con algunhas variacións. O percorrido situado máis ao mediodía nacía tamén na China (Xi'an), pero se bifurcaba en Kasgar, pasaba por Herat en Persia e chegaba a Alepo (Siria) para acadar o Mediterráneo. Existían tamén outras dúas rotas con numerosas variacións que combinaban a viaxe por mar e por terra e que xa frecuentaban os romanos séculos antes nunha travesía que acumulaban o *periplo do Mar Eritreo*⁴ para abrangueren as prezadas especies. A primeira saía das illas do sueste asiático, pasaba a Malaca e Ceilán, bordeaba

⁴ ARRIANUS, Flavius (1683 [c. 50 aC]): pp. 139-232. Para os romanos, o Mar Eritreo abrangía o Mar Vermello, o Golfo Pérsico e o Océano Índico. O mapa do periplo figura na p. 2.

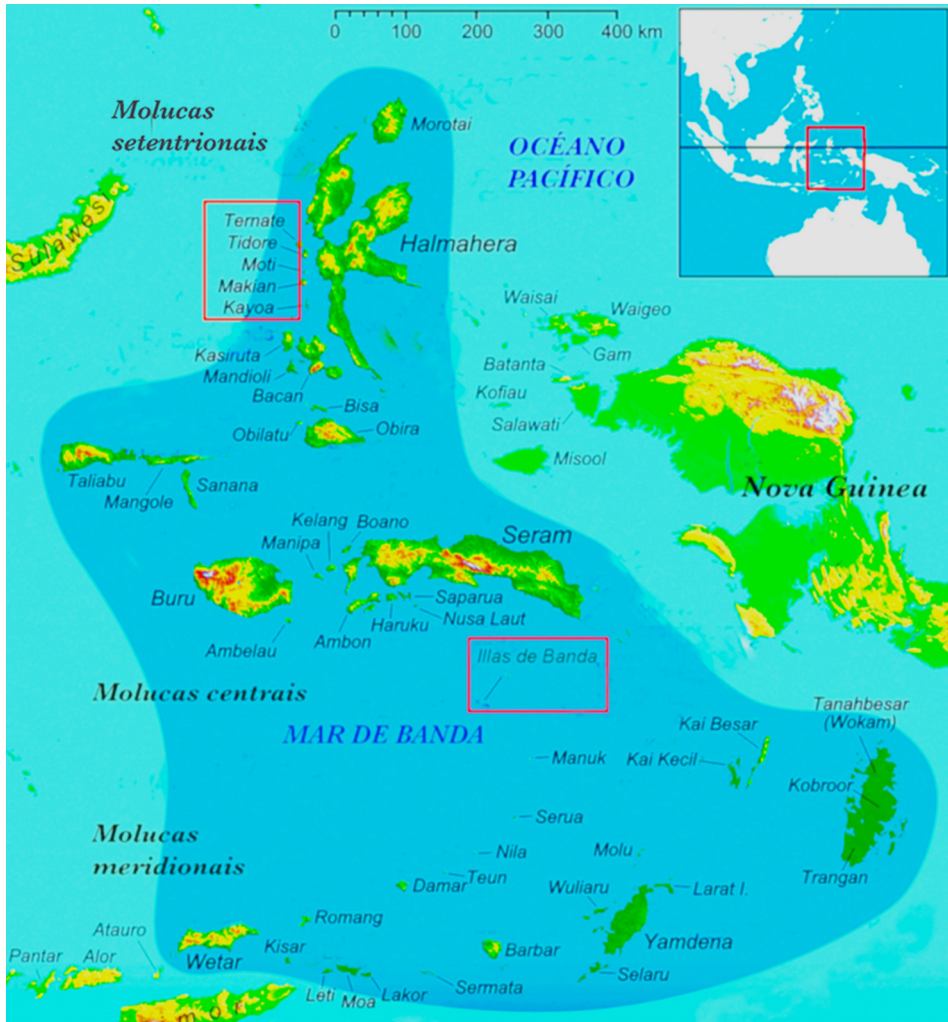


Figura 2. Os maiores centros de produción das especias nas Iles Molucas

a Insulindia, alcanzaba o golfo Pérsico, atravesaba o deserto árabe, Siria, Palestina ata abrazar ao Mediterráneo. A alternativa era unha bifurcación pola costa sur de Arabia para acadar o Mar Vermello e morrer en Alexandría. Nesas cidades terminais asentábanse os subministradores europeos que distribuían o produto por todo o occidente.

O control político e militar do tráfico viuse alterado fundamentalmente no século XVI. Durante a baixa Idade Media, as Cruzadas e a *Pax Mongolica* (1250-1368) deran estabilidade á rota das especias, controlada por mercadores árabes e persas, mentres que a distribución en Europa a realizaban os venecianos e máis tarde os xenoveses, que se abastecían no grande bazar que era entón Alexandría. Porén, a chegada da dinastía Ming e o afundimento dos Yuang de fins do Trescentos provocou unha primeira fenda no tráfico da que derivou unha alza sensible nos prezos das especias. E coa caída de Constantinopla en 1453 e a



Figura 3. As principais rotas das especias antes das descubertas portuguesas.

expansión dos turcos otománs, Xénova perdeu as factorías que tiña no Mar Negro, mentres que, pola contra, Venecia puido manter ás do Mar Vermello. Desaloxada das súas factorías, Xénova vai ser pois a impulsora, proporcionando investimentos e saberes xeográficos e cartográficos, dunha rota alternativa ao sueste asiático —que coñecerían a través do manuscrito das viaxes de Ludovico de Varthema, de grande difusión en toda Europa (Varthema, 1510)— que habería de bordear África e estaría detrás das iniciativas atlánticas de portugueses, casteláns e mariños doutras procedencias (Czarra, 2009: 101).

Pero as travesías polo Atlántico africano requirían de navíos que soportaran as viaxes de altura, algo que non tiñan as galeras do Mediterráneo ou as cocas escandinavas. Os avances viñeron xa no século XIII pola interacción das dúas tecnoloxías náuticas, pero mesmo de certos anovamentos significativos. Precisábanse navíos con maior capacidade de carga e de grande resistencia fronte ás fortes ondadas do Atlántico que as galeras, pero ao tempo maior velocidade con máis mastros que combinaran as velas latinas —para manobrar e sobre todo para *bolinar*, e dicir, para navegaren contra o vento na proa— coas velas cuadradas impulsoras. Pero pode que o maior descubrimento fora o do temón axial ou de popa que simplificou as manobras. Destes avances, nos que tiveron moito que ver biscaíños e portugueses, naceu nos séculos seguintes unha xeración de navíos híbridos aptos para a navegación polo Atlántico, como as *carracas*, *carabelas* e *naos*. Tiñan xa mellorado tamén os instrumentos de navegación e no século XVI incorporáronse outros novos. Os árabes difundiran xa o *compás chinés* ou *agulla de marear*, estendérase a práctica da *sonda engraxada* para calcularen a profundidade dos fondos mariños e fórase impondo o emprego das *cartas mariñas*. En conxunto, a navegación deixou de ser só unha práctica baseada na experiencia e comezou a ter relación directa coas ciencias, como

a xeometría euclidiana, a aritmética e a álgebra, a astronomía, a óptica e a medicina. Co crecemento dos negocios, difundíronse tamén certos instrumentos comerciais e financeiros procedentes do baixo medievo. Espalláronse deste xeito o modelo toscano de empresa mercantil e desenvolveuse a banca para financeira, a letra de cambio, a contabilidade por partida dobre, o seguro marítimo e outras xeiras na que destacaron en especial os comerciantes burgaleses (Casado, 2019: 33-34), pero mesmo os xenoveses, florentinos, cataláns, flamengos e alemáns, que contaron coa complicidade dos primeiros Estados modernos, Portugal e Castela.

2. A ORGANIZACIÓN DE ARMADAS Á ESPECIARÍA

Os lusitanos adiantáronse na procura das especias pola rota oriental que bordea o continente africano, nunha carreira na que o xenovés Cristóbal Colón, ás ordes da coroa de Castela, creu tamén atopar polo poñente e acabou por recoñecer novas terras. Portugal protexeu a rota africana en 1455 coa bula papal *Pontifex Maximus*, mentres que os casteláns conseguiron o propio en 1493 coa *Inter Cætera*, polas que a máxima autoridade da cristiandade concedíalles as descubertas presentes e futuras no occidente, separadas por unha liña meridiana a 100 leguas ao poñente dos Azores. Porén, a necesidade de acadar máis concreción aconsellou a feitura dun novo convenio entre as dúas potencias, o *Tratado de Tordesillas* de 1494, no que se acordou estender a liña de demarcación a 370 leguas ao oeste do Cabo Verde, da que derivarían vindeiros desacordos ao non estaren axeitadas as medidas da legua portuguesa e castelá⁵ e sobre todo, ao non disporen ata o século XVIII do *cronómetro mariño* para medir a lonxitude xeográfica.⁶ O texto do tratado repartía o Atlántico en dúas áreas de influencia: a do levante, que blindaba as descubertas portuguesas, e reservaba a do poñente para os casteláns, pois a existencia dun océano intermedio (o Mar do Sur, o Pacífico) non tería sido confirmada ata 1513 polo conquistador Vasco Núñez de Balboa. Entre tanto, os navíos portugueses alcanzaron Calicut, o centro do comercio da pementa, situado na costa oriental do Malabar, na India, comandados por Vasco da Gama, ameazando o monopolio que otománs, árabes e persas tiñan na súa distribución no Índico, pero tamén o dos venecianos que negociaban con eles no Mar Vermello. A partir daquela, Lisboa converteuse no grande centro de comercialización occidental ao que acudían mercadores e financeiros de toda Europa, crebando a primacía de Venecia. Mais así e todo, o control portugués resultaba aínda incompleto, pois fallaban as especias de meirande valor, o cravo, a noz moscada e o macis, que seguían a se distribuír polo atallo do Mar Vermello, dominado agora polos otománs. Neste sentido, a toma de Malaca pola artillería lusitana deulle paso ás illas da Especiaria, as areladas Molucas, e a expedición de António de Abreu e Francisco Serrão puido completar a rota oriental en 1512, guiados por pilotos malaios, acadando deste xeito as especias máis valoradas (Czarra, 2009: 109-124; Boxer, 1981 [1969]: 59-80).

⁵ Os tropezos na medición do grao terrestre derivan dun erro na medida da legua marítima. Para os casteláns, o grao equivalía a 16,66 leguas, mentres que para os portugueses era de 15,5, unha cifra máis exacta. SPAKE, O.H.K (2004), p. xxi.

⁶ O primeiro cronómetro mariño aínda moi imperfecto, o de John Harrison, un construtor británico de reloxos, data de 1760. SOBEL, Dava (1996).

Pero o éxito lusitano non impediu que os casteláns desbotasen a procura dunha rota occidental alternativa que os conducira á Especiaría, senón que os alentou aínda máis. Tralo «fracaso» colombino por atopar un camiño que levara os seus navíos en dereitura das Indias, o bispo Fonseca, organizador das armadas castelás á Especiaría⁷ planeou deseguida novas expedicións con ese obxectivo, pois as especias seguían a ser o máis importante. Así, saíran xa en 1499, aínda baixo o patrocinio da raíña Isabel, as de Alonso de Ojeda, Juan de la Cosa e Amerigo Vespucci; e entre 1499 e 1500, as de Cristóbal Guerra e Pedro Alonso Niño, Diego de Lepe e Vicente Yáñez Pinzón. Todas elas evidenciaron de xeito definitivo a existencia dun novo continente interposto entre Europa e as Indias, polo que se tentou de atopar esa pasaxe cara elas. En 1500 e 1501 botouse ao mar a de Alonso Vélez de Mendoza; entre 1501 e 1502 as de Rodrigo de Bastida e Juan de la Cosa e en 1502 e 1503 a cuarta viaxe de Colón, que a dedicou a recoñecer sen éxito o istmo de Panamá na súa procura. Trala morte da raíña católica en 1504, o rexente da coroa castelá e rei consorte Fernando proseguiu en 1507 esas iniciativas cos recursos financeiros do *clan burgalés* (Sagarra Gamazo, 2019: 128-129) con intereses en Flandres, centro de redistribución das especias no norte, organizadas agora pola recentemente fundada *Casa da Contratación* de Sevilla (1503) que substituíu o bispo Fonseca. Dese xeito, saíu en 1508 a expedición de Vicente Yáñez Pinzón e Juan Díaz de Solís, que non atoparon a pasaxe no istmo de Panamá nin no golfo de México. Entre tanto, os portugueses tíñanse xa adiantado na carreira das especias ao desembarcar nas illas Molucas en 1512 e o rei don Manoel, financiado polo burgalés Cristóbal de Haro, de quen falaremos máis adiante, enviou unha expedición seguindo os pasos de Solís pouco tempo despois. A competencia portuguesa, a incerteza das viaxes e sobre todo as oportunidades alternativas que ofrecía a conquista americana fixeron que os esforzos se centraran máis na exploración deste último continente (Sardone, 2018: 225), con abandono momentáneo do camiño occidental das especias.

Emporiso, un novo acontecemento fixo que o rei rexente Fernando retomara o proxecto cando en 1513 Vasco Núñez de Balboa atravesou o istmo de Panamá e arribou por terra ao Pacífico. Habería, pois, que atopar esa pasaxe se se quería que as naves castelás alcanzaran as Illas da Especiaría polo poñente. Mais convencidos de que o tal non estaba no istmo, a última armada de Solís (1515) aproou cara ao sur pola costa atlántica americana sen resultados, pero alcanzou a atopar en 1516 o despois chamado Río de la Plata, alcumado na súa honra como Río de Solís.⁸ A morte do rei Fernando en 1516, a rexencia do cardeal Cisneros e a chegada do príncipe Carlos, o futuro emperador, que se rodeou de conselleiros flamengos que trocaram a axuda financeira dos burgaleses pola dos banqueiros alemáns

⁷ De familia aristocrática de orixe portuguesa e natural de Toro (Zamora), Juan Rodríguez de Fonseca consagrouse á carreira eclesiástica ao servizo real desde a súa xuventude. Foi sucesivamente bispo de Badaxoz, Córdoba, Palencia e Burgos apoiado polo rei Fernando, que chegou a constrinxir a Roma para este último nomeamento, e contrapeso das desmesuras de Colón. Malia que non formou parte da Casa da Contratación sevillana, foi o seu inspirador e alcanzou a colocar no organismo indiano a mercadores burgaleses da súa confianza e da de Cristóbal de Haro, un dos maiores comerciantes da cidade castelá, e creou no Consello de Indias un grupo de presión a tal efecto. Mantivo durante tempo a responsabilidade da organización das armadas á Especiaría e finalmente foi nomeado o primeiro presidente do Consello de Indias. Máis polo miúdo, véxase AZNAR VALLEJO, Eduardo, «Juan Rodríguez de Fonseca», e tamén SAGARRA GAMAZO, Adelaida (2019): pp. 129 e 134.

⁸ A relación histórica das viaxes pódese ver polo miúdo en LEÓN GUERRERO, María Motserrat (2019). Sobre a figura e a navegación de Solís, véxase MEDINA, José Toribio (1897).

(Fugger e Welser), retrasaron a saída de novas expedicións dos casteláns cara á Especiaría (Sagarra Gamazo, ed., 2019: 133).

Para que as cousas principiarian a mobilizarse habería que esperar á partida de Lisboa de dous personaxes fundamentais. Un deles era o comerciante burgalés Cristóbal de Haro,⁹ con fortes intereses nos negocios do azucre, escravos e sobre todo das especias en Flandres, Portugal, Inglaterra e Francia, que deixou Lisboa e instalouse en Sevilla. O outro, o resentido Magalhães (acompañado polo cosmógrafo Rui Falero), quen tivera certos enguedellos co rei don Manoel, e que pasou a ofrecerlle os seus servizos ao monarca castelán para retomar o camiño ao sueste asiático pola rota occidental. Acordouse así formar unha nova expedición, que financiaron o bispo de Burgos Fonseca¹⁰ e o devandito comerciante, que alcanzou a arrastrar cara ao negocio como socios aos banqueiros alemáns e polo mesmo atraer o interese dos conselleiros do rei Carlos.¹¹ Formada por cinco navíos, a frota saíu do porto de Sanlúcar en 1519, baixou en latitude polo Atlántico sur seguindo a rota de Solís e recoñeceu o estreito que levaría seu nome na punta máis austral da América. Entrou pouco despois no Pacífico e explorou algunhas illas ata chegar ás que alumou como dos Ladróns (que trocarían o nome máis adiante polo de Marianas) e posteriormente as que chamou de San Lázaro (futuras Filipinas) onde resultou morto polos seus naturais. O seu segundo de a bordo, Juan Sebastián Elcano, fíxose cargo do que quedaba da armada e bordeando África acadou as costas andaluzas en 1522. O enorme éxito da expedición, malia os custos en vidas e navíos, estivo en rodear por primeira vez o globo terráqueo, en traer especias por valor de case 8 millóns de marabedís (Sardone, 2019: 226)¹², como veremos, e sobre todo en alentar a organización de novas armadas ás Molucas pola rota occidental. A importancia da fazaña de Magalhães non veu tanto do feito en si de que a súa armada circunvalara o mundo —cousa que el non tiña pensado facer, senón máis ben retornar tras dos seus pasos—, como da responsabilidade da descuberta para os europeos dun camiño sur occidental, alternativo ao portugués, para alcanzar a Especiaría.

Unha das derivadas da viaxe do portugués foi a incerteza e inseguridade que suscitou na corte lusitana o feito de que os casteláns puideran compartir o comercio das especias e, polo mesmo, baleirar na práctica os acordos adoptados no Tratado de Tordesillas. Pola súa banda, a coroa castelá estaba convencida de que os seus competidores excederan a liña das 370 leguas ao oeste das illas do Cabo Verde e que o seu contra-meridiano no Pacífico non debería pasar máis ao leste da India, polo que as Molucas quedarían baixo a

⁹ Unha das meirandes fortunas do clan burgalés con negocios en toda Europa. Estableceu residencia en Lisboa desde 1505, atraído polo negocio das especias, o azucre e os escravos. Sospeitase que promoveu algunha das expedicións portuguesas e en concreto a que chegou ao Río de la Plata antes que a de Solís. Tivo tamén algún mal encontro co rei don Manoel, ao que financiaba, polo desentendemento do portugués na indemnización dun cargamento de escravos perdido, e que o levou a conectar con Magalhães, Fonseca, os Welser e Fugger para organizar a procura dunha nova rota occidental cara á Especiaría.

¹⁰ Fonseca aportou a súa parte con fondos persoais, e mesmo cos procedentes da recadación da Bula da Cruzada.

¹¹ Fonseca foi o que presentou o grupo aos conselleiros flamengos do rei Carlos, que rexeitaban unha expedición financiada por particulares, ata que finalmente acordaron facela mixta, coa participación da coroa e dos devanditos socios comerciais. Véxase SAGARRA GAMAZO, Adelaida, ed. (2019): p. 136.

¹² O cargamento consistiu basicamente en cravo —tan só pequenas partidas doutras especias de proba, como canela, macis e noz moscada— e pesou entre 524 e 528 quintais. Véxase FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, Martín (1837): vol. iv, pp. 247-248.

súa xurisdición. Para resolver a situación emprazáronse as dúas coroas a unha xuntanza de expertos en Badaxoz e finalmente en Elvas en 1524,¹³ só dous anos despois do regreso da expedición que comandara Magalhães. Pretender que cosmógrafos e entendidos acordaran unha solución supuña negar que o problema era político. De feito, as cartas mariñas que imprentaban os participantes estaban deliberadamente esaxeradas na súa lonxitude e latitude para desorientar os competidores que as utilizaran. Pero tamén era un problema técnico, de esclarecemento do número das leguas que tiña o grao terrestre nun momento no que non se coñecía con certeza o tamaño do globo terráqueo e se ignoraba a medición da latitude xeográfica. Mentres que os casteláns estimaban que estarían entre 14 1/3 e 21 3/8, os lusitanos facían unha estimación entre 18 e 25 e todos eles aportando referencias ás súas propias cartas mariñas. O desacordo foi pois unánime (Nowell, 1936: 327), o que convenceu o emperador para autorizar de novo as viaxes á Especiaría.

A segunda das derivadas da expedición garda relación con outro navío da armada de Magalhães, apresado polos portugueses cando traía o cravo cara a Sevilla. Nas contestacións ao interrogatorio feito a Andrés de Urdaneta, un dos náufragos da frota de Loaísa, polo Consello de Indias, fálese dese 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 hacia 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 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.¹⁴

A importancia da testemuña ven de que se trata da primeira vez que se mencionaba a posibilidade de chegar ás Molucas pola vía mexicana, pero tamén da dificultade para atopar unha rota de regreso, como veremos máis adiante.

3. A CREACIÓN DA CASA DA CONTRATACIÓN DA ESPECIARÍA DA CORUÑA, 1522

A terceira das derivadas da viaxe de Magalhães foi a decisión que tomou o emperador Carlos de proseguir con máis determinación aínda a organización de novas armadas ás Molucas e repetir a xesta do portugués pola rota que el mesmo descubrira. Para argallar esas iniciativas estableceuse na cidade herculina unha segunda Casa da Contratación, á marxe da que xa existía en Sevilla desde 1503. Solicitáranla en aparencia a alta nobreza e o

¹³ Por parte dos casteláns acudiron Hernando Colón, Simón de Alcazaba, o doutor Salaya Maestro, frei Tomás Durán, Pedro Ruiz de Villegas e Juan Sebastián Elcano. «Reunión de comisionados en la frontera de Portugal», AGI, Patronato, 48, R. 12.

¹⁴ «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 Loaísa», 1537, AGI, Patronato, 37, r. 35. O piloto Macías del Poyo deu unha explicación semellante á de Urdaneta. Téñense modernizados a graffa e os signos de puntuación en tódalas referencias documentais que figuran nestas páxinas. Letra cursiva miña.

clero galegos antes da celebración das Cortes de Santiago e A Coruña de 1520 para o financiamento da coroación do emperador (Fernández de Navarrete, 1837: 5, 193-195). Previamente, o bispo Fonseca convocara unha xuntanza en Melide dos deputados galegos, á que acudiran entre outros o conde Fernando de Andrade, o conde de Benavente, o marqués de Astorga, a condesa de Lemos, o conde de Altamira, o bispo de Lugo e así ata chegar a 21 representantes. Da xuntanza saíu un manifesto no que se tomou partido polo rei fronte aos que cuestionaban a súa autoridade, pero tamén contra os que poñían en dúbida a actuación da nobreza, no contexto do conflito das Comunidades, e se solicitou ao tempo recuperar a representación en Cortes, que a tiñan perdida, e o establecemento doutra Casa da Contratación na Coruña a maiores da de Sevilla. A primeira das peticións foi rexeitada polo rei, máis non así a segunda (Pulgar Fernández, 1994: 93). En realidade, a aprobación resultou dun compromiso previo de Cristóbal de Haro e o bispo Fonseca co rei Carlos e a nobreza galega, o que amosa o reforzamento do papel financeiro do clan burgalés fronte ao sevillano na carreira das Indias (Sardone, 1919: 227).

O establecemento da *Casa da Contratación da Especiería* asemellábase ao modelo das «casas» portuguesas, como a Casa de Ceuta, a de Minas, a de Guiné ou a da India (Cuesta Domingo, 2009: 133). A coruñesa estivo gobernada, algo común na administración de Castela, por un *factor*, figura que ocupou o propio Cristóbal de Haro, encargado de aviar as futuras armadas que haberían de saír da Coruña (Sagarra Gamazo, 2019: 139-140),¹⁵ un *contador*, oficio que desempeñaría Juan de Samano, un home de Francisco de los Cobos na secretaría de Indias, e un *tesoureiro*, para o que foi nomeado Bernaldino Meléndez, dos arredores da alta administración.¹⁶ Dese xeito, dous anos máis tarde, en 1522, a coroa firmou unha *capitulación* na que anticipaba xa a súa creación, emitindo o decreto regulador poucos meses despois.¹⁷ Este decreto, unha cédula real, do que só se conserva un exemplar no arquivo coruñés, resulta moi significativo:

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.¹⁸

As atribucións do novo organismo quedaron tamén resumidas na cédula real. En primeiro lugar, atribuíalle á Casa da Contratación a organización das armadas á Especiería. En segundo lugar, que estas terían que retornar ao porto coruñés. En terceiro lugar, que «en ella y no en otra parte estén y residan los dichos nuestros oficiales» e, finalmente, que os capitáns,

¹⁵ O novo cargo requiría que o factor reunira e mobilizara recursos públicos e privados para a nova empresa da Especiería en Castela, pero tamén no estranxeiro. SARDONE, Sergio (2019): p. 230.

¹⁶ O título de tesoureiro, dado na Coruña, leva data de 17 de maio de 1520, pero non se fixo efectivo ata 17 de novembro de 1522 coa xura do cargo diante o factor, Cristóbal de Haro, e o contador Juan de Samano. Véxase «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, vol. III, pp. 97-101.

¹⁷ Firmada en Worms, tras embarcar Carlos V na Coruña para ser coroado emperador. VELO PENSADO, Ismael (1993): p. 41.

¹⁸ «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, caixa 2618, núm. 115.

mestres, pilotos, mariñeiros e pasaxeiros das armadas, «vengan a la dicha ciudad de La Coruña a cargar y descargar y a registrarse ante los dichos nuestros oficiales».¹⁹

Agora ben, hai razóns que inducen a pensar que a elección da cidade herculina como orixe das expedicións á Especiería estaría nas vantaxes de localización do seu porto e non só no compromiso do rei polo libramiento de fondos para a coroación imperial nas Cortes de 1520. Estaba a maiores mellor situado que o de Sevilla («el mejor que hay en todos vuestros reinos y más a propósito para la navegación», segundo o memorial presentado ao monarca) para satisfacer a grande demanda de especias dos mercados europeos, pois

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 mas cercano se pueda poner de aquella navegación.²⁰

Constituía ao tempo unha vantaxosa competencia fronte a Lisboa, o porto de arribada das especias asiáticas pola rota oriental, polo 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 especiería, les es muy mas cerca y mas 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.²¹

Tratábase asemade dun porto marítimo fronte ao fluvial hispalense, de manobras complicadas para os navíos de meirande porte e 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 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.²²

O porto sevillano, pola contra, tiña algunhas outras desvantaxes para a conservación dos 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.²³

¹⁹ *Ibidem*.

²⁰ «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/d, AGI, Patronato, 48, r. 2. Transcrito en *Colección general de documentos* (1921): vol. iv, pp. 31-34.

²¹ *Ibidem*.

²² *Ibidem*.

²³ *Ibidem*.

O *hinterland* coruñés abundaba mesmo en madeiras para a construción naval e atopábase máis preto dos estaleiros vascos. Tiña ao seu favor tamén que constituía unha praza comercial onde os seguros marítimos para os clientes do norte corrían a un prezo inferior á desmesura dos 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.²⁴

A cidade herculina dispuña finalmente de casa da moeda, Audiencia e Capitanía xeral. No entanto, o Consello de Indias, que coñecía o memorial anterior, aínda foi quen de elaborar unha contrarréplica dirixida ao emperador, moi pouco coñecida polos estudosos, na que defendía as vantaxes do porto sevillano fronte o coruñés e o gaditano.²⁵ Baseábase en razóns moi xenéricas e ata certo punto pintorescas, entre outras que a cidade herculina non dispuña de suficiente colonia de mercadores «en tanta abundancia ni tan ricos como en dicha ciudad de Sevilla y su comarca» ou que estaba chea de montes e, polo mesmo, o seu entorno agrario non podería satisfacer a demanda que xeraría a presenza do comercio. Así mesmo, destacaba a existencia dun mercado franco na cidade herculina que bloquearía o crecemento das rendas do rei, a maior distancia da Coruña respecto ás illas da Especiería ou mesmo a «nobleza de la ciudad de Sevilla y aun su antigua lealtad». Porén, os autores do manifesto consideraban que de non instaurarse a Casa da Especiería en Sevilla, esta recibiría «muy grande desfavor y daño y no se podrá tornar a lo que era en muchos años».²⁶ A negativa do soberano á petición sevillana veu dada pola cédula real xa citada: que a mellor 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 provechos que en ello hay».²⁷

Pero quizabes unha das razóns que máis deberon influír na elección do porto coruñés estaría na presión exercida polos comerciantes burgaleses, con presenza case universal en prazas castelás, portuguesas e do norte de Europa —Amberes, Bruxas, Londres e outras— perante o emperador Carlos e fronte aos intereses sevillanos da Casa da Contratación. A elección de Sevilla suporía ter que trasladar os seus negocios do norte (feiras de Burgos e Medina e os portos da cornixa cantábrica), fundamentais nos negocios de exportación (Casado, 2019: pp. 49-50). Tres dos apelidos que máis se repetían entre os papeis dos fornecedores das expedicións coruñesas eran os de Haro, Salamanca e Covarrubias. Cristóbal de Haro tiña axentes en Amberes, a principal cidade comercial europea, Lisboa —onde residiu el mesmo ata polo menos 1515 para vencellarse ao proxecto de Magalhães— e Sevilla, onde se trasladou despois de romper os seus negocios co rei

²⁴ *Ibidem*.

²⁵ «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», sen data (1522?), AGS, CCA, DIV, 48, 2. Pola información que figura neste novo documento, o concello de Cádiz debeu mesmo presentar outro memorial ofrecendo o seu porto, mellor situado que o de Sevilla, pero se descoñece toda referencia.

²⁶ *Ibidem*.

²⁷ «La provisión que VM manda dar a La Coruña porque se ponga allí la Casa de la Contratación de la Especiería», Valladolid, 24 de outubro de 1522, en AMC, AC, caixa 2618, núm. 115.

portugués. Desde a capital andaluza tomaba parte en todo xeito de negocios relacionados coas especias, o tráfico de escravos e o azucre, polo que foi un dos que financiaron a expedición de Magalhães e máis adiante a de Loáisa (Casado, 2019: pp. 47-50). Polo que respecta aos Salamanca —Francisco e Gaspar—, sosteñen algúns académicos a hipótese da influencia nas decisións do emperador desta familia,²⁸ orixinaria de Burgos. Un Gabriel de Salamanca figuraba entre os altos funcionarios da chancelería da casa de Austria desde 1514 e pasou despois á do rei Fernando para xestionar os fondos destinados ao futuro emperador. Na Coruña residía tamén unha familia de mercadores nomeada Salamanca que acabaron finalmente como provedores de armadas posteriores.²⁹ Trátase do mesmo caso do armador da flota de Loáisa, Diego de Covarrubias, que substituíu a Cristóbal de Haro como factor da Casa da Especiaría. Probabelmente foran todo ese fato de razóns o que máis pesou na decisión do emperador para a elección do porto coruñés, situado estratéxicamente entre o norte e o sur de Europa, entre Amberes —o grande mercado europeo das especias— e Lisboa, o centro de recepción das chegadas de Asia.

Sexan estas últimas ou o conxunto de razóns anteriores, as actas municipais nos revelan as peticións que o rei Carlos esixiu ao consistorio herculino para artellar as decisións posteriores. Unha das máis significativas foi a de obter a renuncia do concello a cargar tributos —dereitos de entrada ou saída— sobre as especias chagadas de Asia, o cal favorecía evidentemente ao clan dos burgaleses. Pero o monarca tamén obrigou a manter os «privilegios y libertades [...] a los mercaderes extranjeros o naturales que viniesen a residir en la ciudad», o que apuntaría mesmo á hipótese devandita. Apremou tamén á construción dun edificio para albergar a Casa da Contratación, que habería de contar con peirao propio, ao subministro de madeiras e man de obra (calafates, ferreiros, peóns) para a construción dos navíos e mesmo forzou o ingreso de catro rexedores reais no concello.³⁰ Finalmente, o rei esixiu amais a cesión de materiais para a edificación de tres fortalezas defensivas para o porto,³¹ que de feito, polo que veremos enseguida, non se chegaron a emprender ata un século máis tarde, agás os fundamentos do primeiro dos castelos, o de San Antón (Saavedra Vázquez, 1998: pp. 143-145 e 189-191).

A cidade, pola súa banda, solicitou o nomeamento como procurador do rexedor Pedro Sarmiento e obrigouse a subministrar 10 mil carros de pedra e manter cen xornaleiros durante tres anos. Comprometeuse así mesmo a fornecer as expedicións futuras mediante a creación de dez fornos para cocer os biscoitos de mar —o pan mariñeiro—, a recadar o viño preciso (300 pipas) e a contratar toneis, aceite, vinagre, carnes e peixe salgado, sebos, sal, coiros, pratos e vaixela. De maneira provisoria e mentres non se remataba o novo edificio, empregaríanse as instalacións e o persoal da ceca coruñesa.³² Simón de Alcazaba, outro portugués ao servizo da corte castelá e participante na xunta de Badaxoz,

²⁸ AMC, *Libro de Consistorio* 2, fols. 301-302, en VELO PENSADO, Ismael (1993): p. 41.

²⁹ *Ibidem*.

³⁰ «Lo que se ha de pedir a La Coruña si allí se pone la Casa de la Especiería», sen data (1522?), AGI, Patronato, 48, r. 1. Transcrito en *Colección general de documentos* (1921): vol. iv, pp. 31-37.

³¹ En relación aos tres castelos defensivos do porto, 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». *Ibidem*. Só se respectou a localización do primeiro deles, o de San Antón.

³² «Lo que se ha de pedir a La Coruña si allí se pone la Casa de la Especiería», sen data (1522?), AGI, Patronato, 48, r. 1. Transcrito en *Colección general de documentos* (1921), vol. iv, pp. 37-40. Véxase tamén VELO PENSADO, Ismael (1993): p. 42.

como responsable do apresto das expedicións, deseñou un proxecto de estaleiro para a construción de navíos e lonxas que se habería de financiar co dereito da *sisá*.

Tralo éxito acadado pola de Magalhães, a Casa da Especiería organizou catro expedicións ás illas Molucas pola rota occidental, mais tamén explorando outras derrotas. En outono de 1524, dos anos despois do establecemento formal da institución, a do portugués ao servizo da coroa de Castela, Estêvão Gomes. Oito meses máis tarde, en xullo de 1525, a de García Jofre de Loaísa, da que falaremos de inmediato. En decembro de 1525, solo cinco meses despois, a do tamén portugués Simón de Alcazaba e, finalmente, en xaneiro de 1526, a derradeira, a de Diego García de Moguer, un veterano de las armadas de Magalhães e Solís.

4. A ARMADA DE LOAÍSA

Nun principio o candidato mellor situado para gobernar a grande armada era Juan Sebastián Elcano: era a recompensa mínima que cabería esperar polos servizos prestados na expedición de Magalhães. Contrariamente, a súa figura foi vetada polo Consello de Indias, en aparencia porque se precisaba un almirante que transmitira unha meirande autoridade perante da mariñeiría co fin de evitar conflitos como os acontecidos na frota do portugués. De aí que acabase por se impor a figura de Loaísa, de maior prestixio social e co apoio do Consello de Indias que presidía o seu tío García.³³ Pero en segundo plano, non deixa de chamar a atención que Elcano fose un home de Cristóbal de Haro (Sagarra Gamazo, ed., 2019: 123) e do bispo Fonseca e rexeitado porén na pugna de intereses entre a Casa da Contratación e o Consello de Indias, dominado agora polo clan sevillano. Mais, quen era realmente o tal Loaísa? García Jofre de Loaísa (ou Loaysa, na grafía de seus contemporáneos) mantén unha biografía enigmática, de orixes pouco coñecidas.³⁴ O patronímico Jofre —dito tamén Jofré, Jufré ou Cofré— proven presumiblemente do francés Geoffrey. Neste sentido, resulta coñecido un tal Jofre de Loaísa, cabaleiro francés ás ordes de Alfonso X en 1281 nos reinos de Valencia e Murcia. Recibiu mercés en terras de Murcia e sería posibelmente o fundador dos Loaísa casteláns e americanos. Os seus bens fóranlles subtraídos aos herdeiros, que non quixeron recoñecer a Xaime I como rei de Murcia, a fins do século XIII. Pero en 1315 fóronlles devoltos ao recoñeceren estes os dereitos da coroa de Aragón sobre ese territorio.

As referencias que temos do noso expedicionario redúcense a ben poucas. Coñecemos con suficiente seguridade que naceu en Cidade Real, aínda que en data incerta. Polo apócope *frei* sabemos que pertencía a unha orde militar, no seu caso á de San Xoán de Rodas en Barbales, terras de Salamanca. Seus país foron Álvaro de Loaísa e María González

³³ «Para los oficio preeminentes que son necesarios proveer para la armada de la Especiería, están nombrados por el Consejo de las Indias que se junto 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 Loaísa. 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 Cobarruvias, factor». 1524, AGI, Indiferente general, 737, n. 1-bis.

³⁴ As súas referencias biográficas proceden do *Diccionario de Historia de España* (1968): tomo II, pp. 772; FERNÁNDEZ, Alonso (1627): p. 135; CHIRINO, Pedro (2000 [1610]): p. 48; FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, Martín (1851): tomo I, p. 539; MELLÉN BLANCO, Francisco, «García Jofre de Loaysa».

de Yanguas, con veciñanza en Plasencia. Jofre foi o maior de cinco irmáns: Hernando, Xoán, bispo de Mondoñedo, Álvaro, comendador de Paracuellos, María e Catalina. Pero a referencia máis significativa e que lle serviu para medrar na administración de Castela foi o parentesco con fray García de Loáisá y Mendoza, da orde de predicadores, confesor do rei, primeiro presidente do Consello de Indias, inquisidor xeral e arcebispo de Sevilla (Barrado Barquilla, «Loáisá»). Posibelmente a instancias súas, Jofre foi proposto como membro do Consello Real e embaixador en Londres en 1492.³⁵ Segundo o cronista Pedro Chirino, participou en 1519 nunha embaixada perante o sultán turco Selín, fillo de Bayaceto (Chirino, 2000 [1610]: 48). En 1525, por último, foi nomeado xeneral da armada que saíu da Coruña na procura da Especiaría e gobernador do Maluco, é dicir, das illas e terras que se descubriran con plantacións de especias. E segundo a relación escrita por Andrés de Urdaneta, que participou na expedición, morreu o 30 de xuño de 1526 tras atravesar o estreito de Magallanes, sen poder acadar os obxectivos.³⁶

A Casa da Especiaría participou activamente na organización da armada. Ordenou a construción de sete navíos —tres na Coruña e catro en Vizcaya—,³⁷ que foron artillados en Ferrol, mentres que os bastimentos foron aportados polo Concello herculino (Sagarra Gamazo, 2019: 141). A *Santa María de la Victoria*, de 360 toneis,³⁸ ao goberno do propio Loáisá; a *Sancti Spiritus*, de 240 toneis, comandada por Elcano e de armador alemán (Velo Pensado, 1993: 44); a *Anunciada*, de 204 toneis, capitaneada por Pedro de Vera; a *San Gabriel*, de 156 toneis, dirixida por Rodrigo de Acuña; a *Santa María del Parral*, de 96 toneis e guiada por Jorge Manrique de Nájera; a *San Lesmes*³⁹ (96 toneis, Francisco de Hoces) e o patache *Santiago* (60 toneis, Santiago Guevara). A meirande parte delas eran de armadores bilbaínos (Velo Pensado, 1993: 44). En total, a expedición mobilizou 250 tripulantes, dos que unha parte estivo conformada por experimentados mariñeiros que sobreviviran á expedición de Magalhães.

³⁵ AGS, RGS, leg. 149209, 296.

³⁶ Consérvanse catro testemuñas de Urdaneta sobre a expedición: a) «Relación del viaje de la Armada del comendador García de Loáisá 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», sen data, Biblioteca de Palacio (Madrid), *Sección Manuscritos*, núm. 1465, fols. 17-75, reproducido entre outros en Rodríguez, 1978, vol. 13, pp. 3-187. Esta relación constitúe o seu diario de a bordo que lle fora incautado en Portugal e recuperado polo rei Filipe tras a súa proclamación como soberano ibérico, quen o fixo procurar nos arquivos lisboetas (Hidalgo Nuchera, 2009); b) «Relación que yo, Andrés de Urdaneta, hago de la armada de Loaysa que partió para el Maluco», Valladolid, 26 de febreiro de 1537, AGI, Patronato, 37, r. 36, tamén reproducido en CODIN (1864-1874): [1ª serie], vol. 5, pp. 1-67 e en Rodríguez, 1978, vol. 13, pp. 218-272; 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 Loáisá a los Malucos, según lo más largo que se contiene en las declaraciones», Valladolid, 4 de setembro de 1536, AGI, Patronato, 37, r. 32 e 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 setembro de 1536, AGI, Patronato, 37, r. 34.

³⁷ UNCILLA Y ARROITAJÁUREGUI, Fermín (1907): p. 26. Para os vizcaínos, AGI, Indiferente general, 420, l. 9, f. 4v.

³⁸ Como unidade de capacidade para os navíos, o tonel era de orixe biscaíña, aínda que se usaba en todo o norte peninsular e mesmo nas armadas á Especiaría. Mantiña unha relación coa tonelada, empregada máis en Sevilla e na frota de Indias, de 10 toneis por 12 toneladas. Así e todo, existiron moitas variacións neste xénero de medidas.

³⁹ En honra do patrón de Burgos.

A frota saíu da Coruña o 24 de xullo de 1525, tres anos despois do que se tiña decidido, polas presións diplomáticas dos portugueses (Cuesta Domingo, 2009: 216), adentrouse no Atlántico cara ao sur e fixo escala na illa da Gomera, onde se abasteceu de auga, leña, carne fresca e recambios para as velas (Fernández de Navarrete, 1919: 96-97).⁴⁰ En xaneiro de 1526 chegou ao estreito de Magallanes con moitas dificultades e algúns naufraxios, entrou no Pacífico, onde morreu o propio Loaísa, arribou ás illas Marianas, Mindanao (nas Filipinas) e finalmente ás Molucas (Gilolo, a actual Almahera), o obxectivo da armada, con custos moi elevados en vidas e materiais: dos 250 tripulantes e 7 naves, só chegaron 105 nun só navío. Un deles naufragara no estreito, outros ao entraren no Pacífico; o patache *Santiago* perdeu a derrota, pero o piloto arribou ás costas occidentais novo-hispanas — e Cortés aproveitou a súa experiencia para próximos viaxes desde México—,⁴¹ e, finalmente, a *San Lesmes* deuse por desaparecida (Velo Pensado, 1993: 44). Só regresou a *San Gabriel* ao porto de Baiona.⁴² Moitos dos tripulantes agardaron nas Molucas, onde recibiron a axuda da expedición de Saavedra, enviada como veremos desde México por Hernán Cortés, con seguidas liortas cos soldados portugueses.⁴³ Entre eses tripulantes estaba Miguel de Urdaneta, que aprendeu dos mariñeiros malaios e dos indíxenas micronesios o segredo da influencia dos ventos e correntes mariñas na navegación de altura, o que resultou imprescindible para as seguintes expedicións enviadas desde México.⁴⁴

Case parella á de Loaísa, poucos meses antes tiña saído do porto da Coruña en outono de 1524 a armada de Estêvão Gomes cun obxectivo complementario, o de atopar o «paso do noroeste». Gomes, un dos portugueses que viaxara a Castela con Magalhães e participara como piloto do navío *Trinidad*, por indicación do emperador foi nomeado piloto maior da expedición e despois tamén capitán da nave *San Antonio*. Por diferencias co almirante, desertou no estreito e arribou a Sevilla en 1521, polo que foi encadeado, sometido a xuízo e posteriormente exculpado. Gomes convencera ao emperador da

⁴⁰Dispor de lugares de reabastecemento era fundamental para acadar os obxectivos nestas viaxes de exploración.

⁴¹ «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 apostó a Nueva España», en FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, Martín (1837), vol. 5, pp. 223-225. Véxase tamén GÓMEZ CANEDO, Lino (1983): p. 26.

⁴² «Información sobre la llegada del navío San Gabriel», 1527. AGI, Patronato, 37, r. 22 e «Autos formados a instancias del fiscal de Su Majestad contra don Rodrigo de Acuña, capitán de la nao San Gabriel», 1537, Patronato, 38, r. 7.

⁴³ A máis dos que se citan na nota 36, sobre a viaxe de Loaísa existen abondosos roteiros, relacións e interrogatorios que se fixeron aos superviventes. Os máis coñecidos son a relación e o roteiro de Fernando de la Torre (1528), en AGI, Patronato, 37, r. 24; a declaración do mariñeiro Juan de Mazuecos (1534), AGI, Patronato, 37, r. 30; a relación de certas testemuñas (1535), *Ibidem*, r. 32; unha relación anónima da viaxe (1535), *Ibidem*, r. 31; a do abade Juan de Areizaga, CODOIN (1865), iv, pp. 556-559; a do mariñeiro Francisco de París (1536), AGI, Patronato, 37, r. 33 e finalmente a de Francisco Dávila (1527), en FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, Martín (1837): vol. v, pp. 223-225.

⁴⁴ A influencia dos ventos na navegación polo Índico (e tamén polo Pacífico) coñeciase xa polos pilotos e mariños desde a antigüidade. Os romanos, por exemplo, navegaban con eles para facer o *periplo*, como vimos máis atrás, unha viaxe de máis de 8.000 quilómetros e un ano de dura que saía das costas do nordés africano para acadar especias e outras mercadorías suntuarias nas terras máis occidentais da India. Partían entre maio e agosto, cando o monzón sopraba cara ao leste, e volvían entre novembro e marzo, cando o facía cara o poñente. Véxanse TURNER, Jack (2004): pp. 165-171 e MASCAREÑAS PÉREZ-ÍÑIGO, Juan; MASCAREÑAS GONZÁLEZ, Alfonso (2012): p. 77. O mesmo coñecemento dos ventos levou á India dende o sur de África a Vasco da Gama.



Figura 4. A frota de Loáisa embarcando na Coruña, gravado de mediados do século XIX (AMC, Colección de Estampas Martínez Barbeito, núm. 742).

necesidade de retomar a procura do alcumado paso do noroeste, é dicir, o estreito que debería estar na costa norte atlántica americana para chegar ao Pacífico e de alí poñerse en derrota cara o Catay ou Catayo, que era o nome co que os europeos coñecían á China naqueles tempos. Segundo 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 (López de Gómara, 1554: vol. I, fol. 51v).

O monarca quixo así xogar ás dúas cartas, a de Loáisa, que debería ir polo paso do suroeste seguindo a derrota de Magalhães, e a de Gomes que o faría polo do noroeste. O emperador ordenoulle así construír

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.⁴⁵

Nela habería de ir el por capitán. En realidade, o soberano financiou tan só a metade da operación e abriu a porta á participación privada («por hacer merced a nuestros súbditos

⁴⁵ «Capitulación celebrada con el piloto Esteban Gómez para descubrir el Catayo oriental», *Colección general de documentos*, (1921): vol. iv, pp. 105-107. Tamén en MEDINA, José Toribio (1908): pp. 38-39.

y naturales») ata completar a outra metade que cumprimentou o concello herculino, que proporcionou bastimentos, municións e tripulación (Sagarra Gamazo, 2019: pp. 139-140). O portugués capitaneou e pilotou así unha carabela, a *Anunciada*, de 50 toneis e 29 homes que atravesou o Atlántico norte ata chegar á península do Labrador, chamada entón a «Terra de Bacallaus». Ao non atopar o devandito estreito, percorreu a costa en derrota sur ata alcanzar e explorar a Florida en 1525. Gomes regresou sen acadar o desexado paso, pero deixounos un fascinante mapa —era tamén un bo cartógrafo— no que se perfilaron por vez primeira as liñas da costa atlántica do norte da América.⁴⁶

5. A FINANCIACIÓN DAS EXPEDICIÓNS

En principio, a expresión *financiación* resulta algo confusa por polisémica e engloba dúas realidades ben diferenciadas. En primeiro lugar fai alusión a quen custeou a expedición, se o Tesouro público ou investidores particulares. E en segundo, a quen adiantou o líquido mentres non se fixeran efectivos os pagos iniciais. As contas da armada de Loaisa teñen sido abondosamente refeitas -apréciasse desorde na súa conservación- por Francesco D'Esposito (1996: 745-751) e sobre todo por Sergio Sardone (2019: pp. 223-255) a partir dos libros de Tesourería da Casa da Contratación sevillana, pero tamén dos cadernos de contas do comerciante burgalés Cristóbal de Haro de quen xa temos falado. Sabemos, así, que a frota de Loaisa foi financiada nun 71% polo emperador e só nun 29 por particulares. Mentres que en América e Asia as expedicións para as descubertas e incluso conquista se cubrían maioritariamente con achegas de particulares, na Península predominaba a participación da coroa, aínda que se vai introducindo a modalidade de participación mesturada. A caída da financiación pública, que se observa conforme transcorren os anos, obedecía en especial ao elevado endebedamento da Facenda real polos compromisos europeos do emperador, polo que pouco a pouco se impón a entrada directa de particulares, que asinaban un compromiso baixo a clásica fórmula da «capitulación» (Sardone, 2019: 244-245).

CADRO I. FINANCIACIÓN DAS EXPEDICIÓNS Á ESPECIARÍA DURANTE O REINADO DE CARLOS I (MARABEDÍS)

Expedicións	Da coroa		De particulares		Totais
	Valores	Porcentaxes	Valores	Porcentaxes	Valores
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 Loaisa	17.354.261	71,4	6.951.427	28,6	24.305.688
Sebastião 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
Totais Castela	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
Totais	44.453.709	54,5	37.051.227	45,5	81.504.936

*Cancelada. Fontes: *Colección general de documentos*, 1920, vol. III, pp. 3-5 e 6-27 e vol. IV, pp. 104 e 105; AGI, Patronato, 37, r. 38; Sardone (2019): 235

⁴⁶ Tódalas referencias á preparación da viaxe e a travesía, en MEDINA, José Toribio (1908). A descuberta do paso non se colmou ate 1906, coas andainas do explorador noruegués Roald Amundsen.

No cadro I podemos apreciar ben a confirmación dos razoamentos anteriores. Mentres que nas expedicións saídas de portos da coroa de Castela, agás a de Sebastiano Caboto, dominou a financiación pública (con un 71,4% de media), as expedidas de México (aquí só figura a de Álvaro de Saavedra, pero aconteceu o mesmo coa de Ruy López de Villalobos que veremos máis adiante) mantéñense unicamente con inversión privadas.⁴⁷ Agora ben, a de García de Loáisá require un cálculo polo miúdo. Nos libros de contas figura sempre asociada á de Estêvão Gomes, quizabes por saír ámbalas dúas do porto coruñés só con meses de diferenza e obedecer a un mesmo proxecto do emperador, acadando un custo total de 24.868.188 marabedís. Trátase dunha cantidade significativa, tres veces superior á de Magalhães, na que a coroa participou cun 71,4 % (17.354.261 marabedís) e o resto do capital foi fornecido por financeiros e comerciantes (Sardone, 2019: 223-255). Non obstante, é posíbel desagregalo porque coñecemos o custo da armada de Gomes, que figura nas devanditas capitulacións que asinaron o piloto e o emperador e que ascenderon, como temos visto a 1500 ducados, é dicir, a 562.500 marabedís. Se subtraemos esta cantidade á total que nos proporciona Sardone, nos dará o resultado da expedición de Loáisá, e dicir, 24.305.688 marabedís como aparece no cadro I. Por outra parte, a participación pública foi adelantada polos particulares que amosa o cadro II, que fai referencia aos seus acredores no ano 1525, entre eles os coñecidos banqueiros alemáns Fugger e Welser, Cristóbal de Haro, o conde de Andrade, altos funcionarios da coroa e algún mercador local. O investimento foi destinado basicamente ao pago aos armadores dos sete navíos que conformaron a frota, a mercar vituallas, aprovisionamentos e bastimentos para a viaxe e mesmo os salarios e pagas dos oficiais e mariñeiría.

En tanto non se fixeran líquidas as cantidades asinadas á nova armada, tíñase que principiar a dispor de diñeiros para póla en marcha. E o que fai o Tesouro público é emitir débeda para acadar os adiantos precisos, unha débeda que en grande parte foi mercada polo factor da Casa da Especiaría, Cristóbal de Haro. A forma máis adoitada de débeda foi a dos *xuros* en calquera das súas modalidades de *vitalicios*, *perpetuos* e *al quitar* (Sardone, 2019: 231).

CADRO II. ACREDORES DA ARMADA DE LOAÍSA EN 1525
(DUCADOS)

<i>Razón social</i>	<i>Investimento</i>
Jerome Fugger e Sobriños	10.000
Bartolomé Welser e Compañía	2.000
Conde Hernando de Andrade	685
Doutor Beltrán (do Consello de Indias)	200
Juan de Sámano (contador da Casa da Especiaría)	100
Cristóbal de Haro	2.150
Vasco Garcia (veciño de Betanzos)	200
Gutierre de Sandoval	120
Juan de Tomba (flamengo)	150
Pablo de Gamarra (flamengo)	50
Fernán Yáñez	300
Lope Gallego	100
Alonso de Espinosa (asentista en Sevilla)	300
Juan López de Haro (fillo de Cristóbal de Haro)	150

Fonte, AGI, Patronato, 37, r. 17

⁴⁷ Así o ratificou o emperador en carta enviada á 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 novembro de 1529. AGI, Patronato, 43, n. 2, r. 7.

6. AS DERRADEIRAS EXPEDICIÓN E O FINAR DA CASA DA ESPECIARÍA

A Casa da Especiaria coruñesa tentou organizar novas expedicións ás illas Molucas. A noticia da organización da frota de Loaísa, tras coñecerse en Sevilla, desenvolveu unha réplica, a comandada polo experimentado piloto Sebastiano Caboto e financiada por comerciantes ingleses, casteláns, cataláns, xenoveses e outros italianos. Compúñase de catro buques e máis de 150 tripulantes e levantou áncoras en 1526, só un ano despois. Porén, o mariño veneciano ao servizo do mellor ofertante trocou a derrota e en lugar de dirixirse á Especiaria internouse no Río de la Plata coa intención de alcanzar o «Birú» ou Perú (Sardone, 2019: 228), unha terra arredor da cal corrían en Europa lendas sedutoras e da que os Pizarro andaban á procura. Un ano antes, en decembro de 1525 e sen coñecerse aínda a sorte de Jofre de Loaísa, o propio Simón de Alcazaba, nomeado capitán xeneral para o Maluco, acordou co emperador construír outras tres naves —a *San Antonio*, capitana, a *San Llorente* e a *Santiespiritus*—⁴⁸ para unha nova expedición á Especiaria, pero houbo de retrasala ata 1527, cando Cristóbal de Haro puido facer efectivos os xuros no seu poder de armadas anteriores.⁴⁹ A frota, que pretendía achegarse ás illas pola ruta portuguesa, non chegou a levantar áncoras debido aos prolegómenos da renuncia do emperador aos seus dereitos na Especiaria (Velo Pensado, 1993: 44; Pulgar Fernández, 1994: 100; Sardone, 2019: 229). Así mesmo, en xaneiro de 1526, tamén descoñecendo a ventura do comendador Loaísa e competindo coa de Sebastiano Caboto, faise ao mar desde Fisterra a gobernada por Diego García de Moguer, un veterano das de Magalhães e Solís, cunha carabela (a mesma que empregara Estêvão Gomes), un patache e unha tripulación de 40 homes. A armada foi financiada unicamente por particulares, xa que o emperador rexeitou a súa participación, entre eles o todopoderoso Cristóbal de Haro, Alonso de Salamanca, Ruy Basante e o nobre galego Fernando de Andrade,⁵⁰ en suma, a administración da propia Casa da Especiaria. A frota alcanzou as costas do Brasil e os ríos Paraguai e Paraná —onde atoparon a algún náufrago da expedición de Caboto saída de Sanlúcar— e sen atopar o paso coñecido xa do suroeste.⁵¹

Os escasos éxitos acadados e o elevado custo das armadas ás Molucas saídas da Coruña convenceron ao emperador, que precisaba ademais diñeiros para os seus compromisos en Europa, a poñer fin a súa andaina e a Casa da Especiaria pechou para sempre as portas en 1528. Os seus activos, materiais e humanos, foron trasladados á súa xemelga sevillana de onde saíran. Un ano despois, Carlos tiña renunciado polo *Tratado de Zaragoza* aos dereitos que posuía sobre aquelas terras en favor dos competidores lusitanos,

⁴⁸ AGI, Patronato, 45, r. 6.

⁴⁹ Sobre a expedición frustrada de Alcazaba, véxase CODOIN (1866): [1ª serie], vol. v, pp. 97-117.

⁵⁰ VELO PENSADO, Ismael (1993): p. 44, fala só de comerciantes coruñeses. Véxase SAGARRA GAMAZO, Adelaida (2019): p. 140. O conde Hernando ou Fernando de Andrade era tamén rexedor do concello de Betanzos segundo ERIAS MARTÍNEZ, Alfredo; VEGA FERREIRA, José María (2002): p. 186 e figura máis adiante como alto funcionario da Casa da Contratación de Sevilla.

⁵¹ «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, 415, l. 1, ff. 27r-28v, transcrito en CODOIN (1874): [1ª serie], vol. 22, pp. 130-136; «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 febreiro de 1526, AGI, Indiferente, 415, l. 1, ff. 29r-31v, transcrito en CODOIN (1874): [1ª serie], vol. 22, pp. 137-144 e «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, transcrito tamén en CODOIN (1883): [1ª serie], vol. 40, pp. 354-367.

unha retirada na que tiña tamén moito que ver o seu matrimonio con Isabel de Portugal, irmá do rei João III de Avis (Sardone, 2019: 228-229).

No entanto, quedaba unha vía por explorar e que foi a que conduciu de xeito concluínte os casteláns ás illas Molucas: a vía da Nova España. Na década dos anos vinte, Cortés estaba xa instalado nunhas terras recoñecidas e só en parte conquistadas, polo que as exploracións foron insistentes tanto na costa do Atlántico como na do Pacífico, o lendario Mar do Sur. De feito, el mesmo en persoa percorreu o sur das Californias e o mar que leva o seu nome. Por iso non ten nada de estraño que lle suxerira ao emperador a construción dunha frota para recoller os náufragos das expedicións de Loáisa e de Caboto. Pouco tempo despois e informado o Consello de Indias, Carlos enviou unha cédula a Cortés na que lle instaba a botar unha armada á Especiaría.

Para saber que 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.

Agora ben, isto non excluía que se exploraran outras terras no 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 dichas nuestras armadas, o por *si toparen alguna isla o tierra rica*, puedan contratar, y rescatar en ella.⁵²

Acompañaba á cédula unha aclaración na que Carlos se desentendía do financiamento da armada, que habería de recaer no propio conquistador.⁵³ Foi así como saíu ao mar en Zihuatanejo (no actual estado de Guerrero) en novembro de 1527 unha frota de tres navíos gobernada por Álvaro de Saavedra.⁵⁴ Dous deles perdéronse no Pacífico e a capitana alcanzou a chegar á illa de Tidore, nas Molucas, onde atopou aos sobreviventes da viaxe de Loáisa.⁵⁵ Nas Molucas os expedicionarios mercaron un cargamento de cravo de 60 quintais e emprenderon o regreso en derrota leste-nordés, como se sabía, mais os ventos alisios do levante trouxérono de novo ás Molucas. Segundo escribiron os sobreviventes da expedición de Loáisa,

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. [*Al*] cabo de seis meses volvió allí a Tidore [...].⁵⁶

⁵² «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 Loáisa», FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, Martín (1837): vol. v, pp. 440-441. Letra cursiva miña.

⁵³ «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.

⁵⁴ AGI, Patronato, 43, n. 2, r. 5.

⁵⁵ «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, Martín (1919): p. 204.

⁵⁶ «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 máis cara ao sur —un erro deplorábel, como amosaría anos despois Urdaneta—, onde recoñeceron algunhas illas da Melanesia, pero outramente os ventos contrarios leváronos ao punto de partida.⁵⁷ Tentaron facelo de novo en 1529, virando agora máis cara ao norte, tal como relatan os documentos resumidos por Fernández de Navarrete:

Partieron de esta isla con viento este-noreste, dirixíndose al norte, y navegaron hasta ponerse en 26 grados, donde murió Álvaro de Saavedra; poco antes de su fallecimiento llamo 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 1200 leguas de los Malucos y a 1000 de la Nueva España; y no ayudándoles los vientos, arribaron desde aquella latitud hasta llegar a una isla de los Ladrones.⁵⁸

A referencia de Navarrete resulta imprescindible para entender ás razóns polas que non puideron rematar a viaxe —percorreran xa máis da metade do camiño para chegar a México—, pero tamén para confirmar que xa se coñecía que había que subir en latitude para coller a corrente do Kuro-Shivo que os levaría ás costas americanas, cousa que non puideron completar. Non saíron das Molucas no tempo do monzón de verano, que desa forma tería soprado en dirección leste e os houbera levado á costa novo-hispana. O navegante Saavedra pasaría, porén, á memoria das descubertas por atopar a travesía que levaba de México ás illas da Especiería (Sardone, 2019: pp. 229). Os restos da expedición foron capturados polos portugueses e só os últimos oito sobreviventes regresaron a Lisboa en 1534. Restaba, pois, descubrir o camiño que os conducira a México de volta ou, como eles dicían, a desexada *tornaviaxe*.

Aínda en 1531, o propio Consello de Indias tiña feito unha consulta na que insistía diante o emperador na conveniencia da continuidade das viaxes 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.⁵⁹

Tratábase aparentemente de atopar os náufragos das expedicións de Loáisa e de Saavedra, cando en realidade o que pretendían era darlle continuidade ás viaxes ás Molucas. Como sinala o documento,

⁵⁷ *Ibidem*.

⁵⁸ FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, Fermín (1919): pp. 254-255. A relación do mariñeiro Vicencio de Nápoles insiste asemade nas mesmas circunstancias da navegación cara ao nordeste ata chegar aos 31 graos de latitude. CODOIN (1866): [1ª serie], vol. v, pp. 98.

⁵⁹ «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 Loáisa, y de la que el Rey de Portugal envió al río de la Plata», FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, Fermín (1837): vol. v, pp. 330-334.

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.⁶⁰

7. A CONTINUIDADE DAS EXPEDICIÓNS E O ESTABLECEMENTO CASTELÁN NAS FILIPINAS, 1542-1565

Desentendido o emperador dos asuntos da Especiaría trala súa renuncia, foron as autoridades novohispanas cos seus propios recursos as que persistiron nas viaxes exploratorias por atopar o camiño de regreso, sempre, claro está, coa aprobación explícita do emperador e do príncipe Filipe, incorporado desde moi cedo ás angueiras de goberno. Porén, os novos intentos de Cortés, descartada a posibilidade de atopar un paso polo istmo de Panamá ou organizar expedicións na procura dun traxecto setentrional (Diego Hurtado de Mendoza, en 1532, e Diego de Becerra e Hernando de Grijalva, en 1533), quedaron condenados ao fracaso, así como tamén a escuadra que el mesmo gobernou en 1535 e as exploracións de Tapia en 1537 e o de Francisco de Ulloa en 1539 (González, 1964: 211).

A última das armadas enviada desde México, por encargo do vicerrei Antonio de Mendoza foi a de Rui López de Villalobos (1542-1544), dúas décadas despois da de Saavedra. O proxecto xurdiu dunha capitulación que asinaron co emperador o propio vicerrei e o comisionado para as descubertas no Mar do Sur e segundo de Cortés, Pedro de Alvarado e que, trala morte deste último, financiou tan só Mendoza⁶¹. O obxecto da expedición consistía singularmente en atopar o camiño de retorno de Asia ata México, o que se chamaba a derrota de volta ou *tornaviaxe*. Mais non se desbotaba a descuberta e conquista de terras e illas que estiveran fóra da xurisdición de Portugal. Con todo, o emperador, informado do asunto, ordenoulle ao vicerrei que mantivera discreción absoluta para non incomodar ao monarca portugués, de modo que fixera ver que os expedicionarios terían que ser aparentemente prendidos e castigados á súa volta:

Llegando la dicha armada a cualquier puerto, prendieseis y detuvieseis 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.⁶²

A frota de Villalobos, que saíu do Porto da Natividade no Pacífico mexicano en novembro de 1542, estaba formada por catro navíos maiores (*Santiago*, a capitana, *San Jorge*, *San Juan de Letrán* e *San Antonio*), a goleta *San Cristóbal* e o bergantín *San Martín* máis unha tripulación de case 400 homes entre soldados e mariñeiros. Percorron a rota feita

⁶⁰ *Ibidem*.

⁶¹ «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. O emperador quixo deixar ben claro que o financiamento da frota non estaba entre os seus 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.

⁶² «Cédula al virrey don Antonio de Mendoza», Bruxes, 9 de novembro de 1545. AGI, Patronato 23, r. 12, fols. 2-4.

por Saavedra e recoñeceron algunhas das illas dos Ladróns (Marianas), ata chegar á de Mindanao, nas de San Lázaro ou de Poñente, a una das cales chamaron *Felipina* ou *Philipina* en recordo do príncipe e futuro rei, o nome co que a partir de entón serían coñecidas todas elas. Como non podía ser doutra maneira, experimentaron fortes confrontacións cos portugueses trala renuncia do emperador polo Tratado de Zaragoza. Finalmente puxéronse en camiño para retornar a México, mais como lle sucedera a case tódolos navegantes que antes o intentaran, os ventos alisios do nacente torceron por dúas veces ás embarcacións cara ao poñente, de xeito que caeron en mans dos lusitanos, postos en cadea e finalmente repatriados a Lisboa.⁶³ O propio Villalobos morreu de quenturas malignas no intento, axudado polo que despois sería o santo Francisco Xavier, que escribiu así a un amigo da Península:

Hermano mío, maestro Simón, [*é 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.⁶⁴

Parecía que a tornaviaxe non era posíbel e que a tentativa de crear un *imperio castelán da pementa* a semellanza do portugués, tiña sido soamente un sono inalcanzábel. Entre a fallada expedición de Villalobos e o proseguimento dunha nova pasarían 22 anos. Este longo silencio se explica por varios factores, entre os que pesarían os custosos fracasos das armadas polo estreito de Magallanes, pero tamén a tentativa de construír un canal navegábel polo istmo de Panamá, seguindo o curso do río Chagres, un proxecto que o emperador encargou sen moito éxito a Hernando de la Serna.⁶⁵

Pero as circunstancias empezaron a dar unha virada insospeitábel cando o príncipe Filipe asumiu desde 1543 grande parte das competencias de goberno⁶⁶ e sobre todo en 1551, cando un emperador prostrado en Gante lle cedeu a responsabilidade definitiva ao seu fillo, que principiou a rodearse de conselleiros e asesores escollidos por el mesmo e a gobernar con ideas propias, nalgúns casos rectificando as do seu pai, como era o asunto da Especiaría. Filipe coñecía de boa tinta que o negocio proporcionaba á coroa real portuguesa un millón de ducados cada ano cando fora vendido polo seu país por só 350 mil no Tratado de Zaragoza en 1529 (Fernández Álvarez, 1998).⁶⁷ Conseqüentemente, cobra sentido a carta que lle escribía ao emperador en 1551:

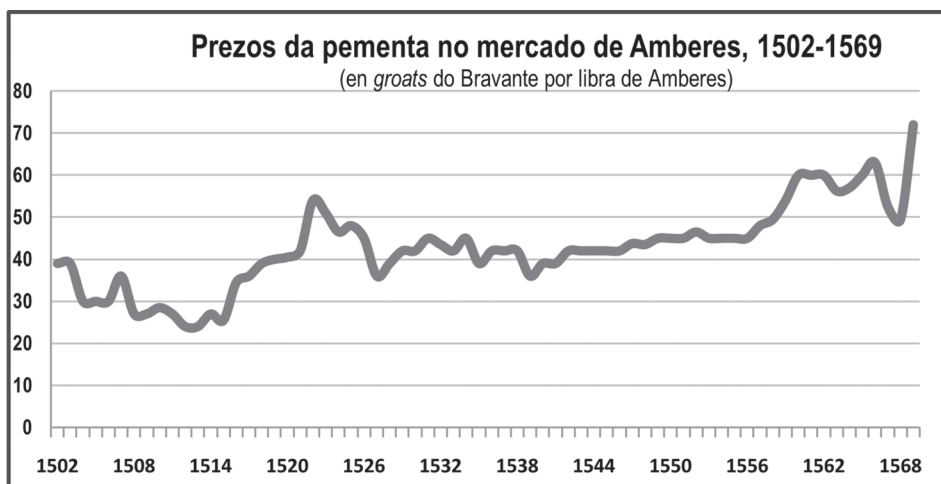
⁶³ «Relación del viaje que hizo Ruy López de Villalobos desde Nueva España a las islas del Poniente, llamadas después Filipinas en el año de 1542», Lisboa, 1548. AGI, Patronato, 23, r. 10; «Relación de los descubrimientos de Ruy López de Villalobos», 1543. AGI, Patronato, 46, r. 4; «Carta de Jerónimo de Santisteban al virrey de Nueva España», 1542. AGI, Patronato, 20, n. 5, r. 12.

⁶⁴ Citado por GONZÁLEZ, Luis (1964), p. 212.

⁶⁵ CODOIN (1886): 2ª serie, pp. xx-xxi. Véxase tamén ARAM, Bethany (2015): pp. 156-157.

⁶⁶ Mediante as *Instrucións* de Barcelona e Palamós de 1543, o emperador deixou o goberno dos reinos de Castela e Aragón nas mans do príncipe, axudado polos conselleiros do seu pai, pero en 1551 asumiu xa todos os poderes e con consello propio. Entre 1554 e 1556 foi nomeado rei de Nápoles, de Inglaterra, da monarquía hispánica, de Sicilia e das Indias e señor dos Países Baixos. Véxase FERNÁNDEZ ÁLVAREZ, Manuel, ed. (1973-1981): vol. 3, p. 307. Tamén PARKER, Geoffrey (2014): p. xv.

⁶⁷ Sobre as discusións previas ao tratado e as manobras diplomáticas, véxase CUESTA DOMINGO, Mariano (2004): pp. 78-88.



Fonte: Van der Wee (1963): vol. I, pp. 306-331

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 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.⁶⁸

Era pois claramente partidario de restituírlles aos portugueses o diñeiro cedido por Carlos, xa que se trataba de un *pacto de retrovendendo*, é dicir, volverían as cousas á situación inicial sempre que se reintegrase a cantidade sinalada.

Que foi o que impulsou ao príncipe a tomar esta decisión? Son moitas as razóns que se teñen invocado para xustificar esta mudanza na política cara ao Pacífico, desde argumentos sacros a profanos,⁶⁹ pero quizabes unha das máis expresivas e mesmo pouco estudadas fora o elevado prezo que acadaron as especias na segunda metade do século, malia incrementarse a súa produción, pola intervención dereita dun novo axente na xestión comercial, os flamengos, os mercadores do Flandres que, de dominar a distribución na Europa do norte, quixeron tamén chegar aos centros de produción en Asia. No gráfico que se acompaña poden observarse os prezos no mercado de Amberes —o de referencia europea— dunha das máis significadas e de meirande difusión no occidente, a pementa. Nel apréciase unha subida cativa a comezos dos anos corenta (entre 42 e 45 *groats* por libra), que se fai cumprida nos cincuenta (45-54) e sobre todo nos sesenta (51-62), cando o rei Filipe tomou a decisión firme de reiniciar formalmente a exploración das illas chamadas antes do Poñente ou de San Lázaro e agora Filipinas, ao norte das Molucas. Pero o monarca decidiu facelo desde México, un percorrido máis curto, menos custoso e non tan

⁶⁸ «Carta de Felipe II a Carlos V», Valladolid, 12 de novembro de 1551, en FERNÁNDEZ ÁLVAREZ, Manuel, ed. (1973-1981): vol. 3, pp. 629-630.

⁶⁹ Véxase ao respecto HIDALGO NÚCHERA, Patricio, ed. (1995): pp. 12-16, que fai unha enumeración das razóns relixiosas, económicas e estratéxicas.

perigoso como o do estreito de Magallanes, onde xa tiñan acumulado abondosa experiencia nas travesías anteriores derredor do Pacífico.

A primeira referencia que relaciona ao príncipe coa viaxe ás illas do Poñente áchase nunha carta que lle fora remitida polo recentemente nomeado vicerrei para a Nova España Luís de Velasco o vello —que tiña substituído en 1550 a Antonio de Mendoza, designado este para ocupar a máxima maxistratura no Perú—, na que contesta a unha orde de Madrid «escrita en cifra», datada nese mesmo ano e que pola súa significación se reproduce na súa integridade. Escribía 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 certinidad⁷⁰ si se podrá hacer la vuelta. Díceme 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.⁷¹

Pola carta do vicerrei coñecemos o interese do príncipe por informarse do estado das expedicións ás illas do Poñente e, sobre todo, por saber se xa era posíbel a tornaviaxe («si se podrá hacer la vuelta»), pero tamén a inquietude de Velasco que estaba a decatarse da mudanza na política da coroa respecto ao Pacífico («debe mandar que se mire y darnos aviso con brevedad de lo que manda») e non quere tomar a iniciativa ata contar co *pláacet* real («no habrá novedad hasta entender la voluntad de SM»).

Así e todo, non hai constancia documental de que o asunto proseguira ata 1557. Que tiña pasado para que se producira esta nova freada? As implicacións do príncipe en política exterior, entre outras a estadía de catro anos na Inglaterra para o seu casamento coa raíña María coa asunción do trono británico (1554) e a viaxe aos Países Baixos en 1556, explícanas en grande parte. Tamén é certo que nesta derradeira data acadou a responsabilidade de goberno para os reinos hispánicos e para as Indias pola renuncia do emperador Carlos (abdicacións de Bruxelas), retornou a Madrid, que estableceu como capital estábel, e retomou polo miúdo os asuntos do Pacífico. Dese xeito, hai que esperar a 1557, ano no que asinou unha real provisión dirixida ao vicerrei mexicano Luís de Velasco na que manifesta a súa nova política, ordenando que

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.⁷²

A mudanza nas políticas do Pacífico apréciase mesmo na xustificación ideolóxica das descubertas, onde o interese primitivo e innegábel polas especias aparece diluído nun obxectivo moralizador («se pongan en toda policía») e relixioso («los naturales [...] sean alumbrados y enseñados en ella [*a fe*]»). A razón desta virada pode atoparse tanto na

⁷⁰ Arcaísmo castelán equivalente a *certeza* que aínda recollía o *Diccionario de la lengua castellana* (1780): p. 218.

⁷¹ «Copia de un capítulo de carta que don Luis de Velasco, visorrey de la Nueva España, escribió a SM en cifra», Cholula, 18 de outubro de 1550. AGI, México 19, n. 9.

⁷² Valladolid, 21 de setembro de 1557, AGN, Mercedes, 7, fols. 225v-227r, en MURO, Luis (1975): p. 132-133.

conta que mantiña o rei para non transgredir a letra do Tratado de Zaragoza, como na unidade que os eidos político e relixioso —o que se ten chamado a politización da relixión e a sacralización da política (Hidalgo Nuchera, 1995: p. 14)— mantiveron na práctica política do rei prudente.

Inserida no texto anterior figuraba unha instrución, un discurso de maior extensión, que enumeraba polo miúdo en dezasete capítulos a maneira de proceder na nova descuberta.⁷³ Nela o soberano manifestáballe outramente ao vicerrei que «desearía tener certeza si se podrá hacer la vuelta»,⁷⁴ é dicir, preguntáballe se tralos anos transcorridos dende o final da expedición de Villalobos (1544) e da orde que lle dera en 1550 tivera xa atopado o camiño de regreso a México. Velasco reuniu de contado unha xunta de cosmógrafos e expertos, da que non coñecemos máis que a participación de Andrés de Urdaneta e Juan Pablo de Carrión, piloto da armada de Villalobos (Muro, 1975: 11), que deron os seus pareceres sobre o número e a clase de barcos a enviar, os mariñeiros e soldados que se precisaban, as provisións necesarias para varios anos e a derrota a seguir (Hidalgo Nuchera, 2009).

Con cadanseus pareceres, o vicerrei elaborou un informe no que estimaba o número e a clase de navíos que haberían de conformar a expedición, mariñeiros e tropa, provisións precisas e a rota a seguir e, sobre todo, os materiais que haberían de mandarse pola frota desde Sevilla, porque en México non se atopaban facilmente, tais como velas, armas, municións, artillaría ou lilainas («rescates») para os intercambios cos nativos.⁷⁵ Velasco, ademais, comisionou a Juan Pablo de Carrión para que viaxase a Sevilla e levase a información á corte en 1558.⁷⁶ Dado que o emperador e o príncipe Filipe estaban ocupados nas guerras de Flandres e o conflito coa Francia, houbo de presentarse ao Consello de Indias. Como recordaría anos despois, o vicerrei Velasco «le envié a esta corte a comunicar cosas tocantes a la dicha jornada [*das illas do Poñente*] con SM y con su real Consejo de Indias». E 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».⁷⁷ Que papeis entregou ao Consello Juan Pablo de Carrión? Sen dúbida, un informe de Velasco, que recollía as ideas dos expertos que reunira, pero tamén posibelmente un primeiro parecer de Urdaneta, ademais do seu propio e dalgún outro que descoñecemos. Non temos debidamente rexistrados moitos destes pareceres, que carecen de sinatura e de data, polo que resulta difícil identificar os seus autores. Un deles, que pode estar datado en 1558 semella ser do propio Carrión,⁷⁸ aínda que non temos evidencias convincentes. O

⁷³ Esta instrución serviu de modelo para as «Ordenanzas de descubrimiento, nueva población y pacificación de las Indias» (1573).

⁷⁴ «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 setembro de 1559. AGI, Patronato, 23, r. 12, fols. 5r-5v. Transcrito en CODOIN (1886): 2ª serie, pp. 94-97.

⁷⁵ Non se coñece a información enviada polo vicerrei Velasco, mais pode deducirse do «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 setembro de 1559. AGI, Patronato, 23, r. 12, fols. 5r-5v. Transcrito en CODOIN (1886): 2ª serie, pp. 94-97.

⁷⁶ Sobre as implicacións da viaxe de Carrión á corte madrileña, véxase HIDALGO NUCHERA, Patricio (2014): p. 54, do que se toma a información posterior.

⁷⁷ «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 estos debían llevar a Filipinas», 1565, AGI, Patronato, 263, n. 1, r. 1.

máis significativo deste texto anónimo resulta a referencia que fai ás viaxes de ida ás illas do Poñente e vinda ata México. Para a ida, que aconsellaba para novembro ou decembro, para aproveitar os ventos do nordés, do leste e do sueste, presentaba unha posibilidade dupla: ou subir en latitude norte ata 42 graos —coidaba mesmo que a costa americana configuraba un arco que remataba en Asia— e baixar logo bordeando ata arribar ao destino, ou dirixirse directamente cara as illas dos Ladróns e as Filipinas seguindo as derrotas de Saavedra e Villalobos. Na viaxe de volta aconsellaba saír das Filipinas por maio, aproveitando os ventos do poñente, en dirección norte cara aos Lequios, unhas illas ao sur do Xapón, ata chegar aos 39 graos e de alí ás costas de México.

O rei contestou a Velasco en carta de setembro de 1559 con instrucións específicas,⁷⁹ aínda que deixando ao dispor do vicerrei na súa configuración definitiva. Pero ao marxe de aspectos concretos, hai tres puntos que convén subliñar polo miúdo para entender a significación deste proxecto. Por un lado, cómpre destacar os obxectivos, entre os que estarían en primeiro lugar o de dirixirse ás illas do Poñente, procurar se tiveran especias e nese caso retornar con elas para considerar se merecía a pena a súa explotación, algo que fai o rei nestes termos:

[*Que*] enviéis [*aos 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*.⁸⁰

Emporiso, nada disto tería sentido se non se puidera, en segundo lugar, descubrir o camiño de volta cara México, a cobizada *tornaviaxe*, algo pendente desde as expedicións frustradas de Saavedra e Villalobos. Por iso o rei instaba aos expedicionarios a

que no se detengan en contratación ni rescates sino que luego den la vuelta a esa Nueva España *porque lo principal que en esta jornada se pretende es saber la vuelta*, pues la ida se sabe que se hace en breve tiempo.⁸¹

En terceiro lugar e como a grande preocupación do monarca, habería que evitar que os expedicionarios entraran no territorio portugués das Molucas e se centrasen nas illas Filipinas, reiterando de novo a posibilidade de atopar especias nelas. Dise xeito, continuaba sinalando ao vicerrei:

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 Serenísimó 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 tiene también especería*.⁸²

⁷⁸ AGI, Patronato 18, ramo 15 e AHN, Diversos-colecciones, leg. 34, doc. 2. Véxase HIDALGO NUCHERA, Patricio (2014): pp. 55-59.

⁷⁹ «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 setembro de 1559. AGI, Patronato, 23, r. 12, fols. 5r-5v. Transcrito en CODOIN (1886): 2ª serie, pp. 94-97.

⁸⁰ *Ibidem*. Letra cursiva miña.

⁸¹ *Ibidem*.

⁸² *Ibidem*, p. 94. Letra cursiva miña.

Coñecía o rei, polo informe anterior de Velasco, a teima de Urdaneta en considerar as Filipinas como incluídas no empeño feito polo emperador co soberano portugués en 1529. Por esa razón escribelle unha carta, ca mesma data que a enviada ao vicerrei, na que lle pide que participe na viaxe 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».⁸³ Era unha proposición dificilmente cuestionábel.

En principio, a preferencia do rei pala proposta de Urdaneta fronte á de Juan Pablo de Carrión nunca foi asumida plenamente por este. As diferenzas entrámbolos dous afectaban sobre todo ao camiño de ida, non ao de vinda. Así o recordaría este último anos despois e a punto de saír os navíos para as illas:

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.⁸⁴

Polo que respecta ao vicerrei, a súa resposta non se fixo esperar e nela quedan claros os obxectivos da viaxe. En primeiro lugar sinalaba que os navíos irían «al descubrimiento de las islas del Poniente», pero tamén que haberían de traer «alguna especiería para hacer el ensaye de ella» e, sobre todo e singularmente, que «se vuelvan a la Nueva España [...] para que se entienda que es cierta la vuelta». Detallaba ao tempo polo miúdo o curso das obras no estaleiro do Porto da Natividade, que dirixía Juan Pablo de Carrión,⁸⁵ e o camiño que seguirían os materiais traídos na frota de Indias ata Veracruz, de onde sairían por mar para Guazacalco e de alí por río en barcas ata o embarcadoiro e por terra en carretas ata Teguantepeque, porto situado no Pacífico ao sur do da Natividade.⁸⁶ Acompañaban á carta do vicerrei a resposta de Urdaneta, na que este obedecía a vontade do rei e, sobre todo, un parecer asinado por el mesmo no que lle amosaba ao monarca como as illas estarían situadas «dentro de los términos de lo del empeño», é dicir, na área de influencia lusitana.

⁸³ «Carta del rey a fray Andrés de Urdaneta», Valladolid, 24 de setembro de 1559. AGI, Patronato, 23, r. 12, f. 6.

⁸⁴ «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», sen data (1564?), AGI, Patronato 263, n. 2, r.1. Letra cursiva miña.

⁸⁵ Foi nomeado polo vicerrei con amplas facultades para administralo. Véxase «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, Luis (1975): p. 33.

⁸⁶ México, 28 de maio de 1560, AGI, Patronato, 23, r. 12.

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.⁸⁷

Non obstante, suxería algo moi interesante, que a xustificación da viaxe diante do rei portugués —e mesmo a ferramenta xurídica da *xusta causa*⁸⁸ que precisaba o monarca— estaría na procura dos náufragos e cativos das expedicións anteriores, xa que «parece que hay obligación para ello, pues se perdieron yendo en servicio de VM». Dese xeito,

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.⁸⁹

Xa decidido a participar na expedición, Urdaneta envioulle ao rei unha memoria asinada por el mesmo,⁹⁰ aínda que sen data, mais para a que existe un acordo xeral de situala en 1561. Nunha primeira parte o frade agostiño apuntaba as necesidades previas á navegación. A primeira delas era a conveniencia de trasladar o porto de saída —o da Natividade, terra insá e de pouca poboación indíxena— ao de Acapulco, situado máis ao sur na costa do Pacífico, seguro e grande, con abundancia de pesca e materias primas para a construción naval e ben comunicado coa capital por un camiño de ferradura. Proseguía Urdaneta coa exposición dos equipamentos que deberían enviarse dende a Península por non os haber en México en abundancia, coma armamento e munición (arcabuces, béstas, armas curtas), certas materias primas para a construción naval (cánabo, chapapote, lonas, cravos e ferro) e mesmo instrumentos mariños (cartas de navegar, agullas e astrolabios). A falla de carnes para a alimentación da tropa, mariñeiría e traballadores haberíase de suplirse co establecemento dalgunhas estancias de gando nos arredores de Acapulco.

Con todo, é a segunda parte da memoria a que resulta máis interesante porque trata da viaxe propiamente dita. Urdaneta entendía as razóns de Estado que invocaba o rei Filipe e, malia estar convencido de que as illas do Poñente estaban situadas na demarcación do monarca portugués, propoñía tres roteiros para acadalas, contando sempre coa circulación dos ventos no Pacífico norte, que coñecía ben pola súa estadía de oito anos cando fora na

⁸⁷ «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 maio de 1560, AGI, Patronato, 23, r. 12., fols. 22r-22v e 25v-26r.

⁸⁸ En termos xurídicos, defínese a *xusta causa* como circunstancia ou conxunto de circunstancias que xustifican un acto distinto (ou ás veces, aínda contrario) á previsión normativa. No texto faise alusión ás xustas causas das guerras de conquista en América, unha polémica xurdida entre xuristas e teólogos durante o reinado de Carlos v, entre outros Francisco de Vitoria, Ginés de Sepúlveda e Bartolomé de las Casas. Véxase CAPDEVILA, Néstor (1998).

⁸⁹ «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 maio de 1560, AGI, Patronato, 23, r. 12., fols. 22r-22v e 25v-26r.

⁹⁰ «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 e AHN, Diversos-Colecciones, 24, n. 52. Ten sido transcrita en numerosas ocasións.

expedición de Loaísa. Ao principiar a primavera e ata mediar xuño comezaban os monzóns do suroeste cara ao nordés, mentres que ao principiar o outono os ventos mudaban de sentido, de modo que sopraban do nordés cara o suroeste, e non permitían a navegación do leste cara o nordés, cousa que lles tivera acontecido a Saavedra e Villalobos.⁹¹ A primeira das rotas para alcanzar ás illas habería de saír a principios do outono do 61 e coa derrota en dereitura ao oeste para atopar as illas dos Ladróns e proseguir ás Filipinas aproveitando os ventos favorábeis de nordés a suroeste. Por se non chegaban a tempo, Urdaneta propoñían un novo percorrido que habería de saír na procura da Nova Guinea —por baixo da liña equinoccial e aínda sen explorar— entre o 10 de novembro do 61 e o 20 de xaneiro do 62, meses nos que sopraban os ventos do nordés ao suroeste, e sen demora, buscar a derrota das Filipinas. Era a travesía preferida de Urdaneta, e mesmo do vicerrei, pois entendía que as illas estaban dentro da demarcación dos portugueses e polo mesmo conviña recoñecer e poboar a Nova Guinea e deixar as do Poñente. E por se isto tampouco fora posíbel pola demora nas obras do estaleiro, ofrecía unha terceira posibilidade, a de saír por marzo do 62 levados polos ventos que sopraban do suroeste na procura do norte xeográfico en «Terras de Bacallaus», costeando o continente americano ata atopar o arco que os levaría ata a China —non coñecía aínda a separación dos continentes— e finalmente ás Filipinas. A primeira das alternativas sería a que elixirían os expedicionarios tres anos despois, non só polo atraso que levaba a construción dos navíos, e que retomarían as expedicións posteriores cando se crease unha rota estábel.

Con todo, o tema de meirande interese estaba no camiño de volta, a tornaviaxe. Xa desde data moi cedo, o frade dominicano Juan Caro, andaluz de Carmona e residente na India portuguesa, ofrecía os seus servizos ao emperador Carlos nunha carta na que se comprometía a ensinarlles aos pilotos casteláns, que consideraba pouco menos que leigos e ignorantes, nos segredos da navegación polo Pacífico, ou

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 enseñare 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.

É dicir, coñecía o camiño para navegar cara ao leste coa axuda de instrumentos náuticos. E volvía a insistir de novo e con máis propiedade:

*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.*⁹²

O noso frade coñecía pois a existencia doutras terras o norte das Molucas —as illas de Poñente, quizabes a China— que podían quedar, segundo sinalaba, dentro da demarcación castelá, pero tamén como se podían achegar a elas e, sobre todo, en que tempos embarcar

⁹¹ Para unha análise polo miúdo, véxase HIDALGO NUCHERA, Patricio (2014), p. 63.

⁹² «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 [India], 29 de decembro de 1526, AGI, Patronato, 34, r. 26. Tamén en FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, Martín (1837): vol. 4, pp. 372-377. Letra cursiva miña.

cara ao leste, o cal resultaría decisivo como veremos para atinar coa tornaviaxe. Pero á altura dos anos 50 e 60, tralas expedicións malogradas de Loaysa, Saavedra e Villalobos, que deixaran tantos náufragos en Asia, e aprenderan os segredos de frei Juan Caro, existía xa nesta materia unha práctica unanimidade entre os expertos. O camiño era o mesmo que propuxera o documento anónimo de 1558 e que levara ao Consello de Indias Juan Pablo de Carrión, o que tamén detallara Urdaneta na memoria de 1561 e o que todos os pilotos das armadas frustradas ao Pacífico coñecían nos anos sesenta. Abondan neste sentido os indicios ao respecto.⁹³

Deste ano de sesenta e dous ten que ser tamén a instrución que o vicerrei tiña que dar a Lepazpi como responsábel da expedición, un documento pouco coñecido. Sabemos que foi consultada con Urdaneta e enviada á corte, pero ignoramos se se alcanzou a cursar á espera de que fora aprobada polo rei. En todo caso, o documento é suficientemente revelador se o comparamos coa segunda e definitiva instrución que chegou a mans de Legazpi remitida pola Audiencia de México, institución que substituíu interinamente no goberno ao vicerrei trala súa morte, meses antes de saír a frota. En 1562, Velasco era partidario de que o segundo de Legazpi fora Juan Pablo de Carrión. Así o di expresamente e o repite en varias ocasións:

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 pareciese será necesaria, por ser como es todo persona de confianza y que fue de esta Nueva España a las dichas islas del Poniente en la armada que despachó [...] el virrey don Antonio de Mendoza.⁹⁴

Contrariamente ao que sucedeu despois, a derrota da expedición habería de ser a segunda das que tiña sinalado Urdaneta, a do recoñecemento da Nova Guinea para pasar logo ás illas do Poñente, e non a primeira, que era a 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.⁹⁵

Posteriormente, Velasco retirou a Carrión, separándoo tamén da organización da armada pola mala administración nos preparativos da viaxe,⁹⁶ e situou a Urdaneta á fronte como «el que ha de gobernar y guiar la jornada».⁹⁷ No en tanto, o vicerrei informaba polo miúdo

⁹³ Diversas testemuñas de pilotos e mariños, en HIDALGO NUCHERA, Patricio (2014): p. 62.

⁹⁴ «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», sen data. AGI, Patronato, 23, r. 12, fols. 28-43.

⁹⁵ *Ibidem*, cap. xxv, fol. 31v. A letra cursiva é miña.

⁹⁶ En opinión do visitador Valderrama, «por su interés dilataba el negocio y había hecho otras cosas mal», AGI, México, 97, en MURO, Luis (1975): p. 43.

⁹⁷ «Copia de un capítulo de carta que envió el virrey de Nueva España don Luis de Velasco a SM», México, 9 de febreiro de 1561, AGI, Patronato, 23, r. 12, f. 27r. Tamén en CODOIN (1886): 2ª serie, pp. 116-117.

ao monarca dos adiantos na construción dos navíos e sinalaba por primeira vez o nomeamento como responsábel dela a Legazpi, sen facer referencia a Juan Pablo de Carrión, que se tiña considerado xa 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.⁹⁸

Queda claro, pois, que o vicerrei prefería a Urdaneta fronte a Carrión pola cuestión da ida, xa que na vinda coincidían ámbolos dous. Como aclararía en 1564 a Real Audiencia, que se fixera cargo da organización da viaxe tralo pasamento 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.⁹⁹

Entre 1562 e 1563 a construción dos navíos para a expedición sufriu algunha delonga que desatou o anoxo do rei. As razóns, que detallaba Velasco nunha nova carta ao soberano, estiveran na espera pola colleita de trigo para facer os biscoitos para a viaxe, a agarda polos bastimentos de Veracruz, que non daban chegado e que obrigaron a construír novos camiños polo istmo, e sobre todo polo tremor de terra que afectou ao Porto da Natividade en maio do 63 e provocou un derrubamento considerábel de edificios.¹⁰⁰ O vicerrei, xa achacoso e enfermo, non puido soportar seguramente o encabalgamento de tantos lances penosos e morreu o 31 de xullo de 1564, a só catro meses da saída da frota.

8. O CUSTO DA EXPEDICIÓN DE LEGAZPI

Cal foi o custo real da armada de Legazpi? Non resulta nada fácil procuralo pola inestabilidade do numerario circulante nunha área como a mexicana na que non abundaban naqueles intres o metálico peninsular —*dobron*, *castelán* e *ducado*— e tiña que recorrerse ao emprego da *moeda de necesidade*, a que circulaba en áreas do imperio onde rareaba o diñeiro legal. Mais resulta fundamental coñecelo para comparalo co das armadas anteriores incluíndo a de Magalhães. Investigadores mexicanos teñen feita algunha aproximación con información procedente dos seus arquivos. Neste sentido, Luís Muro, na súa obra clásica sobre a expedición de Legazpi, informa do monto total que figuraba no libro de Contadoría do Tesouro novo-hispano entre decembro de 1557, data na que principiaron os traballos de preparación, e marzo de 1565, cando parte da armada regresou. Neses oito

⁹⁸ *Ibidem*.

⁹⁹ «Carta de la Audiencia de México al rey», México, 12 de setembro de 1564. AGI, Patronato, 23, r. 20 e CODOIN (1886): 2ª serie, pp. 204.

anos alcanzaba os 27.400 pesos de ouro de minas¹⁰¹ máis 382.468 pesos de ouro común,¹⁰² que achegarían un total, se convertemos a moeda, de 427.799 pesos de ouro común.¹⁰³ A esta cantidade habería que engadirlle o recadado por tributo en Michoacán, que se aplicarían mesmo a financiar os gastos da armada e que no momento que se escribía non estaban aínda rexistrados, e o valor dos equipamentos e provisións enviados pola coroa, polo que o total superaría o medio millón de pesos de ouro común (Muro, 1975: 129). A vista polo miúdo das cifras avanzadas figura no cadro III.

CADRO III. CUSTOS DA EXPEDICIÓN DE LEGAZPI SEGUNDO O TESOUREIRO FERNANDO DE VILLANUEVA, 1565

<i>Datas</i>	<i>Poboación de gasto</i>	<i>Pesos de ouro de minas</i>	<i>Pesos de ouro común</i>
De 13/12/1547 a 01/09/1563	Porto da Natividade	24.951	171.849
De 01/06/1563 a 02/03/1565	Porto da Natividade	1.947	192.269
De 01/09/1563 a 11/03/1565	Veracruz	502	18.349
Totais		27.400	382.468

Fonte: AGI, Patronato, 263, n. 1, r. 1. Tamén en CODOIN (1886): 2ª serie, pp. 461-463.

Esta cantidade aseméllase moito á que debeu ser a oficial. Neste sentido, existe no arquivo sevillano un documento relevante que nos permite obviar as lagoas observadas nas contas anteriores. Está asinado polo tesoureiro da Facenda novo-hispana e responsábel último da fidelidade nos pagos da armada para as illas do Poñente, Fernando de Portugal. O documento se estende entre 1558, ano no que «se empezaron a prestar algunas cosas tocantes a ellas» e 1569, cando se pechan os últimos rexistros contábeis. O cadro IV recolle esas contas anuais —a destacar as cifras dos últimos anos, onde se concentra o investimento en navíos, tropa e mariñeiría, os de maior custo— e chama a atención o pago en dúas columnas separadas, como no anterior, pero que obedece soamente ao lugar onde se executaron os pagos. En áreas nas que non existía circulación monetaria oficial, como

¹⁰⁰ «El Virrey a S.M., despacho de la armada del poniente», México, 25 de febreiro de 1564. AGI, México, 19, n. 33 e CODOIN (1886): 2ª serie, pp. 140-143.

¹⁰¹ Malia que en 1536 fora fundada en México polo vicerrei Antonio de Mendoza unha primeira ceca, nos anos 60 aínda non circulaba con fluidez a moeda legal, o *peso forte* de prata de 272 marabedís. Os pagos facíanse en *pesos de ouro de minas*, unha *moeda de necesidade*, cun valor que equivalía nestas datas a 450 marabedís. Véxanse as equivalencias na «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», 1569, AGI, Patronato, 23, r. 14 (1). Tamén, RIVERO FRANYUTTI, Agustín (2016): pp. 305-306.

¹⁰² O *peso de ouro común* equivalía a 272 marabedís, de idéntico valor ao peso forte de prata de curso legal. *Ibidem*. MURO, Luis (1975), non aporta a referencia documental destas cifras, que pode atoparse na «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.

¹⁰³ Sobre as dúas formas de contabilizar, en pesos de mina e de ouro común, véxase o cadro III e as notas 101 e 102.

era o caso do porto da Natividade, os pagos se realizaban en pesos de minas, esa *moeda de necesidade* que xa vimos, mentres que nas que circulaba habitualmente o numerario de curso legal, como no caso de Veracruz, o centro de saída e chegada da flota do Atlántico, aparecen xa contabilizadas en pesos de ouro común. O resultado total, se convertemos os pesos de minas en pesos de ouro, será o da suma das dúas columnas o que equivalería a 670.423,8 pesos de ouro, unha cifra semellante á aportada por Luís Muro (1975: 128) e que tamén consta nunha coñecida carta difundida na Península sobre a armada de Legazpi onde di que «costaron más de seiscientos mil pesos de *tepuzque* hechas a la vela».¹⁰⁴

**CADRO IV. FINANCIAMENTO DA EXPEDICIÓN DE LEPAZPI, SEGUNDO O
TESOUREIRO FERNANDO DE PORTUGAL**

Anos	Pesos de ouro minas	Pesos de ouro común
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
Totais**	51.811	584.707

(*) Ata finais de agosto. (**) Os totais difiren lixeiramente dos aportados na fonte pola depreciación que se fai dos decimais. Fonte: «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 tamén podemos tirar dalgúñas outras conclusións do devandito cadro, entre elas a de comprobar que o custo total da expedición foi realizado con achegas públicas, algo que contraviña o modelo mixto de Carlos V —o que conciliaba financiamento público e privado— e o que ata este momento se viña aplicando en México co vicerrei Antonio de Mendoza (iniciativa privada), como temos xa visto no cadro I anterior. En segundo lugar habería que subliñar a magnitude do investimento para a armada de Legazpi que chegou a duplicar o custo do conxunto das anteriores. Para calculalo é preciso realizar as reducións

¹⁰⁴ En HIDALGO NUCHERA, Patricio (1995), p. 210. O *peso de tepuzque*, tamén circulado nos primeiros tempos da conquista en México, tiña un valor de 272 marabedís. O nome «tepuzque» constitúe un préstamo do náhuatl e incorporado ao español das Indias no século XVI. Véxase RIVERO FRANYUTTI, Agustín (2016): pp. 305-306.

pertinentes a marabedís e pesos da moeda que figura na fonte documental para facelas homologables. O resultado figura no cadro V, onde os custos da expedición de Legazpi multiplican por 2,2 os das anteriores ás illas da Especiaría.

CADRO V. FINANCIAMENTO DE TÓDALAS ARMADAS ÁS ILLAS DO POÑENTE, 1519-1564

<i>Armadas</i>	<i>Moeda que figura na fonte</i>	<i>Redución a marabedís</i>	<i>Pesos ouro</i>
Anteriores a Legazpi	81.504.936 marabedís	81.504.936	299.654,2
Legazpi (a)	51.811 pesos de minas		
Legazpi (b)	584.707 pesos de ouro	182.355.254	670.423,8

Fontes: Cadros I e IV

E xa por último, hase de subliñar que o custo da expedición de Legazpi foi librado case na súa totalidade polo Tesouro mexicano, agás as partidas de materiais enviados na frota do Atlántico dende Sevilla a Veracruz e dende a cidade caribeña ao Porto da Natividade. Ese trasfegar encareceu sensibelmente as partidas contábeis polos enormes custos de transporte que supuña o tránsito de Atlántico ao Pacífico por camiños dificilmente transitábeis.

9. O REMATE DA EXPEDICIÓN DE LEGAZPI

Mais recuperemos agora o noso relato. Trala morte do vicerrei Velasco asumiu a gobernación do vicerreinado a Audiencia de México, que estaba presidida polo visitador Valderrama. Foi a propia Audiencia, emporiso, a que firmou o prego de instrucións que entregou a Legazpi cando se botaron as naves no Porto da Natividade, un documento que en grande parte aproveita a redacción do vicerrei agás o referente á viaxe de ida e a substitución de Carrión como almirante. Segundo temos dito, o texto debaga polo miúdo na intendencia da expedición (cargos, oficios, contas, armas e salarios) e o comportamento dos expedicionarios nas novas terras, pero sobre todo interesa subliñar a referencia espectacular que fai, non tanto ao regreso da frota, que tamén, senón ao destino: «haréis vuestra navegación en demanda y descubrimiento de las islas del Poniente» segundo a derrota que fixera Villalobos.¹⁰⁵ Unha carta que a mesma Audiencia lle enviou ao rei así o revelaba:

Pareció a esta Real Audiencia, platicado en ella y comunicado con personas de experiencia que han estado en aquellas partes [*da Especiaría*] 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.¹⁰⁶

¹⁰⁵ «Instrucción que se dio por el presidente y oidores de la Real Audiencia de México a Miguel López de Legazpi», México, 1 de setembro de 1564, AGI, Patronato 23, r. 12, f. 8r-19r. Tamén en CODOIN (1886): 2ª serie, pp. 145-200.

¹⁰⁶ «Carta de la Audiencia de México al rey», México, 12 de setembro de 1564. AGI, Patronato, 23, r. 20 e CODOIN (1886): 2ª serie, pp. 202.

Do mesmo parecer era Juan Pablo de Carrión nunha relación dirixida ao rei Filipe, probablemente en setembro de 1564, dous meses antes de saír a expedición:

Yo he sido y soy de diferente parecer [*ao 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 marques 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.¹⁰⁷

Con todo, a muda nos plans feita pola autoridade non transcendeu de inmediato entre os participantes da frota. Non sabemos tan sequera se o propio Urdaneta a coñecía,¹⁰⁸ pois era partidario do achegamento á Nova Guinea e descartaba ás illas do Poñente por coidar que quedaban dentro da demarcación portuguesa.

A expedición era a máis ambiciosa das que se tiveran enviado dende México e estaba formada por dous grandes galeóns (a capitana, *San Pedro*, de 500 toneladas e a almiranta, *San Pablo*, de 300), dous pataches (o *San Juan* e o *San Lucas*) cun pequeno bergantín ou «fragatilla» de remos e 380 persoas (150 mariños, 200 soldados, relixiosos e criados). Saíra do Porto da Natividade o 21 de novembro de 1564 en derrota suroeste, na aparencia na procura da Nova Guinea, o destino preferido por Urdaneta. Porén, catro días despois e xa en alta mar e a cen leguas do porto, Legazpi ordenou ler a instrución secreta que lle dera a Audiencia, na que figuraban outras ordes que mandaban corrixir o rumbo e continuar a derrota que defendera Juan Pablo de Carrión. Nela dicíase con precisión: «correrán derechamente en busca de las islas Filipinas al oeste [...], en cuya demanda va la dicha armada»,¹⁰⁹ estratexia da Audiencia que debeu sorprender a Urdaneta e os frades que ían na expedición, «dando a entender se hallaban engañados». O piloto da *San Pedro*, Esteban Rodríguez tamén o recollía puntualmente na súa relación da viaxe:

Domingo a 26 del dicho [*novembro 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.¹¹⁰

É xustamente o que fixeron os catro pilotos que navegaban por tras do farol da nave capitá na que ían Legazpi e Urdaneta ata chegar ás illas do Poñente, seguindo a navegación de Saavedra e Villalobos.

Tampouco houbo excesivos problemas na viaxe de vinda, que todos daban xa por feita. Tal se tiña espallado nesas datas o coñecemento empírico en todo o Mar do Sur das

¹⁰⁷ «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», setembro de 1564?, AGI, Patronato, 263, n. 2, r. 1 e CODOIN (1886): 2ª serie, pp. 207.

¹⁰⁸ Urdaneta escribiu o rei unha carta o día anterior á partida, pero nela non reflicte esta situación. Véxase «Carta a SM de fray Andrés Urdaneta, embarcado ya en víspera de hacerse a la mar», Porto da Natividade, 20 de novembro de 1564, AGI, México, 19 e CODOIN (1886): 2ª serie, pp. 211-213.

¹⁰⁹ «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 do Sur, 25 de novembro de 1564, AGI, Patronato, 52, r. 4 e CODOIN (1886): 2ª serie, pp. 215-216.

¹¹⁰ «Relación muy circunstanciada de la navegación [...], por Esteban Rodríguez, piloto mayor», 1565, CODOIN (1886): 2ª serie, p. 376.

correntes mariñas e os ventos entre navegantes, cosmógrafos e cartógrafos. Se examinamos as derrotas que deixaron escritas os pilotos e as declaracións que asinaron,¹¹¹ podemos observar que non se atopa nelas sinal de incerteza: parecen seguros, coma se foran por un camiño coñecido e ata familiar. Non se rexistraron nelas mencións a Urdaneta, que ao parecer era quen máis sabía da vinda. Apuntaron que a illa de Cebú, de onde regresou o galeón *San Pedro*, estaba na latitude 10,5° norte e esperaron a que viñera xuño cando principiaban a zoar os ventos do suroeste para comezar a vinda. Puxeron proa ao nordés ata chegaren a unha latitude de 39,5°, próxima ao Xapón, onde os atopou a corrente de Kuro-Shivo, para baixaren cara o sueste e acadar os primeiros indicios de terra na latitude 33°. Como escribira o piloto Juan de la Isla cando arribou ás 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 hase de advertir que el que quisiere volver ha de venir subiéndose en altura, porque no le falten los vientos.¹¹²

Só faltaba costear polas Californias ata chegar a Acapulco, o porto de acollida. Navegaran algo máis de dúas mil leguas en pouco máis de catro meses. Pero en realidade, e antes que o propio navío *San Pedro* onde viaxaba Urdaneta na procura da tornaviaxe, un dos pataches que se perdera na ida, o *San Lucas*, foi o primeiro en realizar a vinda, algo polo que se acusou ao seu capitán de non respectar a derrota.¹¹³ Porén, este feito amosa tamén a grande difusión do coñecemento de ventos e tempos apropiados para facela, algo que coñecían todos os pilotos.¹¹⁴

10. CONCLUSIÓN

En 1519, o emperador Carlos deu comezo a un ciclo de viaxes á Especiaría coa armada de Magalhães que principiou a esgotarse en 1529 coa sinatura do Tratado de Zaragoza onde renuncia aos seus dereitos sobre aquela. Pero o seu fillo Filipe retomouno e concluíuno en 1565 co descubrimento da vinda de poñente a levante e o asentamento hispano-mexicano nas illas de San Lázaro, as coñecidas logo e na súa honra como Filipinas. Cumpría agora poboalas e comezar a explotación das ansiadas especias. Non obstante, unha sorpresa agardaba aos novos conquistadores: nas illas non se atopaban, non había especias en cantidade suficiente.

¹¹¹ «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. e CODOIN (1886): 2ª serie, pp. 427-456. Véxase tamén, «Dos declaraciones que hicieron en la nao nombrada San Pedro viniendo navegando de las islas del Poniente para Nueva España», 1565, CODOIN (1886): 2ª serie, pp. 457-460.

¹¹² «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, sen data (1565?), AGI, Patronato, 23, r. 7.

¹¹³ «Petición de Gabriel Díaz, tesorero de la Casa de la Moneda en nombre de Miguel López de Legazpi», México, 7 de novembro de 1565, AGI, Patronato, 23, r. 19, fols. 1r-49r.

¹¹⁴ Sobre o controvertido protagonismo dado a Urdaneta na descuberta da viaxe de vinda, véxase GIL, Juan (2018): pp. 30-87.

¹¹⁵ «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», maio de 1565, AGI, Filipinas, 29 e Patronato, 23, r. 16. O documento ten sido reproducido en numerosas ocasións.

Un dos primeiros en advertilo foi o propio Legazpi na primeira relación que enviou á Audiencia: «No se halló muestra de canela ni señal de ella, que era lo que más se deseaba».¹¹⁵ A canela era a única especia que se producía nas illas con certa abundancia, pero cultivábase en Mindanao, na área de influencia dos indíxenas islamizados do sur, moi remisos á hispanización. Legazpi remitiu unhas probas do froito a México en 1565 e 1567, onde obtivo contada resonancia comercial.¹¹⁶ En 1569, nunha data aínda moi cedo, escribía ao novo vicerrei marqués de Falces nestes termos:

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.¹¹⁷

En 1572, pouco antes da súa morte, Legazpi enumeraba diante da autoridade novo-hispana os produtos da terra que dispuñan de vantaxes mercantís, pero non incluía xa entre eles as especias, nin sequer a que abundaba no sur, a canela:

Lo que de esta tierra podrán llevar de retorno [*nas naos*] es mantas de algodón, cera, hilo y algún oro, y andando el tiempo se engrosará la contratación de los chinos.¹¹⁸

O desleixamento do proxecto das especias quedou certificado cando os dous Estados ibéricos outrora competidores deixaron de selo pola unión dos seus destinos na coroa de Filipe II en 1580, de xeito que as Filipinas se converteron de seguida no baluarte defensivo do tráfico da especiaría portuguesa, como quedaría confirmado en 1607 coa adscrición das Molucas á gobernación de Manila.¹¹⁹ As guerras posteriores cos rebeldes das Provincias Unidas en Europa, que tiveron tamén seu reclamo no Pacífico trala creación da VOC (*Vereenigde Oostindische Compagnie*), a Compañía Holandesa das Indias Orientais¹²⁰ e o establecemento dalgunhas bases comerciais neerlandesas, afianzaron este obxectivo militar. Pero se precisaba un incentivo para atraer poboadores —que ao mesmo tempo foran defensores— de México ás illas. Ese incentivo non foi outro que o establecemento dun tráfico de mercancías entre a China e a Nova España que pasaba polas illas do Poñente. Xa moito antes, pero sobre todo a partir de 1593, ano no que se publicou o regulamento do comercio, tññase oficializado o chamado *Galeón de Manila*, a liña mercante máis lonxeira de tódolos tempos que se mantivo máis de 300 anos (Alonso Álvarez, 2013: 25-84). Pero esta é outra historia.

¹¹⁶ GARCÍA-ABASOLO, Antonio (1982): pp. 65-67. En México abunda o *chile*, alternativa barata a pementa, unha das especias máis cobizadas.

¹¹⁷ «Carta de Miguel López de Legazpi al virrey de México, marqués de Falces», Cebú, 1569, en AGI, Filipinas, 6. Tamén en RODRÍGUEZ, Isacio (1978): vol. XIV, pp. 21-22.

¹¹⁸ «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. Transcrito en HIDALGO NUCHERA, Patricio (1995): p. 311 e RODRÍGUEZ, Isacio (1978): vol. XIV, p. 129.

¹¹⁹ Real Cédula de 29 de outubro de 1607, citada por GRAU Y MONFALCÓN, Juan (1635), fol. 161v. Tamén en CODOIN (1866): [1ª serie], t. vi, p. 395.

¹²⁰ Sobre a VOC, véxase PARTHESIUS, Robert (2010).

Siglas

- AGI (Archivo General de Indias, Sevilla)
 AGN (Archivo General de la Nación, Cidade de México)
 AHN (Archivo Histórico Nacional, Madrid)
 AMC (Arquivo Municipal da Coruña)
 AMN (Archivo del Museo Naval, Madrid)
 BN (Biblioteca Nacional, Madrid)
 BP (Biblioteca de Palacio, Madrid)

Bibliografía

- ALONSO ÁLVAREZ, Luís (2013): «*El la nave va*. Economía, fiscalidad e inflación en las regulaciones de la carrera de la Mar del Sur». En: Bernabéu Albert, Salvador; Martínez Shaw Carlos (eds.): *Un océano de seda y plata: el universo económico del Galeón de Manila*. CSIC, Madrid, pp. 25-84.
- ARAM, Bethany (2015): «Una arteria del Imperio entre occidente y oriente». *Canto Rodado*, nº 10, pp. 149-161
- ARRIANUS, Flavius (1683 [c. 50 d.C]) *Περιπλους τῆς Ἐρυθρᾶς Θαλάσσης-Arriani Periplus Maris Erythraei*. Janssonio Waespergios, Amsterdam, pp. 139-232.
- AZNAR VALLEJO, Eduardo: «Juan Rodríguez de Fonseca». En: *Diccionario biográfico español*. Real Academia da Historia, Madrid, <http://dbe.rah.es/biografias/5952/juan-rodriguez-de-fonseca> (consulta de 5 de decembro de 2019).
- BARRADO BARQUILLA, José: «Loaísa y Mendoza, García de». En: *Diccionario biográfico español*. Real Academia da Historia, Madrid, <http://dbe.rah.es/biografias/14211/garcia-de-loaisa-y-mendoza> (consulta de 11 de setembro de 2019).
- BOXER, C.R. (1969): *The Portuguese Seaborne Empire 1415-1825*. Hutchinson, London. Emprégase a versión portuguesa (1981): *O Império colonial português (1415-1825)*. Edições 70, Lisboa.
- CAPDEVILA, Néstor (1998): «Las teorías de las guerras justas y los bárbaros: Las Casas frente al Requerimiento, Vitoria y Sepúlveda». En: Bataillon, Gilles; Bienvenú, Giles; Velasco Gómez, Ambrosio (dirs.): *Las teorías de la guerra justa en el siglo XVI y sus expresiones contemporáneas*. Centro de Estudios Mexicanos y Centroamericanos, Ciudad de México, pp. 157-178
- CASADO ALONSO, Hilario (2019): «Burgos y el nacimiento de la primera Edad Global». En: Sagarra Gamazo, Adelaida (ed.), *Burgos, legua cero del viaje de Magallanes-Elcano. Una historia de reyes, mercaderes y océanos. Cristóbal de Haro, mercader burgalés*. Fundación VIII Centenario de la Catedral, Burgos.
- CHIRINO, Pedro (2000 [1610]): *Història de la província de Filipines de la Companyia de Jesús, 1581-1606*. Pòrtic, Barcelona.
- 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* (1864-1874): Madrid, [1ª serie], 42 vols.
- CODOIN. *Colección de documentos inéditos relativos al descubrimiento, conquista y organización de las antiguas posesiones españolas de ultramar* (1886-1887): Madrid, 2ª serie, vols. 2 e 3.
- Colección general de documentos relativos a las islas Filipinas existentes en el Archivo General de Indias de Sevilla* (1920-1921): Compañía General de Tabacos de Filipinas, Barcelona, vols. III-IV.
- CUESTA DOMINGO, Mariano (2009): *A Casa da Contratación da Coruña*. Xunta de Galicia, [Santiago de Compostela].
- CUESTA DOMINGO, Mariano (2004): «La Casa de la Contratación de La Coruña». *Mar Océana*, nº 16, pp. 59-88.
- CZARRA, Fred R. (2009): *Spices, a Global History*. Recreation Books, London (edición dixital).
- D'ESPOSITO, Francesco (1996): «Il finanziamento dei viaggi spagnoli per la «speciería»: la spedizione di García Jofre de Loaysa». En: Cerreti, C. (coord.): *Genova, Colombo, il mare e l'emigrazione italiana nelle Americhe. Atti del XX Congresso Geografico Italiano*. Istituto della Enciclopedia italiana, Roma, vol. 1, pp. 745-751.

- Diccionario de Historia de España* (1968). Revista de Occidente, Madrid (2ª edición).
- Diccionario de la lengua castellana compuesto por la Real Academia española, reducido a un tomo para su más fácil uso* (1780). Madrid, Joaquín Ibarra.
- ERIAS MARTÍNEZ, Alfredo; VEGA FERREIRA, José María (2002): «Betanzos y su provincia en la época del Emperador Carlos V». *Anuario Brigantino*, nº 25, pp. 131-260.
- FERNÁNDEZ, Alonso (1627): *Historia y anales de la ciudad y obispado de Plasencia*. Juan González, Madrid.
- FERNÁNDEZ ÁLVAREZ, Manuel, ed. (1973-1981): *Corpus documental de Carlos V*. Eds. Universidad de Salamanca, Salamanca, 5 vols.
- FERNÁNDEZ ÁLVAREZ, Manuel (1998): *Felipe II y su tiempo*. Espasa Calpe, Madrid.
- FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, Martín (1851): *Biblioteca Marítima Española*. Palau y Dulcet, Barcelona, vol. I.
- FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, Martín (1837): *Colección de los viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo XV [...]*. Imprenta Nacional, Madrid, vols. IV-V.
- FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, Martín (1919): *Viajes y descubrimientos españoles en el Pacífico*. Tipografía Renovación, Madrid.
- GARCÍA-ABÁSULO, Antonio Francisco (1982): «La expansión mexicana hacia el Pacífico: La primera colonización de Filipinas (1570-1580)». *Historia Mexicana*, vol. 32, nº 1, pp. 55-88.
- GIL, Juan (2018): «El primer tornaviaje». En: Bernabéu Albert, Salvador (coord.): *La nao de China, 1565-1815. Navegación, comercio e intercambios culturales*. Ediciones Universidad de Sevilla, Sevilla, pp. 30-87 (edición dixital).
- GOMEZ CANEDO, Lino (1983): *Los gallegos en América. Entre el descubrimiento y la emancipación. Algunas notas y un guión provisional para escribir su historia*. Consellería de Cultura da Xunta de Galicia, Santiago de Compostela.
- GONZÁLEZ, Luis (1964): «Expansión de Nueva España en el lejano Oriente». *Historia Mexicana*, vol. 14, nº 2 (54), pp. 206-226.
- GRAU Y MONFALCÓN, Juan (1635): *Memorial informativo 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, ed. (1995): *Los primeros de Filipinas. Crónicas de la Conquista del Archipiélago de San Lázaro*, Miraguano Eds.-Ediciones Polifemo, Madrid.
- HIDALGO NUCHERA, Patricio (2009): «La figura de Andrés de Urdaneta en la historiografía indiana, conventual, documental y moderna». En: Truchuelo García, Susana (ed.): *Andrés de Urdaneta, un hombre moderno*. Ayuntamiento de Ordizia, Ordizia, pp. 17-91.
- HIDALGO NUCHERA, Patricio (2014): «La embajada de Juan Pablo de Carrión a la Corte en 1558 y el conocimiento colectivo del tornaviaje». *Anais de Història de Alem-mar*, nº xv, pp. 52-78.
- LEÓN GUERRERO, María Montserrat (2019): «Objetivo Especiería: tres décadas de intentos». En: Sagarra Gamazo, Adelaida (ed.): *Burgos, legua cero del viaje de Magallanes-Elcano. Una historia de reyes, mercaderes y océanos. Cristóbal de Haro, mercader burgalés*. Fundación VIII Centenario de la Catedral, Burgos, pp. 95-119.
- LÓPEZ DE GÓMARA, Francisco (1554): *La historia general de las Indias, y todo lo acaescido en ellas dende que se ganaron hasta agora y la conquista de Mexico y de la Nueva España*. Martinus Nutius, Amberes, 2 vols.
- MARTÍNEZ SHAW, Carlos, dir. (2019): *V Centenario de la primera vuelta al mundo. Congreso Internacional de Historia «Primus Circumdedisti Me»*. Ministerio de Defensa, Madrid.
- MASCAREÑAS PÉREZ-ÍÑIGO, Juan; MASCAREÑAS GONZÁLEZ, Alfonso (2012): «El comercio de las especias como factor principal que impulsó los descubrimientos geográficos de Europa occidental». *Revista Universitaria Europea*, nº 16, pp. 73-96.
- MEDINA, José Toribio (1908): *El Portugués Esteban Gómez al servicio de España. Estudio histórico*. Imprenta Elzeviriana, Santiago de Chile.

- MELLÉN BLANCO, Francisco: «García Jofre de Loaysa». En: *Diccionario biográfico español*. Real Academia de la Historia, Madrid. <http://dbe.rah.es/biografias/15864/garcia-jofre-de-loaysa> (consulta do 11 de setembro de 2019).
- MURO, Luis (1975): *La expedición Legazpi-Urdaneta (1557-1564)*. SepSetentas, Ciudad de México.
- NOWELL, Charles E. (1936): «The Loaisa Expedition and the Ownership of the Moluccas». *Pacific Historical Review*, vol. 5, n° 4, pp. 325-336.
- PARKER, Geoffrey (2014), *Imprudent King. A new life of Philip II*. Yale University Press, New Haven & London.
- PARTHESIUS, Robert (2010): *Dutch Ships in Tropical Waters. The development of the Dutch East India Company (VOC) shipping network in Asia 1595-1660*. University Press, Amsterdam.
- PULGAR FERNÁNDEZ, Juan (1994): «La Casa de la Contratación de la Especiería de La Coruña». *Historia y Vida*, n° 318, pp. 93-100.
- RIVERO FRANYUTTI, Agustín (2016): «Las acepciones del nauatlistismo *tepuzque* en el español de México. *Anuario de Letras. Lingüística y Filología*, vol. iv, n° 2, pp. 297-334.
- RODRÍGUEZ, Isacio R. (1978): *Historia de la provincia agustiniana del Smo. Nombre de Jesús de Filipinas*. Arnoldus Press, Manila, vol. XIII.
- SAAVEDRA VÁZQUEZ, Carmen (1998): «A Coruña en la Edad Moderna. Siglos XVI-XVII» En: Bello, J. María et al.: *Historia de A Coruña*. Vía Láctea Editorial/El Ideal Gallego, A Coruña.
- SAGARRA GAMAZO, Adelaida (2013): «La empresa del Pacífico o el sueño pimentero burgalés (1508-29)». *Revista de Estudios Colombinos*, n° 9, pp. 21-36.
- SAGARRA GAMAZO, Adelaida, ed. (2019): *Burgos, legua cero del viaje de Magallanes-Elcano. Una historia de reyes, mercaderes y océanos. Cristóbal de Haro, mercader burgalés*. Fundación VIII Centenario de la Catedral, Burgos.
- SARDONE, Sergio (2019): «El «Maluco». La financiación de las expediciones, 1518-1529». En: Martínez Shaw, Carlos (dir.): *V Centenario de la primera vuelta al mundo. Congreso Internacional de Historia «Primus Circumdedisti Me»*. Ministerio de Defensa, Madrid, pp. 223-255.
- SOBEL, Dava (1996): *Longitude. The True Story of a Lone Genius who Solved the Greatest Scientific Problem of his Time*. Penguin Books, London.
- SPATE, O.H.K. (2004): *The Spanish Lake*. Australian National University Press, Canberra.
- SZÁSZDI, István (2008): «La Casa de la Contratación de La Coruña en el contexto de la política regia durante el reinado de Carlos V». *Anuario da Facultade de Dereito da Universidade da Coruña*, n° 12, pp. 905-914.
- TURNER, Jack (2004): *Spices. The History of a Temptation*. Random House, New York (edición dixital).
- UNCILLA Y ARROITAJÁUREGUI, Fermín (1907): *Urdaneta y la conquista de Filipinas*. Imprenta de la Provincia, San Sebastián.
- VARTHEMA, Ludovico de (1510): *Itinerario de [...], bolognese, ne lo Egypto, ne la Suria, ne la Arabia deserta & felice, ne la Persia, ne la India, & ne la Ethiopia. La fede el viuere & costumi de le prefate provincie. Et al presente agiontoui alchune isole novamente ritrovatte*. Francesco di Alexandro Bindone & Mapheo Pasini, Roma.
- VÁZQUEZ CAMPOS, Braulio, ed. (2019): *El viaje más largo. La primera vuelta al mundo*. V Centenario Primera Vuelta al Mundo, Sevilla.
- VELO PENSADO, Ismael (1993): *La vida municipal de A Coruña en el siglo XVI*. Diputación Provincial de A Coruña, A Coruña.
- VAN DER WEE, H. (1963): *The Growth of the Antwerp Market and de European Economy (fourteenth-sixteenth centuries)*. The Hague, Martinus Nijhoff, 3 vols.
- WELLS, Troth (2007): «Especias, preciados tesoros». En: García, Jordi: *Especias, delicias exóticas*. Intermón-Oxfam, Barcelona, pp. 269-308.