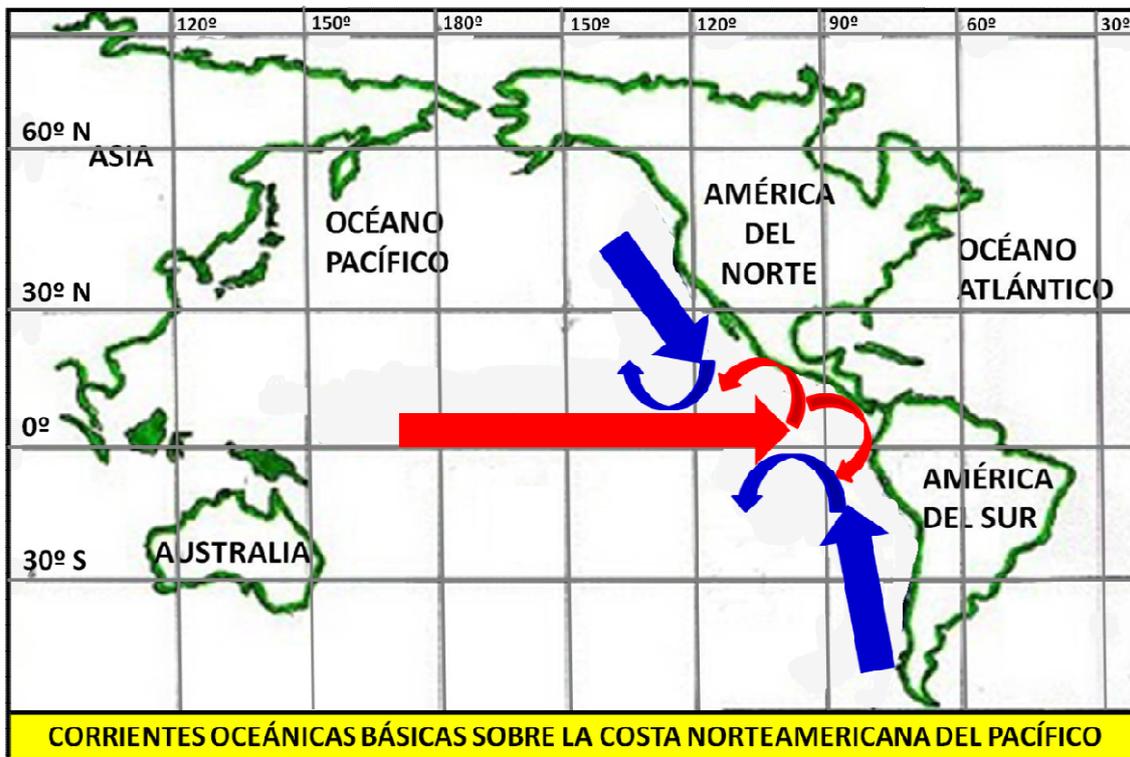


Tras los pasos de Magallanes: La Coruña y Loaysa

*José Antonio Crespo-Francés**

Estas sencillas líneas están dedicadas a la expedición de García Jofre de Loaysa a la Especiería por lo que previamente mencionaremos algunos aspectos de interés previos a esta expedición y sus consecuencias.



Mapa elaboración propia ©José Antonio Crespo-Francés

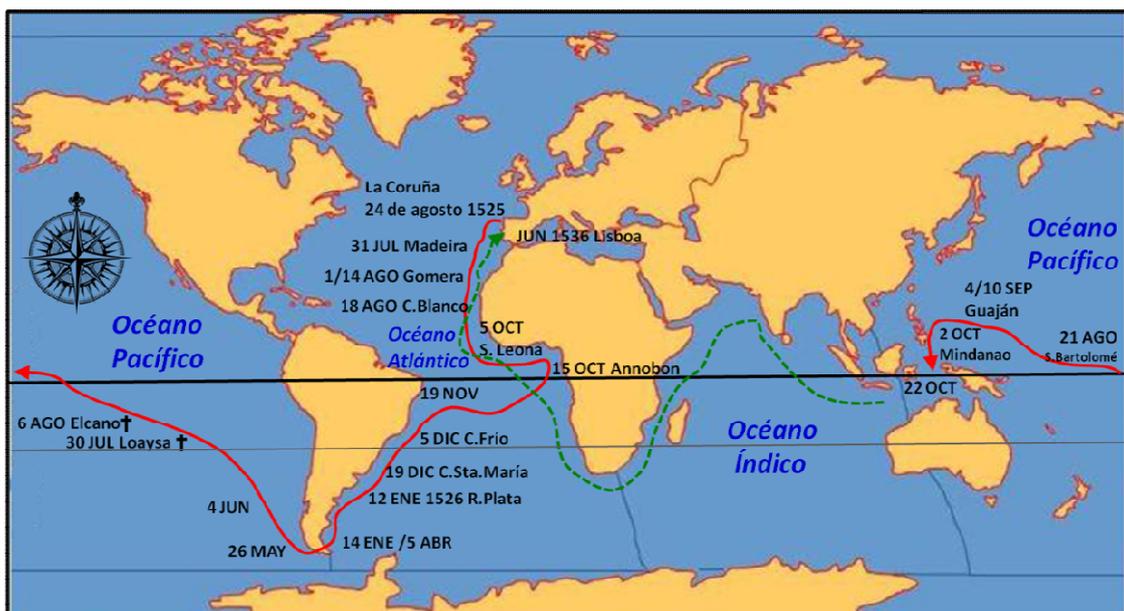
Como sabemos, tras la llegada de Colón a América en 1492 se inicia un proceso de regulación de las rutas comerciales y la centralización de la información relativa a las Indias creándose la Casa de la Contratación en Sevilla en 1503, que más adelante se completó con el Padrón Real, que obligaba a los pilotos a entregar sus informes al regreso de cada viaje y de esa manera elaborar un inventario de las tierras descubiertas realizándose seguidamente un maravilloso archivo de planisferios y cartas generales que fueron desapareciendo de Sevilla y luego apareciendo desperdigado por los grandes archivos de otros países. Con la casa de Contratación se cumplía el objetivo de pormenorizar el control y registro del comercio de todas las mercancías y suministros que saliesen o llegasen de las Indias

fiscalizando igualmente, aparte de las mercancías, las remesas de oro y plata provenientes de América.

Hasta el 3 de diciembre de 1501 se gozó de cierta libertad para la organización de expediciones a las Indias surgiendo también una oposición hacia Sevilla dada su situación geográfica alejada del comercio con los Países Bajos. La llegada de Elcano a Sevilla el 8 de septiembre de 1522 con la carga de clavo procedente de las Molucas hizo que sugieran presiones para buscar otro puerto más conveniente y cercano y centrado respecto a las corrientes comerciales con Europa. Como consecuencia de aquellas gestiones y de las concesiones a la corona que ofreció la ciudad de La Coruña con objeto de poner fin al monopolio sevillano, el emperador Carlos otorgó a esa ciudad, el 22 de diciembre de 1522, la licencia para la creación de la Casa de la Especiería quedando establecida definitivamente el 24 de julio de 1525.

En el punto primero de la capitulación leemos:

Primeramente, por hacer bien y merced a los dichos armadores, e porque entendemos que así conviene para el bien de la navegación y contratación de la especiería e buena venta della, e por otros muchos provechos y ventajas que en ello hallamos, les prometemos de asentar e que asentaremos, en la nuestra ciudad de la Coruña la Casa que mandamos hacer para la Contratación de la dicha especiería y cosas que vinieren de la India.



Mapa elaboración propia ©José Antonio Crespo-Francés

Es a partir de este momento que entre en juego el comendador de la Orden de San Juan de Jerusalén Frey García Jofre de Loaysa, importante personaje que intercedió personalmente en favor de crear este nuevo organismo en La Coruña, contando además con cierta proximidad al emperador Carlos pues era sobrino de Francisco García de Loaysa y Mendoza confesor del mismo. Loaysa, experto marino de la orden de San Juan en el Mediterráneo, fue uno de los personajes más relevantes, junto a otros como Fernando de Andrade das Mariñas, que apoyaron la creación y establecimiento de la *Casa de la Especiería* apoyado por un importante grupo de comerciantes ante los que se comprometió para sufragar y liderar una expedición con objeto de tomar posesión para la Corona por la vía de los hechos de las islas Molucas.

La Casa de Contratación de las Especies supuso un esperanzador impulso económico para La Coruña, pero como contrapartida convirtió a la capital gallega en objetivo de piratas y enemigos de España. Lamentablemente y como consecuencia de la frustrada expedición junto con los acontecimientos relativos a la cesión de esas isla a Portugal la duración de esta concesión a la Coruña fue muy breve, de tan solo siete años, pues en 1529 cuando la expedición de Loaysa todavía no había regresado, se produjo la eliminación de la Casa de Especiería como consecuencia de los acuerdos alcanzados con Portugal mediante el tratado de Zaragoza por el que en resumidas cuentas se concedían a Portugal todos los derechos de explotación y comercio sobre estas islas. El factor de la Casa de la Especiería, Cristóbal de Haro, hubo de rendir cuentas pormenorizadas ante el Consejo de Indias previas y posteriores a la disolución del alto organismo.

Recordemos que Loaysa sigue al viaje de la primera circunnavegación al globo de la expedición de Magallanes-Elcano, y precisamente las informaciones proporcionadas por Juan Sebastián Elcano sobre el estrecho de Magallanes reconocido como el anhelado paso interoceánico por el sur del continente americano empujaron al emperador Carlos a pensar en una nueva expedición naval con la que aliviar las deudas poniendo a la cabeza a frey García.

La gesta de Elcano, durante la cual las naos *Victoria* y *Trinidad* llegaron tocar en las Molucas, reavivó inmediatamente los deseos del emperador Carlos de poseer aquellas remotas islas ricas en productos tan lucrativos. No tardó, como hemos dicho, en crearse una nueva Casa

de Contratación, ahora no referida América, sino de la Especería y radicada en La Coruña.



PRINCIPALES CORRIENTES MARINAS CÁLIDAS Y FRÍAS

Las corrientes marinas influyen en el clima trasladando masas de aire a lo largo de los océanos, enfriando o calentando el aire de cada zona.

Mapa elaboración propia ©José Antonio Crespo-Francés

Las motivaciones eran tanto económicas como estratégicas pues dada la alta producción de especias en aquellas islas como el clavo de olor, la pimienta, la canela o la nuez moscada y teniendo en cuenta su alto precio en Europa a causa del monopolio de italianos y portugueses, todo ello propició la preparación de la expedición.

Las reclamaciones portuguesas no se hicieron esperar, por lo que el emperador Carlos despachó dos emisarios a Lisboa proponiendo armar cada rey dos buques, que se trasladarían a tan lejanos lugares con sendas comisiones que dictaminarían sobre el terreno los límites de la posesión de cada país, en la prolongación por su antemeridiano de la línea del reparto del mundo acordado en Tordesillas en 1494. El Emperador ofrecía por su parte dejar en suspenso todos sus proyectos sobre las Molucas si Portugal, en contrapartida, hacia lo propio en Malaca, espacio también reivindicada por los españoles.

Como era de esperar no hubo ningún acuerdo. Los portugueses se negaron a tomar en consideración tal propuesta, pero Carlos I insistió consiguió que el rey de Portugal enviara una comisión a Vitoria para

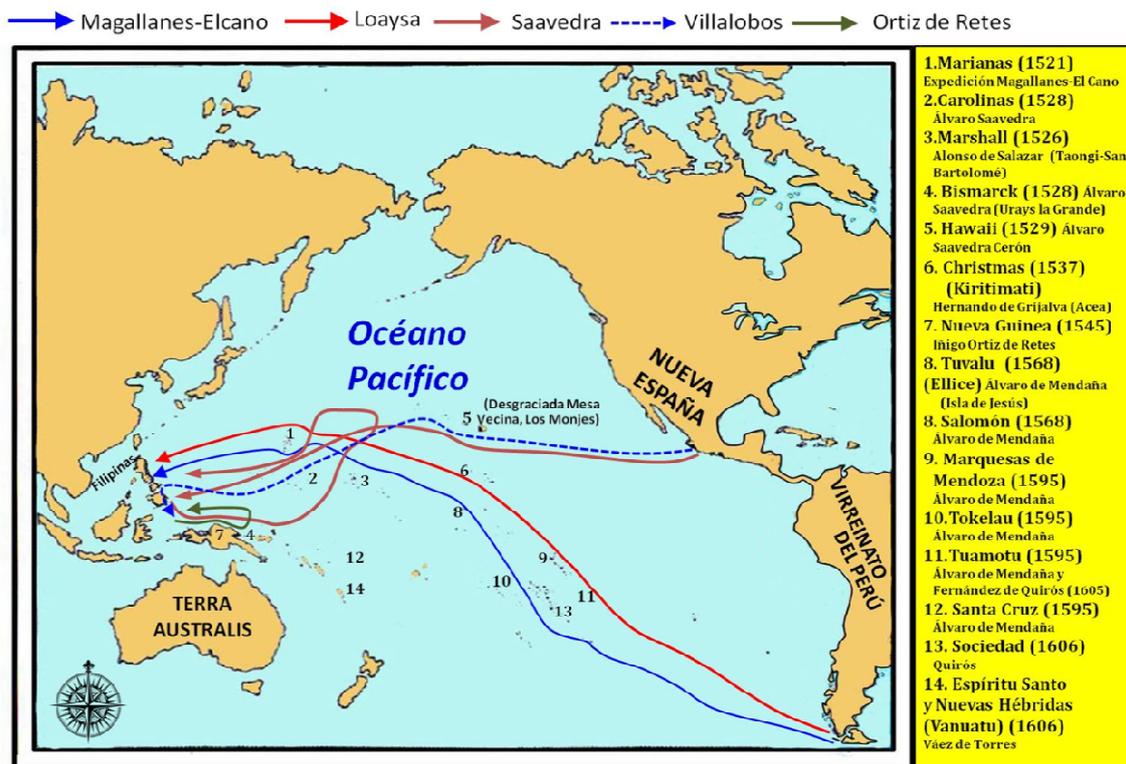
negociar con otra española, pero nada se logró, excepto acordar el 19 de febrero de 1524, que una comisión mixta se reuniera en otros puntos más cercanos Portugal.

Se buscaron personas sabias, honradas y expertas tanto en navegar como en cosmografía y matemáticas. Para esta Junta Carlos I nombró como sus representantes a diversos expertos. Escogió para jueces de posesión al licenciado Juan Acuña, del Consejo Real, al licenciado Hernando de Barrientos Barrientos, del Consejo de las Órdenes, y al licenciado Pedro Manuel, oidor de la Chancillería de Valladolid; y como jueces de propiedad a Hernando Colón, hijo del descubridor, Simón de Alcazaba, luego sustituido por Antonio de Alcaraz tras su recusación, el doctor Sancho Salaya, Pedro Ruiz de Villegas, fray Tomás Duran y al mismo Elcano. Como abogado fue el licenciado Juan Rodríguez de Pisa, de fiscal el doctor Ribera y como secretario Bartolomé Ruiz de Castañeda. Mandó el emperador que acompañaran a la comitiva Sebastián Gaboto, Esteban Gómez, Nuño García y Diego Ribero por ser pilotos y maestros de hacer cartas de marear necesarios para declarar sobre el sitio de las Molucas cuando fueran llamados para ello pero sin voto ni entrar en las discusiones. Entre los más importantes de Portugal asistieron el licenciado Antonio de Acebedo Cotiño, Diego López de Sequeira, almotacén que había sido gobernador de la India, Peralfonso de Aguiar, el clérigo Francisco de Melo y Simón de Tavira.

El emperador les exhortaba ponerse de acuerdo previamente entre ellos para hablar por un solo portavoz. En signo de buena voluntad, se decidió que las sesiones se celebraran alter nativamente en Elvas en Badajoz, pero ahí acabó el acuerdo, pues ni siquiera se llegaron plantear las grandes cuestiones, surgiendo ya las diferencias desde las previas cuestiones de procedimiento. El 31 de mayo de 1524 se dieron las conversaciones por fracasadas. Aquello decidió acelerar los preparativos ya previstos de una gran expedición que debía dirigirse al archipiélago para tomar posesión de él en nombre del Emperador.

Cuando el 31 de mayo de 1524 fracasaron las reuniones que se mantenían en Elvas y Badajoz sobre la cuestión de la propiedad de las Molucas, el emperador ordenó definitivamente pasar a la acción con la expedición ya prevista y a la espera durante las negociaciones. Transcurridos catorce agitados meses la escuadra estaba lista para levar anclas y hacerse a la vela hacia las Indias en búsqueda del antimeridiano.

En razón de la disputa por las Molucas se reunieron los peritos de ambas coronas en Elvas y Badajoz, entre el 1 de marzo y el 31 de mayo de 1524, entre ellos por España los navegantes Tomás Durán, Sebastián Gaboto y Juan Vespucio y el doctor Arias de Loyola dieron su opinión a la junta establecida para fallar en la disputa. Ellos especificaron que la línea debía estar a los 22° desde 9 millas al occidente del centro de la isla de San Antonio, la más occidental del archipiélago de Cabo Verde, sobre la base de que cada grado contenía 17,5 leguas.



Mapa elaboración propia ©José Antonio Crespo-Francés
Expediciones desde Elcano a Retes

La esfera terrestre era considerada entonces un 3,1% más pequeña de lo que en realidad era, por lo que la línea fijada a los 47°17'0 corresponde en realidad a los 46°36'0. El mapa que se utilizó por la parte de la comisión española fue el *Totius Orbis Descriptio Tam Veterum Quam Recentium Geographorum Traditionibus Observata Novum* de Juan Vespucio, impreso en Italia en 1524, y en el que el origen de los meridianos pasa por el centro de *Isole Fortunata de Canaria*, y empleado para fijar, por la parte española, la verdadera posición de la demarcación de Tordesillas, meridiano 315° y el antimeridiano 315°, que dividía el estrecho de Malaca, situando la verdadera posición de las Molucas.

Los portugueses presentaron a la Junta de Badajoz-Elvas un mapa en el que la línea fue marcada a los 21°30' al occidente de San Antonio. Las reuniones terminaron sin alcanzar un acuerdo.

El 5 de abril de 1525, es nombrado Loaysa mediante real provisión como capitán general de la armada, además de capitán general, gobernador y justicia mayor del Maluco. Con Loaysa irían Juan Sebastián Elcano, Andrés de Urdaneta, el gran cosmógrafo de su tiempo que acumularía experiencias anteriores y que lograría el ansiado tornaviaje, y Rodrigo de Triana, el primer ojeador de América con Colón, entre otros.

A pesar del fracaso de esta expedición, se realizaron numerosos descubrimientos geográficos y marítimos, recordemos que la travesía supuso una sucesión de desastres, calamidades y deserciones. Al amanecer del 24 de julio de 1525 parte la expedición desde La Coruña, para la que los banqueros alemanes realizaron una fuerte inversión como los Fúcar (Fugger), 10.000 ducados, y los Belzar con 2.000.

La escuadra reunida era bastante importante, componiéndose de siete naves, cuatro de ellas construidas en Portugalete y las otras tres en Galicia, la componían las naos *Santa María de la Victoria*, de 300 toneles, al mando del propio Loaysa; la *Sancti Spiritus*, de 200, mandada por Elcano, como piloto mayor de la expedición y segundo jefe y alguacil mayor; la *Anunciación o Anunciada*, de 170, al mando de Pedro de Vera; la *San Gabriel*, de 130, al mando de Rodrigo de Acuña; la *Santa María del Parral*, de 80, mandada por Jorge Manrique de Nájera; la *San Lesmes*, de igual porte y mandada por de Francisco de Hoces, junto con el patache *Santiago*, de 50 toneles de Santiago de Guevara, de Mondragón cuñado de Elcano, sumando un total de 450 expedicionarios.

El mando, como capitán general de la expedición, lo ostentaba frey García Jofre de Loaysa, de la Orden de San Juan de los caballeros de Malta, y comendador de Barbales, de sangre noble y nacido en Ciudad Real, hermano del confesor del emperador, de probada experiencia náutica en el Mediterráneo, como caballero de San Juan, pues la Orden acababa de ser expulsada de su sede en la isla de Rodas, en 1522, por el sultán otomano Solimán, tras un épico asedio. Justamente por ello, el emperador Carlos cedió la Orden la isla de Malta, y también Trípoli, para que continuaran con su secular lucha, eminentemente naval desde la pérdida de los últimos enclaves cristianos en Tierra Santa.

deberían de regresar a España, con clavo y demás especias, y el resto permanecerían en las Molucas como fuerza naval disuasoria y de vigilancia.

Entre las detalladas instrucciones emitidas por el emperador y entregadas a Loaysa para su misión figuraba la que ordenaba taxativamente que «En ninguna manera se descubriese tierra ni se toca se en los límites del rey de Portugal», premisa que debe entenderse como la habitual salvaguardia pues sobradamente sabían todos que los portugueses con su rey a la cabeza, consideraban esas islas como propias, islas a las que se dirigían para ocuparlas en nombre del emperador.

Así que de esta manera comenzamos el relato de esta épica tragedia, cuando la Armada se dio la vela antes de las primeras luces del día 24 de julio de 1525, dando comienzo así una aventura que se prolongaría durante más de una década, algo que ni uno solo de los expedicionarios podía imaginar.

Pasan el 31 de julio junto a la isla de Madeira y el 1 de agosto arriban a la isla de Gomera en las Canarias, donde hicieron una parada de doce días para abastecer a las naves de agua, leña, carne fresca y repuestos de velamen. Antes de zarpar, Elcano reúne a los navegantes junto con Urdaneta en una junta de capitanes y les hace ver las dificultades que se van a encontrar al aproximarse al estrecho de Magallanes y el doblar el cabo de Hornos, donde el Atlántico, el Pacífico y el Antártico chocan violentamente. Queda prescrito en aquella reunión que él con su nao navegará en cabeza señalando el rumbo debiéndole seguir los demás en su estela para no tener percances ni pérdidas innecesarias. Igualmente que si alguna nao se separase, se indicaba como punto de reunión la bahía de Todos los Santos en Brasil, donde se esperaría al resto durante 20 días, caso de no llegar ninguna otra embarcación, seguir viaje, pero dejando en alguna altura cerca de la costa bien visible una gran cruz como señal, al pie de la cual se enterraría una olla con un mensaje indicando la situación y lo mismo se haría en el río de Santa Cruz, más adelante.

Zarparon de la Gomera el 14 de agosto con rumbo sur, siguiendo las recomendaciones de navegación establecidas por Colón y allí comienzan los desastres. A los cuatro días, a muy poca distancia del cabo Blanco, el 18 de agosto, con mar gruesa, partió el mástil del mayor de la capitana, la *Victoria*. Para reforzar a los carpinteros de a bordo,

Elcano envía a dos de sus mejores carpinteros, que con una chalupa llegaron a la nao averiada con grandes dificultades en una mar arbolada y bajo un potente aguacero. La escuadra estaba navegando solo con los trinquetes, a causa del mal tiempo, lo que provocó que en un movimiento inesperado la nao averiada embistiera a la *Santa María del Parral* causándole grandes desperfectos en su popa y quedando muy mal parada.

En este momento todavía no habían cruzado el Atlántico. Se encontraban en aguas de la actual Sierra Leona, el 5 de octubre, los expedicionarios divisaron una nao y, siendo conocedores de que Francisco I de Francia andaba enfrentado con el emperador Carlos se procedió a intentar el abordaje persiguiéndola hasta las 12 de la noche que resultó frustrado regresando al rumbo de la travesía ante el peligro de que la Armada se dispersase.

El patache *Santiago*, al ser más ligero, pudo dar alcance a la nao y comprobar que era portuguesa. El capitán Rodrigo de Acuña, capitán de la *San Gabriel*, se enfrentó con Guevara por el protagonismo de la captura, siendo arrestado Acuña por dos meses y sustituido por Martín de Valencia junto con algunos hidalgos contrarios a Elcano. Luego entraron en la zona de calmas, los velámenes se quedaron caídos cundiendo la desesperación pues para recorrer ciento cincuenta leguas tardaron un mes y medio. En estas aguas vieron a los desconocidos peces voladores, que causaron un gran asombro en las tripulaciones, hecho que recogió Urdaneta en su *Relación*.

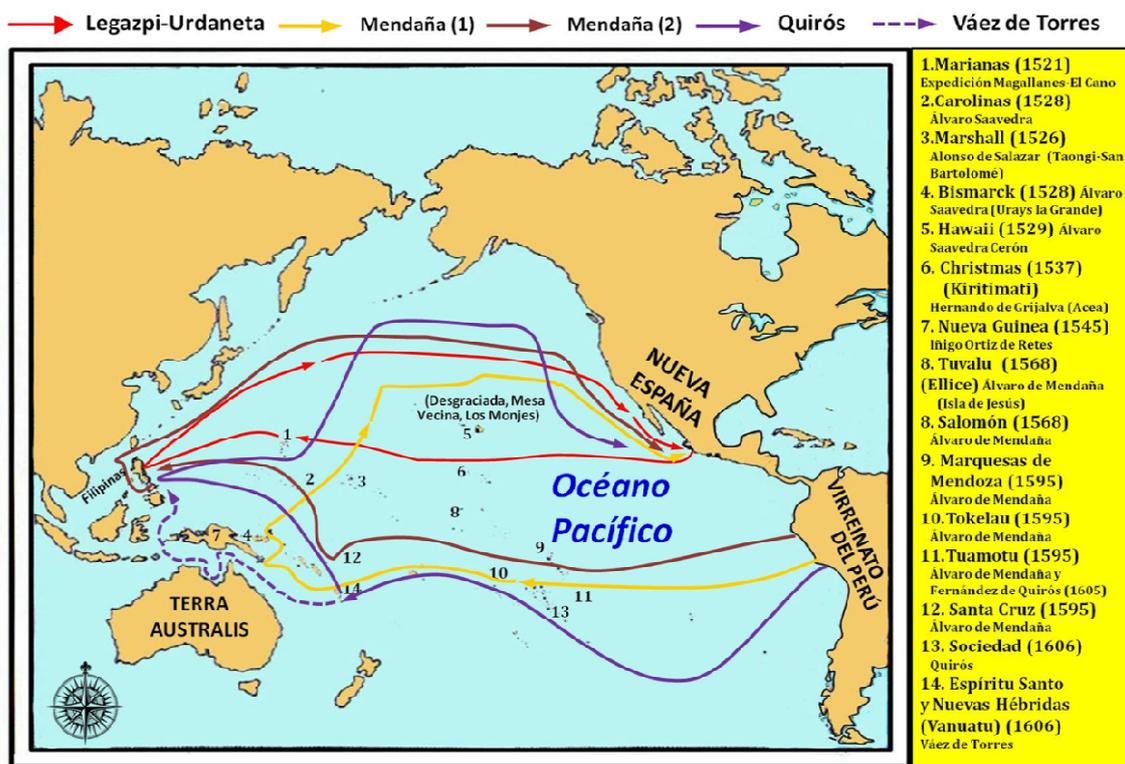
El 15 de octubre descubrieron una isla deshabitada, a la cual se le puso el nombre de San Mateo, actualmente llamada Annobón. Los viajeros aprovecharon para alimentarse de naranjas, palmitos, diversas aves, huevos y pesca.

Se aprovechó también la escala para reparar los buques para sustanciar la causa contra el capitán de la *San Gabriel*, quien fue arrestado por dos meses reemplazado en el mando por Martín de Valencia. También hubo arrestos para algunos hidalgos levantiscos y opuestos al mando de marinos como Elcano, de más baja extracción social.

Desde allí intentaron atravesar el Atlántico aprovechando el empuje de los alisios y así alcanzan las costas brasileñas que avistaron el 19 de noviembre, desde donde viraron con rumbo al sur.

En el trayecto tras algún incidente menor, como la separación por dos días de la *Sancti Spiritus*, pasaron el 5 de diciembre frente a la isla de Cabo Frío, actual estado de Río de Janeiro, por lo que se empezó costear hacia el Sur y el 19 de diciembre pasan por el cabo de Santa María.

A partir de este momento comienzan nuevos problemas frente a la intransigencia de los temporales y las brutales corrientes. El 28 de diciembre arreció de tal manera que hubo que aferrar velas, desapareciendo al poco la capitana *Victoria* y la *San Gabriel*. La segunda se reincorporó dos días después, pero la capitana seguía perdida, por lo que Elcano tomó el mando conjunto y decidió ir a sotavento a buscar la nao de Loaysa, buscándolo durante tres días, hasta que se decidió arrumbar hacia el estrecho de Magallanes, pensando que se habría adelantado, como lo hizo la *San Gabriel*, que se separó de las cinco restantes.



Mapa elaboración propia ©José Antonio Crespo-Francés
Expediciones desde Legazpi a Váez de Torres

El 12 de enero de 1526 las cinco naves llegaron al río de Santa Cruz, decidiendo Elcano esperar allí las dos separadas, juzgando que era un fondeadero seguro. Pero los demás capitanes se opusieron, tras destacar al patache para que dejara un mensaje en la forma acordada, decidieron embocar el Estrecho.

Lo malo fue que se equivocaron en la supuesta boca, tomando la del río Gallegos, con lo que las naos encallaron, aunque la marea entrante las puso de nuevo flote sin demasiados problemas. Reanudada la navegación, fondearon ahora en el cabo de las Vírgenes, pero el temporal del suroeste bramó con toda potencia, haciendo encallar a la propia nao de Elcano, la *Sancti Spiritus*. Las *Santa María del Parral*, *Anunciada* y *San Lesmes* sólo consiguieron sobrevivir arrojando al mar la artillería y otros pertrechos aligerando peso todo lo que pudieron. La situación era dramática, pese a ser la época estival en el hemisferio sur. Las tres naos decidieron embocar el estrecho de Magallanes, pese al temporal que arreció de nuevo el 17 de enero. Se envió gente a recoger los naufragos de la *Sancti Spiritus*, entre ellos al joven Urdaneta, quienes entraron en contacto con los indígenas fueguinos. A todo esto se reincorporaron la *Victoria*, la *San Gabriel* y el patache *Santiago*.

El 25 de enero de 1526, llegan las naves al cabo de las Once Mil Vírgenes, muy cerca del estrecho de Magallanes. Esa misma noche, una tormenta hace naufragar la nao *Sancti Spiritus* de Elcano, que pierde a nueve de sus hombres, entonces Elcano pasa como capitán a *La Anunciada*, y después a la nave capitana.

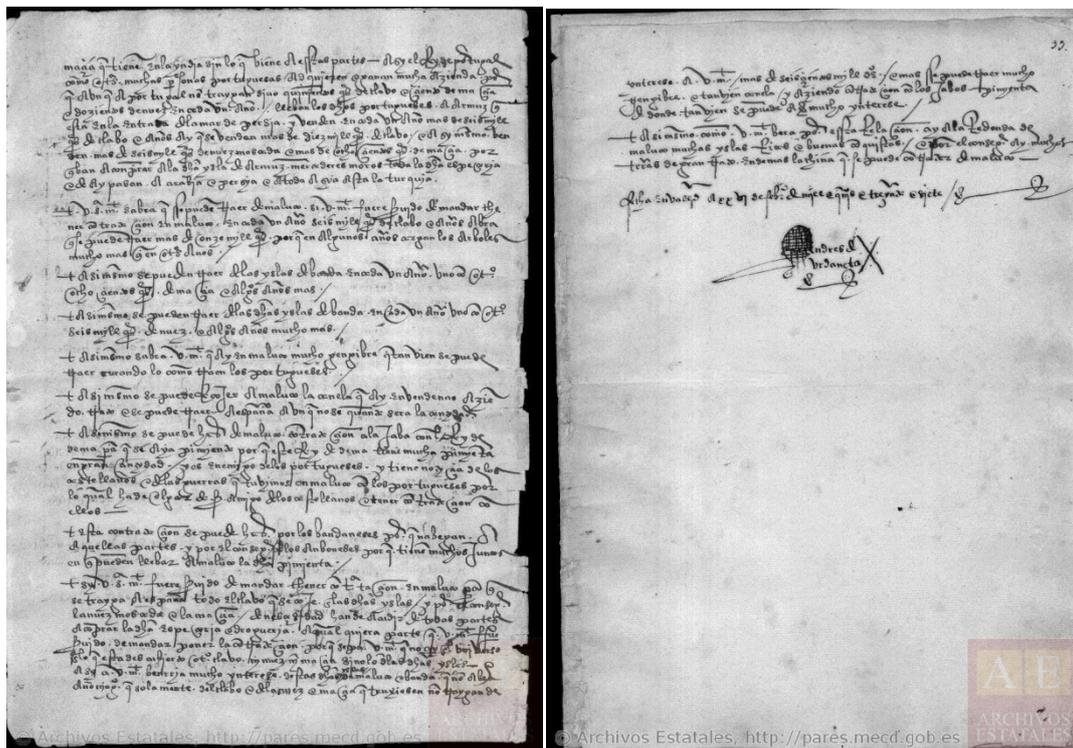
Prosiguieron las incidencias caracterizadas por una feroz lucha contra los elementos y en la que la capitana sufrió de tal manera que, garreando pese sus cinco anclas y cinco ajustes, tocó reiteradamente en el fondo, amenazando con partirse. A todo esto, la desalentada *Anunciada*, se separó de la Armada el 10 de febrero, supuestamente con la intención de llegar las Molucas por la vía del cabo de Buena Esperanza, momento a partir del que nunca se supo más de aquella nao y de su gente.

La *San Lesmes* fue arrastrada por el temporal hasta los 55.º, rebasando la Tierra del Fuego llegando a divisar la mar abierta, antes de reincorporarse, lo que hace suponer que descubrieron el luego llamado cabo de Hornos, pues sus tripulantes afirmaron haber divisado *el fin de la tierra firme*.

En cuanto la *San Gabriel*, con Rodrigo de Acuña al mando, desertó por entonces, volviendo Brasil, donde esperaba hacer buena carga. Pero allí fue atacada por tres buques franceses y Acuña, con equivocado criterio, intentó pasar en un esquife a negociar con los franceses, resultando apresado. Sin embargo la tripulación supo rechazar el

ataque enemigo poco después de otra nave francesa, consiguiendo llegar Bayona de Galicia el 28 de mayo con 27 castellanos 22 indios, con bizcocho apenas para cinco seis días sólo tres botas de vino.

Recapitulemos un momento para ver qué naves quedaban antes de la entrada al estrecho magallánico. Quedaban pues, solamente cuatro embarcaciones. La capitana *Victoria* hubo que repararla extensamente, con el costado hundido y la estructura quebrada, teniendo que desmontar el timón y allanar la obra muerta para superar los temporales. El buque tuvo que ser reparado con tablas, grandes planchas de plomo y cinchas de hierro. De igual manera tuvieron que ser reparados las otras tres naves averiadas también aunque de menor gravedad. Igualmente se aprovechó la estancia en Santa Cruz para aprovisionarse en lo posible con los escasos recursos de tierra, especialmente aves y pescado, puestos en salazón.



Relación y derrotero de Andrés de Urdaneta Archivo General de Indias, PATRONATO,37,R.36 - 30 - Imags. núms. 66 y 67.

Tras la partida, la escuadra entra en el estrecho de Magallanes el 8 de abril de 1526 corriendo desde ese momento diferente suerte cada una de las naves y todas ellas sin librarse de temporales y desgracias a cuál mayor.

Por fin, tras una durísima navegación de 48 días, llegaron el 26 de mayo de 1526 al cabo Deseado, hoy Pilares, fin del Estrecho, embocaron el Pacífico.

Pero el Pacífico no hace honor su nombre, los recibe con gran cerrazón que les hace separarse desde el 31 de mayo que se convierte en un brutal temporal el 2 junio, con lo que se terminó de dispersar la escuadra por completo.

Las provisiones y el agua se acaban, los hombres caen desmoralizados en el descontento, pasan hambre, enfermedades. Incluso fray Loaysa se encuentra en estado de gravedad.

Veamos entonces la suerte que corrieron el resto de las naves.

Solo dos llegaron al discutido antimeridiano, por un lado la *Santa María del Parral* que alcanzó las Filipinas en septiembre de 1526, casi un año y medio después de cruzar el estrecho magallánico, y la *Santa María de la Victoria* que llegó a las Molucas el 29 de octubre.

La única nave superviviente de la expedición Loaysa fue la *Santa María de la Victoria* que continuó el viaje hasta llegar a las islas Marianas donde descubrieron el 21 de agosto la isla de San Bartolomé, Maloelap, pero al no poder tocar tierra prosiguieron hasta llegar el 5 de septiembre a la isla de Guaján, actual Guam, para luego partir seguidamente hacia Mindanao en las Filipinas y de allí a las islas Molucas donde llegarían el 2 de octubre de 1526.

El resto corrió diferente suerte entre desastres, penalidades y escorbuto. La *Anunciación* no llegó a entrar en el estrecho e intentó tomar la ruta portuguesa a través de Buena Esperanza perdiéndose su rastro y nunca más se supo de ella ni de sus hombres.

La *San Gabriel*, separada de la flota casi a la entrada del estrecho y que iba con la anterior regresó hacia Galicia por el Atlántico llegando parte de ellos a Bayona el 28 de mayo de 1527, pasando antes por la costa de Santa Catalina en Brasil recogiendo a supervivientes de la expedición de Solís al río de la Plata y bautizando allí a los hijos mestizos que tuvieron con las indígenas, recalando luego en la bahía de Todos los Santos siendo capturados nueve tripulantes por nativos antropófagos. A continuación recibieron ayuda de unas naves francesas que los capturaron quedándose a Acuña y ocho más como rehenes siendo

abandonados en la costa desde donde se dirigieron a Pernambuco donde a su vez fueron hechos prisioneros de nuevo, esta vez por los portugueses que les mandaron a galeras en mayo de 1527 hasta que al año siguiente el rey de Portugal les indultó, regresando finalmente a España tres años después de la partida.

La *Sancti Spiritus* naufragó durante la travesía del estrecho, necesitando las dos naves supervivientes nada más y nada menos que cuarenta y ocho jornadas para atravesarlo.

El 15 de Junio se pierde la nao San Lesmes y el patache de Guevara.

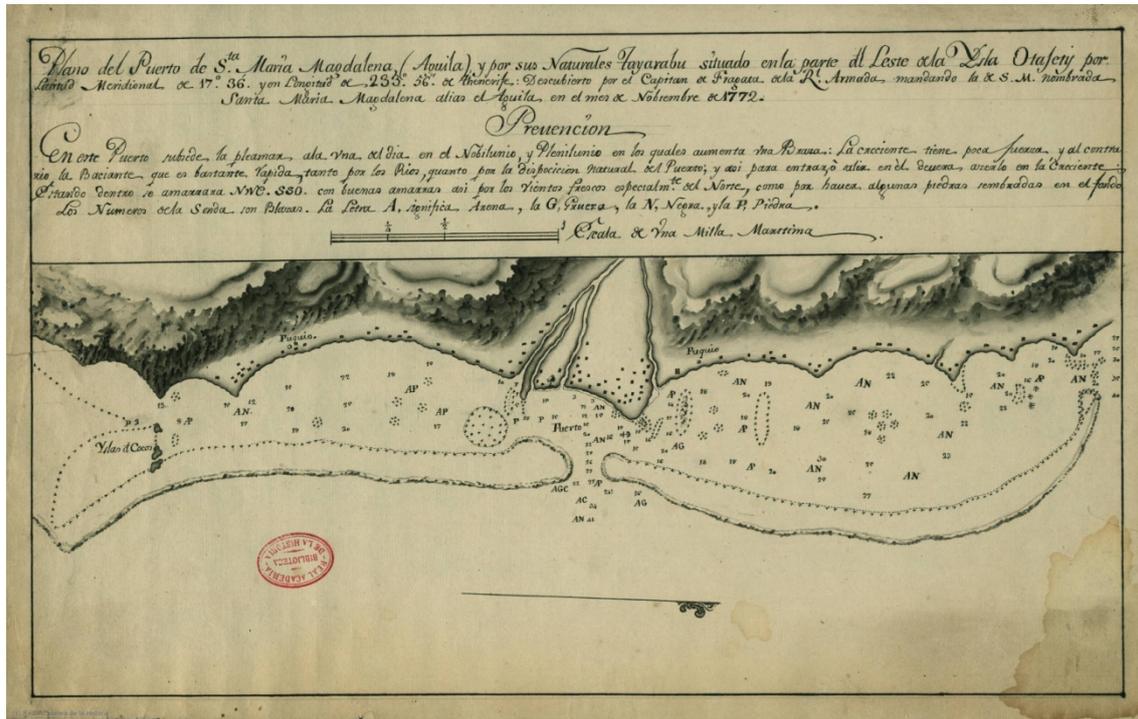
En cuanto al patache *Santiago*, una vez pasado el estrecho, costó hasta Nueva España incorporándose a la expedición ordenada por el emperador y organizada por Cortés para socorrer a los supervivientes de Loaysa y mandada por Saavedra Cerón quien intentó infructuosamente regresar a Nueva España desde las Molucas.

La situación en el patache Santiago era trágica pues esta pequeña nave no tenía espacio suficiente en sus bodegas para almacenar el bizcocho necesario para su tripulación, que contaba entonces con 50 hombres, para lo que dependía de la capitana para su supervivencia. Apenas tenían almacenados a bordo cuatro quintales de galleta en polvo además de ocho pipas de agua, por lo que su capitán, Santiago Guevara, concluyendo en que no podría cruzar el Pacífico, tomó la mejor decisión consistente en navegar costeando hacia el norte a caballo de la corriente de Humboldt hasta llegar a Nueva España, recordemos que todavía el Perú no era español, dando fondo finalmente en el golfo de Tehuantepec el 25 de julio de 1526 tras una azarosa navegación.

El *San Lesmes*, mandado por Hoces, antes de perderse llegó hasta los 55º de latitud sur por el Atlántico el 8 de febrero de 1526 arrastrado por un temporal informando a su regreso de haber alcanzado «hasta el acabamiento de tierras», es decir que llegó hasta el cabo de Hornos, cincuenta años antes que Drake y cien respecto a la flora holandesa de Lemoine-Schouten que le dio nombre.

Luego, una vez pasado el estrecho, se le pierde la pista, salvo que, casi con total seguridad, intentó cruzar el Pacífico. Más de dos siglos después, en 1772, la fragata Magdalena, alias *el Águila*, mandada por el capitán e fragata Domingo Boenechea encontró una gran cruz, muy

antigua, cerca de Tahití, de lo que Fernández de Navarrete deduce que allí fue parar la nao.



Plano del Puerto de Santa María Magdalena (Águila), y por sus Naturales Tayarabu situado en la parte del Leste de la Isla Otafety por Latitud Meridional de 17° 36' y en Longitud de 233° 56' de Tenerife: Descubierta por el Capitán de Fragata de la Real Armada Domingo Boenechea mandando la de S.M. nombrada Santa María Magdalena alias el Águila en el mes de Noviembre de 1772¹,

Desde entonces no han cesado las especulaciones sobre el destino de esta nave y sus hombres, basadas más menos en los escasos datos referencias conservados en hallazgos arqueológicos, se cree pudieron llegar a Tahití, aunque otras teorías afirman que pudieron encallar en la isla de Amanu en las Tuamotu donde aparecieron dos cañones encontrados en 1929, justificando así la pervivencia entre los indígenas de ciertos caracteres físicos de corte europeo como piel clara, cabellos rubios pelirrojos u ojos claros.

Supuestamente también se argumenta que tras llegar hasta Nueva Zelanda pudieron naufragar en la costa meridional de Australia desde donde pudieron costear hasta pasar el cabo York, siendo luego apresados, probablemente, por la segunda expedición del portugués Gomes de Sequeira que les daría muerte para no desvelar la existencia del continente austral del cual en mapas antiguas aparece el golfo de Carpentaria e incluso su costa oriental unida a la de Nueva Guinea.

¹ Real Academia de la Historia — Colección: Departamento de Cartografía y Artes Gráficas — Signatura: C-001-091 — N° de registro: 00096

Como vemos, las desgracias nunca viene solas y a esta expedición se le acumularon a lo largo de su itinerario. La expedición fue víctima de un cúmulo de desastres, penalidades y también de deserciones. Durante la travesía perdieron la vida tanto Loaysa, el 30 de julio de 1526, como Elcano que tras relevarle en el mando murió seis días después, el 4 de agosto.

Toma el mando a continuación el santanderino Toribio Alonso de Salazar quien a su vez nombró contador Martín Íñiguez de Carquizano o Zarquizano, natural de Elgoibar.

El 9 de agosto se decidió no subir más en latitud, pues la intención original era remontar hasta *Cipango*, Japón, dirigirse por el camino más directo al objetivo final. Poco después avistaron una isla, que tal como acabamos de mencionar anteriormente llamaron de San Bartolomé, aunque no consiguieron poner pie en tierra. El 4 de septiembre, por fin, avistaron las primeras de las Ladrones, hoy Marianas, pero sin poderse acercar por no tener viento favorable, por lo que tuvieron que bolinear,

esto es, barloventear que es la acción de navegar a vela contra la dirección del viento en el menor ángulo posible. técnica que les permite navegar a través de las zonas donde el viento no es favorable.

Al arribar a las islas de Los Ladrones el 5 de septiembre, encontraron a un gallego superviviente de la expedición anterior, llamado Gonzalo de Vigo que se les acercó pidiendo «Seguro Real», es decir, indulto, pues no era otro que un desertor de la nao *Trinidad* de la expedición de Magallanes, junto con dos portugueses a los que los indígenas dieron muerte. Le embarcaron y les sirvió de gran utilidad puesto que aprendió durante su estancia el tagalo, idioma de las Molucas y de las Filipinas.

Poco después se les acercaron más canoas con sal, pescado, patatas, arroz, cocos, plátanos y otras frutas exóticas, que fueron intercambiadas por objetos de hierro, muy deseados por los indígenas, once de los cuales fueron retenidos a bordo para ayudarles con las bombas de achique pues la mayor parte de la gente de a bordo estaba muy enferma.

Desde las islas de los Ladrones, luego llamadas Marianas, zarpan el 10 de septiembre pero lamentablemente el capitán Salazar fallece el día 13. Como vemos la expedición pasa por el mando de tres capitanes en dos meses.

Hasta ahora el protocolo organizado por el rey Carlos, había previsto la sucesión de los capitanes, pero no se había previsto un cuarto, por lo que los expedicionarios se reúnen y nombran al elgoibarrés, Martín de Carquizano como jefe supremo.

Se dice que se discutió sobre si el sucesor debía ser Carquizano o Hernando de Bustamante, ambos veteranos de la expedición de Magallanes-Elcano, cuestión que intentó resolverse por medio del voto, hasta que por lo visto el primero zanjó la discusión arrojando las papeletas al mar y proclamando su jefatura.

Martín valiente soldado y ahora experimentado marino, contaba con el apoyo de su paisano Urdaneta, excelente marino, quien desarrolló una labor increíble en la expedición. Hasta ahora, la navegación y la supervivencia eran los objetivos.

La llegada a las islas orientales convierte a la expedición en una empresa de guerra en este momento frente a Portugal, guerra a la que Martín estaba acostumbrado como veterano soldado. Los compañeros de Carquizano han elegido bien: un guerrero auxiliado por un navegante. La siguiente escala era Filipinas y el dos de octubre arriban a Mindanao, y el 15 a la isla de Cebú.

El empeoramiento de la situación no había hecho más que empezar. En estas islas se enfrentan a los indígenas en su intento de obtener agua y alimentos. El día 22 fondean en Tolao en las islas Célebes, muy cerca ya del objetivo final de las Molucas. consiguiendo hacer amistad con su rey, al que ofrecieron una bandera con las armas del emperador. Allí embarcan todos los productos más necesarios como víveres frescos, entre ellos puercos, cabras, gallinas, pescado, arroz, vino de palma, por lo que el rey les pidió le ayudasen en una guerra intestina, petición que los españoles declinaron pues esta oferta envenenada no les traería más que complicaciones.

Finalmente el 29 de octubre llegan a Gilolo, objetivo del viaje moluqueño. pero debido una calma, solo pudieron fondear en Zamaso el 4 de noviembre. Así, tras más de quince meses de terrible viaje, llegó a su destino la expedición, con solo una de las siete embarcaciones, la *Victoria*, aunque completamente desbaratada como ya sabemos, con el casco abierto desde el estrecho de Magallanes, el mástil de la mayor repuesto desde el Cabo Blanco con la proa resentida por su abordaje con la *Santa María del Parral*, y la obra muerta ya atacada por la broma,

ere parásito bivalvo que se adhería al casco y que se alimenta de madera disolviéndola. De los casi 450 hombres que iniciaron el viaje apenas 105 habían conseguido llegar con vida a este punto.

Una vez en las Molucas hay que añadir los problemas con los portugueses. El 3 de noviembre Carquizano envía a su segundo Urdaneta, a la vecina isla de Tidore donde se encuentra el sultán amigo de la corona de España. Martín se revela como un buen negociador consiguiendo la alianza del rey de Tidore. Ofreciéndole la protección frente a los hostiles portugueses quienes, en virtud del tratado papal de Alejandro VI, mantenían que las islas Molucas eran suyas, a la vez que el emperador Carlos sostiene que el meridiano se refería únicamente al océano Atlántico.

A Martín de Carquizano le preocupa el combate, la guerra, y no le arredra la superioridad en hombres, cañones y naves de los lusitanos. Se enfrenta a ellos en innumerables ocasiones y siempre con exitosa fortuna, solo la disminución de personal y la enfermedad les llevaría a la rendición finalmente.

Los portugueses hartos de pelea sin conseguir ningún éxito, ofrecen finalmente la paz a Carquizano y su capitán, Fernando de Baldoia o Valdaya, le promete cesar las guerras. Para celebrarlo, viene a Tidore donde en la fiesta de celebración del cese de las hostilidades, el traidor echando un potente veneno al vino de Martín, consigue de esta alevosa manera, la muerte de nuestro héroe que no consiguieron en meses de combate.

Muerto Martín Iñiguez de Carquizano tras su relevo por Bernardo de la Torre sería su amigo Urdaneta quien regresaría a España con los supervivientes después de nueve años de penalidades y triunfos.

Sobre las dos famosas naves, *Santa María del Parral* y *Victoria*, hagamos recapitulación dando algunos detalles y resumen de su azarosa singladura.

La historia de la *Santa María del Parral* es algo mejor conocida. Al parecer consiguió, tras durísimas penalidades, atravesar el Pacífico llegar las Célebes, muy cerca de su destino en las Molucas. Pero en la tripulación se produjo un motín, asesinando a su capitán, Jorge Manrique de Nájera, su hermano y al tesorero, tras lo cual la nao

embarrancó en la isla Sanguin, cercana a la de Cebú, momento en el que los nativos les atacaron, matando a unos y esclavizando al resto.

La *Santa María del Parral* se reunió con la *Santa María de la Victoria* en Tidore el 31 de diciembre de 1526, contándose los 105 hombres de los 450 que iniciaron la expedición.

En cuanto la capitana, la *Santa María de la Victoria*, en el desastroso estado en que se encontraba pese las reparaciones de fortuna que se le habían realizado, consiguió la proeza de llegar su destino. Eso sí, hizo constantemente agua. Llevaba bordo además buena parte de la gente de la *Sancti Spiritus* con lo que se cargó con unos 145 hombres que se fueron reduciendo en dramático goteo hasta llegar a las Molucas. El escorbuto no tardó en hacer presa de ellos, según la descripción de Urdaneta: «Toda esta gente que falleció, murió de crecerse las encías en tanta cantidad que no podían comer ninguna cosa y más de un dolor de pechos con esto; yo vi. sacar un hombre tanto grosor de carne de las encías como un dedo». Nada menos que unos cuarenta hombres fallecieron de la tripulación durante la travesía, entre ellos el general Loaysa y su sucesor, Elcano, a los pocos días.

En cuanto al enfrentamiento con los portugueses se iniciaba después de aquel dramático viaje, celosos estos por no perder su estatus dominante en el lugar, enfrentamiento que se prolongaría durante tres años.

Recordemos que como colofón en su expansión por el índico, los portugueses, al mando de don Afonso de Alburquerque, habían tomado Malaca, principal centro comercial de la zona, en 1511, lo que les hizo pronto ser el principal poder en las islas de las Especias.

Estas apetecidas islas estaban divididas en cuatro reinos, los de Terrenate), Tidore, Gilolo y Bachan, en proceso de todos ellos de islamización desde el siglo anterior, pero que aún sólo era evidente entre los reyezuelos, llamados sultanes, y la clase alta. Estos reinos se encontraban en permanentes luchas intestinas, pero con el establecimiento de los portugueses en Terrenate, donde edificaron una fortaleza que les servía a la vez como almacén, generó en este reino una situación de favor y de clara ventaja respecto de sus vecinos competidores. Por ello con la llegada de la *Victoria de la Trinidad* de la expedición de Magallanes y su cálida bienvenida se generaron expectativas en los otros reinos que nivelasen los complicados

equilibrios de poder y lo mismo sucedió cuando llegó la nueva expedición de Loaysa.



Mapa elaboración propia ©José Antonio Crespo-Francés

Las noticias que recibieron los españoles nada más desembarcar en Gilolo, fueron que los portugueses, aliados del sultán de Terrenate, acababan de vencer al de Tidore, quien había tenido que huir con sus más leales seguidores, lo que había sembrado la preocupación en Gilolo al imaginarse como la siguiente víctima. Los españoles explicaron que la expedición constaba de siete naos sin dar más explicaciones, comentando que el resto vendría más tarde, y enviaron una embajada con Urdaneta y Alonso de los Ríos, que fueron muy bien recibidos.

El día 1 de enero de 1527 fondearon los españoles, siendo recibidos por el rey de Tidore, al que llamaban Rajá Miu, el gobernador y otros caballeros que de inmediato juraron lealtad a los españoles quienes como prueba de apoyo establecieron una base fortificada con tres baluartes de piedra, tierra y madera, siendo ayudados diligentemente por los naturales, poniendo a salvo en el fuerte parte de la artillería, así como enseres y mercaderías, con capacidad para la mitad de la gente que rondaba sobre los 105 hombres mencionados. De inmediato se sucedieron los requerimientos portugueses a la sumisión, pero todos fueron rechazados por Martín Íñiguez de Carquizano, quien recibió un aviso secreto de algún portugués amistoso, previniéndole no fuera Terrenate donde se urdía un complot para asesinarle.

A pesar de la falta de medios humanos y materiales, tras la durísima y penosa navegación, se produjeron durísimos combates entre españoles y portugueses con sus respectivos aliados nativos.

Tras los fracasos portugueses en el empleo de la fuerza enviaron a un negociador, Manuel Falcón, quien propuso a Carquizano un armisticio, explicando que habían tomado a los españoles por corsarios. El caso es que incluso se llegó al resto personal entre los capitanes respectivos, a todo esto algunos expedicionarios ante el cruce de mensajes escogieron la salida fácil de pasarse al bando portugués. La fuerza española iba en disminución mientras que en mayo de 1527 llegó Malaca con dos naos un nuevo jefe portugués, Jorge de Meneses, quien reanudó las conversaciones y los requerimientos formales para que los españoles abandonasen tierras que defendían como del rey de Portugal. Siguieron las treguas y las emboscadas hasta que finalmente Martín Íñiguez de Carquizano murió el 11 de julio de 1527, tal vez de enfermedad o como pretenden otros cronistas que envenenado por Hernando de Baldaya en una comida durante las negociaciones.

Muerto Carquizano resultó elegido por votos como nuevo capitán español Hernando de la Torre, montañés su antiguo teniente. A todo esto continuaban las estratagemas de engaño por parte de los portugueses pues uno de ellos fingiéndose andaluz de Écija y llamarse Francisco Pérez, se pasó a los castellanos con objeto de incendiar la nao que estaban construyendo.

Los enfrentamientos no cesarían hasta que pasado el 15 de marzo siguiente se produjo un nuevo encuentro tras el que finalmente los españoles quedaron sin pólvora y tras el goteo de bajas iban quedando

en gran inferioridad numérica respecto a los portugueses capitulando su rendición en su mínima fortificación y escasos medios en Tidore, a pesar de la ayuda enviada por Cortés en 1528 con Álvaro de Saavedra Cerón que llegó el 27 de marzo con la nao *Florida* después de haber perdido otras dos. Desde allí Saavedra intentaría infructuosamente en dos ocasiones regresar a Nueva España a causa del desconocimiento del régimen de corrientes marinas y de vientos estacionales monzónicos.



Al final Hernando de la Torre se entregó con veintitrés hombres, mientras que Bustamante con otros once con el capellán y dos artilleros flamencos prefirieron pasarse al servicio de Portugal y acabar con su calvario.

Entre los pequeños destacamentos de Alonso de los Ríos y de Urdaneta reino la consternación al conocer los hechos, cundiendo las deserciones. Ambos capitanes propusieron a de la Torre hacerse fuertes en Gilolo y esperar los ansiados refuerzos, pero éste respondió, razonadamente, que la resistencia no tenía ya sentido pues los portugueses se habían comprometido respetar sus vidas y repatriarlos. También regresó por entonces de su segundo intento la *Florida*, con apenas 22 hombres agotados y enfermos, teniendo igualmente que entregarse, era el 9 de diciembre de 1529.

Esta pesada guerra duró asombrosamente casi tres años justos, en los que los supervivientes de la baqueteada nao *Victoria* lucharon con un valor habilidad sorprendente estuvieron muy cerca de conseguir el éxito, sólo cedieron por su escaso y decreciente número y por la traición de otros.

La prisión de los supervivientes, en penosas condiciones, duraría hasta 1534 en que llegaron noticias del tratado de Zaragoza firmado cinco años antes, en 1529, siendo liberados por el gobernador Jorge de Meneses, con lo que a finales de 1534 Hernando de la Torre con diecisiete supervivientes fue embarcado rumbo a Lisboa pasando por Goa en la India y llegando a España a mediados de 1536.

Entre ellos iba Urdaneta, despojado de todos sus libros, cartas, documentos, papeles a instrumentos, a pesar de lo que tras desembarcar en Lisboa y regresar a España pudo memorizar, gracias a su gran retentiva, todos los hechos ocurridos y reproducirlos por escrito a su llegada a tierra propia.

Las discusiones sobre el antimeridiano se cerraron mediante el Tratado de Zaragoza, tras los intensos debates jurídicos y geográficos de Elvas-Badajoz de 1524. A punto de entrar en guerra con Francia el emperador Carlos propuso a Portugal su neutralidad a cambio de una rápida solución al conflicto de las Molucas. De hecho, el acuerdo se firmó en Zaragoza en 22 de abril de 1529.

«Portugal seguía manteniendo su irreducible postura: en virtud del Tratado de Tordesillas aquellas tierras le pertenecían. Por eso puede decirse que en Zaragoza es la Corona Portuguesa la que cede, puesto que al comprar los derechos españoles sobre las Molucas, tácitamente los reconocía».

Los términos se acordaron por los embajadores a principios de 1529, ratificados por Castilla el 23 de abril de 1539 y por Portugal ocho semanas después, a cambio de 350.000 ducados en un duro regateo que se inició con un millón de partida situando la separación de intereses hispanoportugueses a 17º al este de de las Molucas, quedando Filipinas para España y las Molucas para Portugal.

De esta manera Filipinas se convertía en el extremo occidental de Nueva España como nexo con la península ibérica, absteniéndose desde aquel momento las naves españolas de navegar por la ruta portuguesa del cabo de Buena Esperanza e igualmente los portugueses de cruzar el Pacífico.



Mapa elaboración propia ©José Antonio Crespo-Francés

Destacan por sí mismos los asombrosos hechos náuticos y guerreros que protagonizaron un puñado de españoles, que son, sin embargo, a día de hoy, prácticamente desconocidos fuera de un reducido círculo de profesionales especialistas y aficionados.

Está claro que con menos argumentos se han tejido y elaborado aventuras novelescas que han pasado a la historia de la literatura, pero debemos lanzar un reto a nuestros cinematógrafos para recoger el guante de esta apasionada historia repleta de terribles navegaciones, enfermedades, escenarios exóticos, desde las heladas tierras del estrecho de Magallanes hasta las paradisiacas islas del Pacífico, motines, traiciones, abnegados hechos heroicos de armas, buques

perdidos, reencuentros, rescate de naufragos, hasta anécdotas personales de todo tipo como la memoria prodigiosa de Urdaneta, y todo ellos con una diferencia de esas novelas y producciones hollywoodienses y es el hecho de que todas esas peripecias aparentemente novelescas son rigurosamente históricas, rebasando en mucho las creaciones a que estamos acostumbrados dentro de la dominante cinematográfica anglosajona.

*** Coronel en Reserva y doctor en Historia.**

BIBLIOGRAFÍA

Bernabeu Albert, S., *La aventura de lo imposible. Expediciones marítimas españolas*, Barcelona-Madrid, 2000.

Cerezo Martínez, Ricardo, *Cartografía náutica española en los siglos XIV, XV y XVI*, Madrid, 1994.

Casado Soto, J. L., «Aproximación a la tipología naval cantábrica en la primera mitad del siglo XVI», *Itsas memoria: revista de estudios marítimos del País Vasco*, 2, 1998, pp. 169-191.

Casado Soto, J. L., «Barcos para la guerra: soporte de la Monarquía Hispánica», *Cuadernos de Historia Moderna*, Anejos, 5, 2006, pp. 15-53.

Casado Soto, J. L., «Los barcos del Cantábrico ante la expansión oceánica renacentista», *500 aniversario de las Ordenanzas Municipales de la villa de Plentzia. 1508-2008*, San Sebastián, 2008, pp. 61-76.

Cuesta Domingo, M. (2004): «La Casa de la Contratación de A Coruña», *Mar oceana: Revista del humanismo español e iberoamericano*, 16, pp. 59-88, 2004.

Ispizua, S. de, *Historia de los vascos en el descubrimiento, conquista y civilización de América*, vol. I, Imprenta Jose M. de Lerchundi, Bilbao, 1914.

Lenkersdorf, Gudrun, «La carrera por las especias», *Estudios de historia novohispana*, 17, 1997, y 56, Enero-Junio 2017, UNAM, México, pp. 13-30 .
<file:///C:/Users/Jose%20Antonio/Downloads/3452-3403-0-PB.pdf>

López de Gomara, Francisco, *Historia General de las Indias*, Orbis, Madrid, 1985.

Lucena Salmoral, M., *El descubrimiento y la fundación de los reinos ultramarinos*, t. VII, Madrid, 1982.

Ortuño Sánchez-Pedreño, J. M., «Estudio histórico-jurídico de la expedición de García Jofre de Loaysa a las Islas Molucas. La venta de los derechos sobre dichas islas a Portugal por Carlos I de España», *Anales de Derecho*, 21, 2003, pp. 217-237.

Rodríguez González, Agustín R., «La expedición de Loaysa: una guerra en las Antípodas», *V Centenario del nacimiento de Andrés de Urdaneta*, Cuaderno n.º 8 del Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid, 2008, pp. 107-128.
<http://www.armada.mde.es/archivo/mardigitalrevistas/cuadernosihcn/58cuaderno/cap04.pdf>

Rodríguez González, Agustín R., *Españoles en la mar y en ultramar*, Sekotia, Madrid, 2016.

Rodríguez González, Agustín R., *La primera vuelta al mundo*, EDAF, Madrid, 2018.

Szászdi, I., «La Casa de la Contratación de A Coruña en el contexto de la política regia durante el reinado de Carlos V», *Anuario da Facultad de Dereito da Universidade da Coruña*, 12, 2008, pp. 905-914.

DOCUMENTOS

Memorial a favor del establecimiento de la Casa de Contratación de la Especiería en La Coruña.

AGS/2.1.3.9//CCA,DIV,9,2

Descubrimientos, descripciones y poblaciones del Maluco o Especiería, y expedición del general Loaysa que salió de La Coruña para el Maluco el 24 de julio de 1525

AGI/29.3.8.4//PATRONATO,37

Real Provisión con instrucción de los capítulos necesarios para la empresa de esta nueva armada, que se disponía para ir al Maluco, y de los partidos que el Emperador propone a los armadores,1522.

AGI/29.3.8.4//PATRONATO ,37,R.6

Parecer sobre la fundación de una Casa de Contratación para la Especiería en La Coruña y carta de Juan Sebastián Elcano sobre su viaje de circunnavegación o primera vuelta al mundo.

AGI/29.3.8.15//PATRONATO,48,R.20

1524. Carta de Pedro Suárez de Castilla al licenciado Acuña, del Consejo, comunicando la noticia difundida por Andrés de Cereceda sobre la posibilidad de pasar por tierra del Mar del Norte al del Sur.

AGI/29.3.12.1//PATRONATO,26,R.36

Parecer de los expertos nombrados por el Emperador sobre los derechos de la Corona española sobre las Islas Molucas, 1524.

AGI/29.3.8.15//PATRONATO,48,R.13

Real Cédula a la armada del Maluco, dándole instrucciones sobre este viaje en caso de fallecimiento del comendador Loaysa, 13 de mayo de 1525.

AGI/29.3.8.4//PATRONATO,37,R.12

Descubrimientos, descripciones y poblaciones del Maluco o Especiería, y expedición del general Loaysa que salió de La Coruña para el Maluco el 24 de julio de 1525.

AGI/29.3.8.4//PATRONATO,37

Capítulos propuestos en nombre del Rey, sobre lo que se ha de pedir a la ciudad de La Coruña en caso de establecerse en ella la Casa de la Contratación de la Especiería. Acompaña: Respuesta que dio la ciudad de La Coruña a los capítulos propuestos por el Rey.

AGI/29.3.8.15//PATRONATO,48,R.1

Real Provisión a fray García de Loaysa, nombrándole capitán general de la armada del Maluco, así también gobernador y capitán general de las islas Molucas, Madrid, 5 de abril de 1525.

AGI/29.3.8.6//Patronato,39,R.1

Real Cédula a Hernán Cortés para que envíe una armada al Maluco, Granada, 20 de junio de 1526.

AGI/29.3.8.10//PATRONATO,43,N.2,R.1

Derrotero del viaje de armada del comendador Loaysa al Maluco, hecho por Hernando de la Torre, 11 de junio de 1526.

AGI/29.3.8.4//PATRONATO,37,R.24

Cuenta justificativa de Cristóbal de Haro relativa a las Armadas con destino a la Especiería de Fernando de Magallanes, Sebastián Caboto y García Jofré de Loaysa.

AGI/29.3.8//PATRONATO,34,R.25

Documentos relativos a una expedición que Hernán Cortés envió desde Nueva España al Maluco, a cargo de Alvaro de Saavedra Cerón, primo de Cortés, (según dice éste en un pedimiento que se encuentra en Patronato 43,N.2,R.8, folio 1º), en busca y auxilio de las armadas que allí habían ido a cargo de Fernando de Magallanes, del comendador Loaysa y Sebastián Caboto. Su armada se componía de tres naos: 'Nuestra Señora de la Florida', capitana 'San Juan' y el bergantín 'San Cristóbal'. Salió de Aguatanejo el 1 de noviembre de 1527. Llegó al Maluco sólo la capitana pues se perdieron las otras dos: allí estuvo dos meses y medio aproximadamente, y salió con especiería para Nueva España. Arribó transcurridos seis meses otra vez al Maluco, y entonces perdió a Saavedra. Volvió a salir y a arribar por tercera vez, perdiéndose todo.

AGI/29.3.8.10//PATRONATO,43,N.1,R.1

Tratado de Zaragoza, 17 de abril de 1529.

AGI/29.3.8.16//PATRONATO,49,R.9

Real Cédula a Cristóbal de Haro para que, en un plazo de 15 días, se presente ante el Consejo de Indias para justificar cuentas como factor de la Contratación de la Especiería, Ávila, 1 de julio de 1531.

AGI/23.15.421//INDIFERENTE,422,L.15,F.44V

Cuentas de las Armadas a la Especiería de Fernando de Magallanes y Juan Sebastián Elcano, y de García Jofre de Loaysa y Juan Sebastián Elcano, 1524/1534.

AGI/16.3//CONTADURIA,425

Carta acordada del Consejo de Indias a Cristóbal de Haro, factor de la Contratación de la Especiería, para que entregue a los oficiales de Sevilla las sobrantes de la Armada para Maluco y envíe al Consejo una relación de ello, Madrid, 2 de abril de 1533.

AGI/23.15.421//INDIFERENTE,422,L.15,F.236V-237R

Real Provisión concediendo escudo de armas a Esteban Gómez, piloto mayor que sirvió en las armadas de Hernando Magallanes, del comendador Loaysa y la de la Florida hasta la isla de los Bacalaos en busca de un paso para la isla de la Especiería, Toledo, 21 de mayo de 1534.

AGI/23.15.421//INDIFERENTE,422,L.16,F.108V-110R

Relación del viaje y tiempo que tardaron Andrés de Urdaneta, natural de Villafranca de la provincia de Guipúzcoa, y Macías del Poyo, natural de la ciudad de Murcia, que fueron en la armada del comendador Loaysa. Cuentan los acaecimientos de esta armada, Valladolid, 4 de septiembre de 1536.

AGI/29.3.8.4//PATRONATO,37,R.34

Relación y derrotero hecho por Andrés de Urdaneta, contador de la armada del comendador Loaysa, que fue al Maluco, cuenta lo acaecido en este viaje, descubrimientos que hicieron y situación de aquellas islas; relata que Juan Sebastián de Elcano, un sobrino del general Loaysa, y otras personas murieron el 4 de agosto de 1526. Valladolid, 26 de febrero de 1537.

AGI/29.3.8.6//Patronato, 37,R.36

Relación del viaje y tiempo que tardaron Andrés de Urdaneta, natural de Villafranca de la provincia de Guipúzcoa, y Macías del Poyo, natural de la ciudad de Murcia, que fueron en la armada del comendador Loaysa. Cuentan los acaecimientos de esta armada. Valladolid, 4 de septiembre de 1536.

AGI/29.3.8.4//PATRONATO,37,R.34

Autos fiscales con Fernando de Loaysa, vecino de Plasencia, y hermano del comendador fray García de Loaysa, general de la armada que salió de La Coruña para el Maluco el 24 de julio de 1525, que fue derrotada pasado el Estrecho de Magallanes a fines de mayo de 1526, habiendo muerto el comendador en el Golfo Pacífico, algo más de tres grados de la línea a la banda del norte, el día 30 de julio de 1526; sobre el abono de 2.160 ducados que el Gran Maestre de la Orden de San Juan, don Rodrigo de Acuña había donado a Fernando de Loaysa, en virtud del testamento que había otorgado su hermano el 30 de julio de 1526.

Nota:

En estos autos hay entre otros documentos: - Dos Reales Cédulas del Emperador a don García de Loaysa, una, comunicándole que Hernán Cortés enviará ciertas carabelas al Maluco para conocer de su viaje. Granada, 20 de junio de 1526. Otra, ordenándole entregar las carabelas y fustas a Martín de Valencia, en el viaje de vuelta, yendo de capitán general de dicha armada, y Jorge Manrique y Francisco de Hotes de capitán de una de las naos y teniente de capitán, según convenga. Toledo, 27 de mayo de 1525. - Real Provisión a fray García de Loaysa, nombrándole capitán general de la armada del Maluco, así también gobernador y capitán general de las islas Molucas. Madrid, 5 de abril de 1525. - Donación del Gran Maestre don Rodrigo de Acuña a Fernando de Loaysa de los 2.000 ducados que le dejó su hermano fray García de Loaysa. Convento de San Juan, 16 de julio de 1538. - Traslado del testamento o desampropió otorgado por el comendador Loaysa el 30 de julio de 1526. Madrid, 18 de agosto de 1540. - Traslado de dos capítulos de cartas firmadas por el general Fernando de la Torre, sobre el viaje de esta armada y muerte del comendador Loaysa. Madrid, 18 de febrero de 1540. - Copia de las declaraciones que dieron ciertos testigos de vista en el Consejo de Indias, sobre el viaje del comendador Loaysa al Maluco. - Relación de Andrés de Urdaneta, sobre el viaje de la armada de Loaysa. Valladolid, 26 de febrero de 1537.

AGI/29.3.8.6//PATRONATO,39,R.1

Relaciones del viaje hecho a las islas Molucas o de la Especiería por la armada a las órdenes del comendador García Jofre de Loaysa, hecha por el capitán Andrés de Urdaneta, Colección Muñoz tomo XXXVI. Colección de Documentos inéditos relativos al descubrimiento, conquista y organización de las antiguas posesiones españolas en América y Oceanía, Tomo V, Madrid, Imprenta de Frías, 1866.

«Extracto de la navegación que hizo la armada del Emperador Carlos V, de que era capitán general de la orden de San Juan Fr. García Jofre de Loaysa» en *Colección de viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles*, de Martín Fernández de Navarrete, tomo V, Madrid, Imprenta nacional, 1837.