

JOSÉ RICARDO PARDO GATO
[COORDINADOR]

DA CORUÑA Á SMOLUCAS

V CENTENARIO DA EXPEDICIÓN DE GARCÍA JOFRÉ DE LOAYSA (1525)
Heroica odisea de desexos e frustracións



Instituto de Estudios Coruñeses
José Cornide

Hærij

TERNATE



Bay van
Gilolo





DA CORUÑA Á SMOLUCAS

V CENTENARIO DA EXPEDICIÓN DE GARCÍA JOFRÉ DE LOAYSA (1525)

Heroica odisea de desexos e frustracións

JOSÉ RICARDO PARDO GATO
[COORDINADOR]



Instituto de Estudios Coruñeses

José Cornide



DA CORUÑA A MOLUCAS

V CENTENARIO DA EXPEDICIÓN DE GARCÍA JOFRE DE LOAYSA (1525)

EDITA

INSTITUTO JOSÉ CORNIDE DE ESTUDIOS CORUÑESES

COORDINACIÓN EDITORIAL

JOSÉ RICARDO PARDO GATO

TEXTOS:

XOSÉ ALFEIRÁN RODRÍGUEZ

LUIS ALONSO ÁLVAREZ

JOSÉ ENRIQUE BENLLOCH DEL RÍO

JUAN M. LIÑARES SIXTO

EMILIO C. OJEA SABALL

JOSÉ RICARDO PARDO GATO

DAVID RODRÍGUEZ COUTO

ANA ROMERO MASIÁ

AMPARO RUBIO MARTÍNEZ

Mª CARMEN SAAVEDRA VÁZQUEZ

ADELAIDA SAGARRA GAMAZO

ALFREDO VIGO TRASANCO

DESEÑO E XESTIÓN EDITORIAL:

HERMINIO MARTÍNEZ *enhe*
ESTUDIO

IMPRESIÓN:

LUGAMI ARTES GRÁFICAS

1ª EDICIÓN: XULLO 2025

© DA EDICIÓN: INSTITUTO JOSÉ CORNIDE DE ESTUDIOS CORUÑESES

© DOS TEXTOS: OS SEUS AUTORES

DEPÓSITO LEGAL: C 1101-2025

ISBN: 978-84-09-77607-8

Os dereitos de reproducción das imaxes están reservados aos distintos arquivos e institucións das que proceden.

Quedan prohibidos, baixo dos límites establecidos pola lei e baixo os apercibimentos legalmente previstos, a reproducción total ou parcial desta obra por calquera medio ou procedemento sen autorización previa e por escrito dos titulares do copyright.

ÍNDICE

SAÚDAS

Inés Rey García, Alcaldesa da Coruña

7

Martín Fernández Prado, Presidente de la Autoridad Portuaria de A Coruña

9

PRESENTACIÓN

Ana Romero Masiá, Directora do Instituto José Cornide

11

ESTUDOS

GALICIA EN LA CONFIGURACIÓN DEL IMPERIO CAROLINO: MECANISMOS DE INTEGRACIÓN Y DINÁMICA POLÍTICA

María del Carmen Saavedra Vázquez

17

DEL ATLÁNTICO AL PACÍFICO: GALICIA EN EL CONTEXTO DE LA EXPLORACIÓN OCEÁNICA

David Rodríguez Couto

43

A CASA DA CONTRATACIÓN DA CORUÑA E A EXPEDICIÓN DE GARCÍA JOFRÉ DE LOAYSA ÁS ILHAS DA ESPECIARÍA, 1522-1527

Luís Alonso Álvarez

71

EL SUEÑO IMPOSIBLE DE LAS ESPECIAS. A CORUÑA Y SU PUERTO EN EL TIEMPO DE LA CASA DE CONTRATACIÓN (1522-1529)

Alfredo Vigo Trasancos

93

DEL CONSULADO A LA CASA DE LA CONTRATACIÓN DE A CORUÑA. EMPRENDEDORES BURGALESES EN EL NEGOCIO ESPECIERO

Adelaida Sagarra Gamazo

135

DE A CORUÑA A LAS MOLUCAS: MERCADERES Y HOMBRES DE NEGOCIOS DEL NORTE EN LA FINANCIACIÓN DE LAS RUTAS A LA ESPECIERÍA

Amparo Rubio Martínez

161

ENFRENTAMIENTOS EN LAS ISLAS MOLUCAS (1527 – 1529)

Emilio C. Ojea Saball

185

SALUD Y ENFERMEDAD EN EL MAR EN EL SIGLO XVI

Juan Manuel Liñares Sixto

221

DESENLACE DE LA EXPEDICIÓN DE LOAYSA: UN HILO DE ESPERANZA ANTE LA TEMPESTAD

José Ricardo Pardo Gato

263

ANEXOS

ANEXO I

ITINERARIO E CRONOGRAMA DOS FEITOS MÁS IMPORTANTES DA EXPEDICIÓN DE GARCÍA JOFRÉ DE LOAYSA. 1525-1527

278-279

[.../...]

ÍNDICE

ANEXO II

SELECCIÓN DE DOCUMENTOS RELATIVOS Á CASA DA CONTRATACIÓN DA ESPECIARÍA
DA CORUÑA E Á EXPEDICIÓN DE LOAYSA

Xosé Alfeirán Rodríguez

281

ANEXO III

TRANSCRICIÓN DOS DOCUMENTOS RELACIONADOS COA CASA DA CONTRATACIÓN DA
CORUÑA E COAS EXPEDICIÓN ÁS MOLUCAS CONSERVADOS NO ARQUIVO MUNICIPAL
DA CORUÑA

José Enrique Benlloch Del Río

297

ANEXO IV

O MISTERIO DO MANUSCRITO PERDIDO E ACHADO NA TORRE DO TOMBO

Luís Alonso Álvarez

327

ANEXO V

PANÉIS DA EXPOSICIÓN NA RÚA (A CORUÑA) «DA CORUÑA ÁS MOLUCAS.

V CENTENARIO DA EXPEDICIÓN DE GARCÍA JOFRÉ DE LOAYSA (1525)»

399



in Portugal alſt 5. off 6. mijlen
Dorf van v. is.
aut. 6. miliaria distat Phoenixem versus.

Aldus verhoont hem landt van Monsey; alsmēt
tuſſchen Cizarga en C. de Coriane.
Faies terre Monſciane cum primum apparet
inter Cizargam et Promontorium Corianum.



■ Lucas Jansz Waghenaer. Mapa da costa de Galicia de Ortegal a Fisterra. 1586. [Detalle]

A Coruña celebra unha efeméride que se iniciou hai xustamente 500 anos, un acontecemento chamado a cambiar a vida económica, social e política da cidade. O 24 de xullo de 1525 saíu do porto coruñés unha grande expedición marítima comandada por García Jofré de Loaysa cun obxectivo específico: chegar ás cobizadas illas das especias, coñecidas na época como as illas do Maluco, hoxe o arquipélago das illas Molucas. A razón desta aventura, que significaba atravesar os océanos Atlántico e Pacífico, estaba ben xustificada polo altísimo valor económico que o cravo, a pementa, a noz moscada e outras especias que se producían naqueles territorios alcanzaban nos mercados europeos.

O monarca Carlos I de Habsburgo comprendeu o valor das condicións que ofrecía o porto coruñés para instalar nel unha nova Casa de Contratación, que debía organizar e centralizar todo o comercio das especias. Os nobres galegos xa lla solicitaran en 1520 durante a asemblea mantida co rei en Melide e, dous anos máis tarde, o 24 de decembro de 1522, o monarca asinou a desexada Cédula de creación da nova Casa de Contratación. Para a cidade, esta concesión significaba abrir inmensas expectativas de crecemento económico, de atracción de capital foráneo, de incremento do peso político da Coruña e de Galicia no conxunto dos reinos peninsulares.

A Casa de Contratación comezou cos preparativos para organizar as flotas que deberían chegar ás Molucas, controlalas e explotalas. A cidade bulía co aumento das actividades necesarias para construír e abastecer as naves: carpinteiros, ferreiros, padeiros... Ao tempo, achegábanse numerosos banqueiros, comerciantes e emprendedores de todo tipo procedentes de moitas partes do reino.

Das varias expedicións que saíron da Coruña, cómpre destacar a que agora conmemoramos: a formada por sete naves nas que embarcaron unhas 450 persoas e que ía baixo a dirección de dúas relevantes personalidades: Loaysa e Elcano. Porén, a medida que a expedición ía avanzando, foron xurdindo numerosas dificultades de todo tipo: tempestades que provocaron danos irreparables nas naves e mesmo o seu afundimento, deserxións, falecementos dos dirixentes, o inferno de cruzar o interminable Estreito de Magallanes... As esperanzas de alcanzar o obxectivo foron diminuíndo e os soños acabaron case en pesadelo. Intereses políticos superiores levaron o monarca a vender ao veciño Portugal as cobizadas illas Molucas en 1529, rematando

así coas enormes expectativas xeradas coa concesión da Casa de Contratación para A Coruña.

A lembranza daquela expedición e o que se esperaba dela debe ser recoñecida nesta cidade como un dos acontecementos de maior relevancia na historia da Coruña no século XVI.

Como alcaldesa, é para mim unha honra subliñar a relevancia desta efeméride, que nos invita a recoñecernos no papel protagonista que tivo a nosa cidade na historia global. A partida da armada de Loaysa en 1525 sitúa A Coruña no corazón das grandes rutas oceánicas e das transformacións comerciais, científicas e culturais do século XVI. Unha conmemoración que, se me permiten, cobra áinda máis sentido en 2025, un ano decisivo para a nosa cidade desde a perspectiva portuaria e marítima.

A visión dunha Coruña Marítima, aberta ao mar e integrada no seu contorno, volve estar no centro do noso proxecto de cidade. O compromiso coa apertura do porto á ciudadanía, co seu uso sustentable e integrador, enlaza directamente coa tradición histórica dunha Coruña conectada co mundo a través do mar. Commemorar esta efeméride permítenos reivindicar o noso pasado como porto de saída cara ás grandes expedicións, pero tamén como cidade de acollida. Ese carácter aberto, internacional, emprendedor, que agora, por fin, se abrirá de novo ao mundo.

Así, desde o Instituto José Cornide de Estudos Coruñeses, non podíamos deixar de conmemorar a partida daquela armada que, áinda que non acadou o seu obxectivo principal, conseguiu outros non menos significativos: que algúns dos seus participantes fosen os segundos en dar a volta ao mundo e que, grazas aos coñecementos adquiridos durante a navegación na armada de Loaysa, un dos seus compoñentes, Urdaneta, establecese a ruta coñecida como o «Galeón de Manila», vixente durante máis de 200 anos, e que foi a principal vía de intercambios comerciais entre o Extremo Oriente e Europa a través das colonias españolas de América do Norte.

Esta publicación contribúe poderosamente á ampliación do coñecemento sobre aquel acontecemento —aquela heroica odisea de desexos e frustracións— a través da análise dos diferentes estudos que permiten ter unha visión global do que significou, especialmente para a cidade da Coruña, a armada de García Jofré de Loaysa de 1525.

Inés Rey García
Alcaldesa da Coruña

Loaysa, el germen del comercio marítimo con Asia

Hace quinientos años, una armada compuesta por siete navíos zarpó de nuestro Puerto de A Coruña rumbo a las islas Molucas con una misión: el comercio de las especias, justo cuando en aquel momento el control de esas rutas significaba acaparar el poder político y económico a escala planetaria. A bordo de las siete embarcaciones, 450 valientes, con más incertidumbres que respuestas, capitaneados por García Jofre de Loaysa. Como segundo jefe de la expedición iba un navegante de leyenda: Juan Sebastián Elcano, quien, por desgracia, fallecería durante la travesía. Y entre aquel puñado de valientes también se encontraba fray Andrés de Urdaneta, el descubridor del tornavía a través del océano Pacífico.

Corría el 24 de julio de 1525. A pesar de que fue una de las mayores gestas de la historia de la exploración oceánica, aún hoy, este épico viaje sigue siendo un gran desconocido para la mayor parte de la sociedad. Por eso, no puedo más que iniciar estas líneas felicitando al Instituto José Cornide de Estudios Coruñeses, con su directora Ana Romero Masiá al frente, por el increíble esfuerzo de llevar adelante esta publicación que usted tiene ahora en sus manos.

“Da Coruña ás Molucas. Heroica odisea de desexos e frustracións” es una brillante y completa compilación que recoge todas las miradas, desde todos los puntos de vista posibles, sobre la hazaña que este 2025 estamos conmemorando. Mi más sincera enhorabuena a todos los destacados especialistas e historiadores, coordinados por el investigador Jose Ricardo Pardo Gato, que participan en este libro, aportando nuevos e importantes datos y visiones sobre aquella expedición.

Fue una travesía que, para la ciudad de A Coruña, supuso un antes y un después. No solo porque aquellos valientes exploradores acabaron protagonizando oficialmente la segunda circunnavegación a la Tierra, sino por la concesión, por parte del Rey Carlos I, unos años antes, en 1522, de la licencia para la creación de la Casa de Contratación de la Especiería, que estaba destinada a controlar el mercado de aquellas cotizadas especias. Esa fue la razón también de que fuera el Puerto de A Coruña, precisamente, el elegido para la histórica expedición, además de por el papel estratégico que ya jugaba (y seguiría jugando) nuestro puerto tanto por sus condiciones generales como por su situación geográfica.

El objetivo era ambicioso. Lástima que las dificultades de la navegación hicieron que solo la nave capitana llegase a su destino, donde finalmente ya estaban establecidos los colonos portugueses. Pero esta expedición fue el germen de otras rutas ultramarinas que se abrieron tiempo después. En especial, cabe destacar, como ya hemos señalado, el tornavía de Urdaneta, con el que se inició la ruta marítima del Galeón de Manila, trascendental para conectar Asia y Europa comercialmente a través de América.

La travesía de la expedición Loaysa, marcada por enormes dificultades y un espíritu de exploración incansable, simboliza los inicios de una era en la que los océanos comenzaron a convertirse en auténticas autopistas del comercio marítimo a nivel internacional.

Cinco siglos después, ese mismo impulso aparece intrínsecamente conectado con la situación y actividad actual del Puerto de A Coruña, que ya no depende de la búsqueda del clavo, la nuez moscada o la canela, sino que, hoy en día, gestiona, de manera eficiente y sostenible, el movimiento de miles de toneladas de mercancías cada día.

Fruto del camino que abrieron aquellos pioneros, hoy, A Coruña es un nodo logístico moderno, clave en las rutas del Atlántico europeo, donde los graneles líquidos y sólidos sustituyen a aquellas cotizadísimas especias y los cruceros surcan nuestros mares impresionando tanto como lo hacían aquellas naos del siglo XVI.

En la actualidad, es imposible explicar A Coruña sin aludir al impacto de su Puerto en su pujanza económica. El espíritu de apertura al mundo y la vocación comercial de aquella expedición permanecen intactos.

Por tanto, el 24 de julio de 1525 debería ser una efeméride grabada a fuego en la memoria de los coruñeses. Sirva este libro para contribuir a esta causa del Año Loaysa, con el apoyo firme y decidido de la Autoridad Portuaria de A Coruña, para visibilizar y poner en valor una gesta que supuso el gran germen del comercio marítimo a nivel mundial hacia Asia tanto para nosotros como para muchos otros enclaves portuarios de nuestro entorno.

Martín Fernández Prado,
Presidente de la Autoridad
Portuaria de A Coruña



PRESENTACIÓN

O Instituto «José Cornide» de Estudios Coruñeses non podía deixar de contribuír á celebración dunha data tan significativa para a cidade da Coruña como é a do V Centenario da saída da expedición comandada por García Jofré de Loaysa, naquel 24 de xullo de 1525, a maior das que saíron desta cidade con destino ás illas das especias, as Molucas.

As seccións de Historia e Arquivos e a de Ciencias Sociais, Económicas e Xurídicas do Instituto asumiron gustosas o encargo de organizar os actos que deixasen pegada desta celebración e que se concretaron en dous ámbitos específicos: a organización dunha **exposición** na rúa na que, mediante paneis, se destacasen os antecedentes, feitos e consecuencias dos principais aspectos relacionados coa concesión á Coruña, por parte de Carlos V, da Casa de Contratación e a organización das expedicións que, desde esta cidade, tiñan como obxectivo chegar, asentarse e comerciar coas illas Molucas e os seus produtos más destacados: as especias. Esta exposición foi inaugurada pola alcadesa da Coruña, Inés Rey García, o día 24 de xullo de 2025, xustamente 500 anos despois de que partise a expedición dirixida por Loaysa. No acto estiveron tamén presentes representantes das entidades que colaboraron na celebración das diferentes actividades coas que a cidade conmemorou, ao longo de 2025, aquela destacada expedición na que tantas esperanzas depositara A Coruña para potenciar o seu desenvolvemento comercial e portuario. Numeroso público acompañou ás autoridades na inauguración e a cidadanía coruñesa puido visitar a exposición instalada na rúa Compostela durante todo o mes de agosto no que estivo exposta.

O segundo ámbito no que traballaron membros da Sección foi o **libro** que tendes nas vosas mans, coordinado por lo membro colaborador do Instituto José Ricardo Pardo Gato. Neste volume participan numerosos e destacados especialistas no ámbito da historia de Galicia do século XVI que analizan, actualizan e achegan novos datos relacionados tanto coa expedición en si mesma como co contexto no que se desenvolveron os acontecementos e que explican as razóns da concesión da Casa de Contratación á Coruña e a organización das expedicións que a nova institución tiña que coordinar.

Os primeiros artigos analizan o contexto xeral da Coruña no marco global do proxecto imperial de Carlos V e o papel que debía desempeñar a cidade, destacando a concesión da nova Casa de Contratación de 1522 destinada a controlar o mercado ultramarino das especias, un privilexio no que se depositaron grandes esperanzas, en boa medida frustradas polo desenvolvemento dos acontecementos. Así, a primeira das colaboracións, a de **María del Carmen Saavedra Vázquez**, Catedrática de Historia Moderna na Universidade de Santiago de Compostela, preséntanos o marco xeral do papel que Galicia desempeñou no proxecto que os primeiros monarcas Habsburgo deseñaron para potenciar o Atlántico como escenario do gran comercio e da guerra, o que significaba unha boa oportunidade para A Coruña. No seu artigo —*Galicia en la configuración del imperio carolino: mecanismos de integración y dinámica política*— analiza o papel que se esperaba que desempeñase a nova Casa de Contratación concedida á Coruña e que facultaba ao reino de Galicia para beneficiarse do comercio ultramarino, permitindo o desenvolvemento de novas expedicións e a realización dos importantes traballos de fortificación na cidade previstos na cédula de concesión. Porén, as realizacións quedaron moi lonxe de cumplir as expectativas iniciais.

David Rodríguez Couto, gran coñecedor das experiencias dos galegos tanto no Atlántico como no Pacífico, no seu artigo —*Del Atlántico al Pacífico: Galicia en el contexto de la exploración oceánica*— analiza o papel que A Coruña, especialmente pola súa situación xeográfica e calidade do seu porto, parecía que ía desempeñar nas exploracións atlánticas. Os beneficios outorgados á cidade viñan tamén a recoñecer a importancia do vello reino de Galicia na configuración do novo taboleiro ultramarino como unha das claves para a proxección do poderío marítimo da monarquía hispánica.

O terceiro dos artigos —*A Casa da Contratación da Coruña e a expedición de García Jofré de Loaysa ás illas da especiaría, 1522-1527*— débese á autoría doutro especialista en temas coloniais analizados desde diferentes aspectos, tanto histórico como socio-económicos. **Luis Alonso Álvarez**, catedrático de Historia Económica da Universidade da Coruña, analiza o papel das especias desde o punto de vista do seu valor económico no mercado da época, comenta o contexto da concesión da Casa da Contratación e centra especialmente a súa atención na biografía de quen foi o comandante xeral da maior das expedicións que partiron da Coruña en busca das illas das especias: frei García Jofré de Loaysa, sobre o que o autor achega novos datos ata agora descoñecidos.

Baixo o título *El sueño imposible de las especias. A Coruña y su puerto en el tiempo de la Casa de Contratación (1522-1529)*, **Alfredo Vigo Trasancos**, Catedrático de Historia da Arte da Universidade compostelá, presenta un pormenorizado estudo do urbanismo da Coruña a comezos o século XVI, destacando o proxecto portuario da especiaría previsto na cédula de 1522 pero que unicamente puido realizarse nunha pequena parte. Apoiado nunha cartografía específica, describe os posibles lugares que debeu ocupar a Casa de Contratación, unha instalación que non chegou a contar con edificio propio debido, en gran medida, á escasa duración do tempo en que tivo plena actividade.

Ampliando datos sobre algúns dos máis destacados homes de negocios relacionados coa especiaria na Coruña, dúas investigadoras achegan novos perfís sobre as súas biografías e actividades, así como a inclusión de novos nomes que completan as listaxes dos xa coñecidos. **Adelaida Sagarra Gamazo**, da Universidade de Burgos, tal como indica no título do seu estudo —*Del Consulado a la Casa de la Contratación de A Coruña. Emprendedores burgaleses en el negocio especiero*— amplía considerablemente o coñecemento que se tiña sobre comerciantes burgaleses vinculados ás expedicións organizadas pola Casa de Contratación, atraídos polos esperados beneficios que confiaban obter do negocio das especias. O estudo da investigadora do CSIC no Instituto de Estudios Gallegos «Padre Sarmiento» de Santiago, **Amparo Rubio Martínez**, incide na ampliación de novos datos sobre o papel desempeñado pola actividade dos particulares na financiación das empresas expedicionarias a ultramar. No seu traballo —*De A Coruña a las Molucas: mercaderes y hombres de negocios del norte en la financiación de las rutas a la especería*— detense especialmente nos nomes de galegos que interviñeron en facer posible a saída daquelas armadas en busca das especias, analizando os mecanismos de financiación daqueles tipos de empresas que precisaban do crédito privado para poder funcionar.

Cando os españois chegaron ás Molucas, nesas illas xa estaban asentados os portugueses desde uns anos antes e, ademais, non estaban desertas senón habitadas por tribos organizadas que vían con receo a chegada de conquistadores e explotadores das súas riquezas. Esta situación derivou en enfrontamentos que analiza **Emilio C. Ojea Saball**, membro da Asociación de Historia e Cultura Militar do Noroeste, no seu artigo titulado *Enfrentamientos en las islas Molucas (1527 – 1529)*. Ademais de describir sinteticamente os principais feitos bélicos do período comprendido entre os intentos de asentamento español no arquipélago e a fin do conflito pola cesión deste a Portugal en 1529, o autor estuda os diferentes tipos de embarcacións propias das expedicións do século XVI, a composición destas armadas e os diferentes tipos de pezas de artillería con que contaban as naves.

Un aspecto directamente relacionado coas dificultades e penalidades que aqueles homes —e algunha muller— sufriren son as enfermidades comúns da época e específicas das longas viaxes. Sobre este tema escribe o médico **Juan Manuel Liñares Sixto**: *Salud y enfermedad en el mar en el siglo XVI*. Tras unha presentación xeral sobre a medicina, a saúde e a enfermidade no século do Renacemento, describe a vida a bordo e os principais problemas relacionados coa hixiene e a ausencia dunha dieta equilibrada provocada polo déficit de vitamina C, a escaseza de alimentos frescos en bo estado, cando non pola ausencia case total de víveres, aspectos que constituían unha continua fonte de contrariedades durante as navegacións prolongadas. A fame e a sede chegaron a provocar graos de desnutrición e deshidratación extrema, converténdose nunha das causas frecuentes de sufrimento, enfermidade e mortalidade para aqueles esforzados navegantes das expedicións ultramarinas.

Remata a parte dos artigos o de **José Ricardo Pardo Gato**, membro colaborador do Instituto «José Cornide» de Estudios Coruñeses, cun traballo centrado na fin do proxecto e realizacións da Casa de Contratación coruñesa, pero abrindo unha esperanza a novas rutas: *Desenlace de la expedición de Loaysa: un hilo de esperanza*

ante la tempestad. Os intereses da política internacional levaron a Carlos V a asinar o Tratado de Zaragoza de 1529 polo que cedía os supostos dereitos sobre as Molucas ao rei de Portugal a cambio de 350.000 escudos de ouro. Deste modo, remataron os confrontamentos nas illas pero tamén os negocios para os casteláns. Anos máis tarde, as Filipinas serán a base dun próspero comercio entre o arquipélago e a costa de Nova España grazas ao descubrimento que fixo un dos membros da expedición de Loaysa —Andrés de Urdaneta— das correntes mariñas e ventos propicios, de modo que acabou por consolidarse una ruta coñecida como o Galeón de Manila que, durante varios séculos, foi a principal ruta de intercambios comerciais entre as Indias Orientais e Europa a través da América hispana.

A segunda parte deste libro —ANEXOS— está dedicada a dar a coñecer algúns documentos que se consideran fundamentais para valorar e comprender as circunstancias que levaron a Carlos I a tomar a decisión de establecer na Coruña unha Casa de Contratación para o comercio da especiaría, ademais de transcribir e publicar documentación inédita do Arquivo Municipal da Coruña e presentar unha nova transcripción dun manuscrito de Urdaneta co relato da expedición Loaysa.

O membro colaborador do Instituto «José Cornide» de Estudios Coruñeses **Xosé Alfeirán Rodríguez** presenta, comenta e valora un conxunto documental cuxa publicación permite comprender algúns dos aspectos más destacados das decisións do monarca favorecendo á cidade mediante a selección dalgúns documentos que xa foron publicados con anterioridade, así como de novos datos extraídos de publicacións recentes relacionados coas tripulacións da expedición de Loaysa.

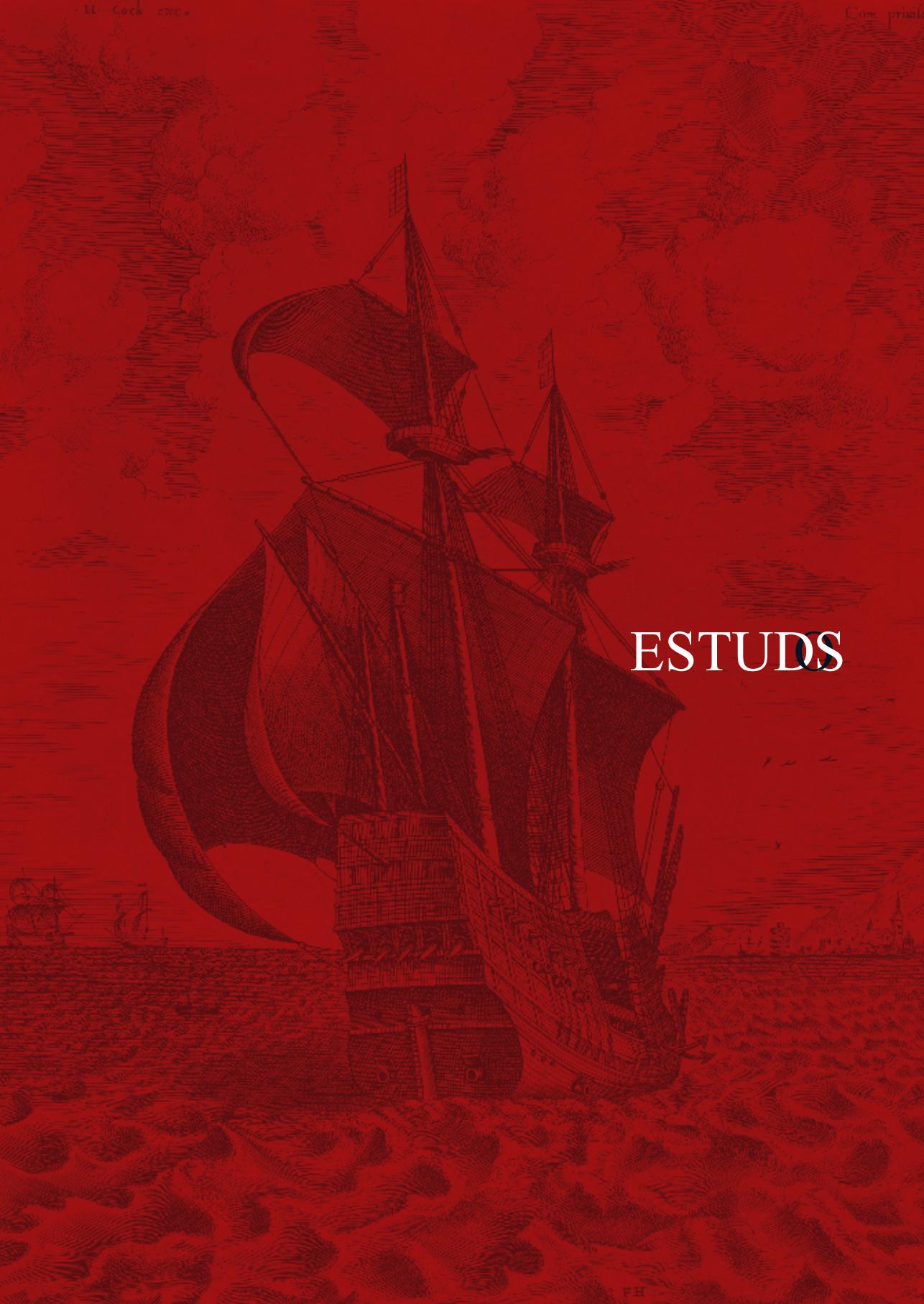
O historiador **Enrique Benlloch del Río** achega a transcripción de todos os documentos relacionados coas expedicións ás illas das especias que se conservan no Arquivo Municipal da Coruña, todos eles inéditos agás o da cédula real de concesión da Casa de Contratación á Coruña.

Luis Alonso Álvarez presenta a transcripción do manuscrito de Andrés de Urdaneta, unha nova revisión do orixinal que se atopa na Biblioteca de Palacio e que constitúe unha fonte fundamental para coñecer gran parte da expedición de Loaysa.

Finalmente, e como lembranza da exposición instalada na rúa Compostela da Coruña, inclúense as imaxes dos paneis que a configuraron, síntese gráfica directamente relacionada co contido dos artigos e anexos deste libro.

Ana Romero Masiá

Diretora do Instituto «José Cornide»
de Estudios Coruñeses



ESTUDOS



AD MATVTINAS.
Domine maria tua mihi aperias. **E**t
nauis mea annuntiabit laudem tuam.
Deus in nauigationem meam intende: Do
mine ad nauigandum me adiuta. **G**loria pa
tri et filio et spiritui sancto. **S**icut erat in pri
cipio et nunc et semper et in secula seculorum.
Amen. **A**lleluia. **I**nvictorium Ave maria
Lucida scella mari. **P**salms.



GALICIA EN LA CONFIGURACIÓN DEL IMPERIO CAROLINO: MECANISMOS DE INTEGRACIÓN Y DINÁMICA POLÍTICA

MARÍA DEL CARMEN SAAVEDRA VÁZQUEZ

UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

INTRODUCCIÓN

El conglomerado de reinos y dominios que recibió Carlos I como herencia de sus padres y abuelos lo convirtieron en gobernante de un imperio territorial de gran magnitud, el primer poder global de la Europa Moderna. Por añadidura, la muerte de su abuelo Maximiliano de Austria en enero de 1519 ofreció al joven rey la oportunidad de coronarse como emperador del Sacro Imperio, objetivo que finalmente iba a lograr gracias a la elección efectuada por los Príncipes Electores alemanes el 28 de junio de 1519. De este modo no sólo obtenía un importante triunfo político sobre su principal rival —Francisco I de Francia—, sino también el prestigio inherente a la dignidad imperial. Ciento es que el poder efectivo del emperador sobre los estados alemanes era muy limitado y sus intentos de mantenerlos en la ortodoxia católica acabarían fracasando, de modo que el título que persiguió con tanto ahínco iba a convertirse en uno de los principales focos de tensión de su reinado (Blockmans, 2000: 219).

La doble naturaleza imperial del monarca explica la prioridad otorgada por los historiadores al estudio de su política internacional y la atención prestada a sus presupuestos ideológicos y objetivos políticos. De ahí que la idea imperial de Carlos V diese origen a un célebre debate historiográfico en los años 30 del siglo XX. La discusión que enfrentó a los alemanes Karl Brandi y Peter Rassow con el español Ramón Menéndez Pidal incidía en su papel como emperador del Sacro Imperio, condición que le llevaba a considerarse dotado de autoridad moral sobre los demás príncipes y soberanos cristianos. Al margen de dicha cuestión, el eje de la controversia radicaba en determinar el origen de la visión imperial. Frente a la interpretación

de los alemanes asegurando que el proyecto de Carlos V había sido inspirado por su canciller Mercurino Gattinara, Menéndez Pidal subrayaba sus raíces españolas. Para apoyar esta teoría argumentaba que el objetivo imperial de buscar la paz entre cristianos y hacer la guerra a los infieles ya se había formulado en tiempos de Fernando el Católico. Además, también dejaba constancia de que era una premisa muy presente en el ambiente intelectual castellano de principios del siglo XVI —como revelaban los escritos de Alfonso de Valdés o Fray Antonio de Guevara— y se manifestó en el discurso de apertura de las Cortes de Santiago pronunciado por el obispo Mota en 1520.

La renovación experimentada por los estudios históricos en la segunda mitad del pasado siglo restó al tema buena parte de su interés historiográfico, aunque el abandono no fue total y seguiría indagándose en la concepción imperial y las raíces españolas del pensamiento de Carlos V (Fernández Álvarez, 1976). En el año 2000 la conmemoración del quinto centenario del nacimiento del monarca iba a suponer un importante punto de inflexión en este sentido, al multiplicar los congresos y publicaciones sobre el reinado. Este esfuerzo editorial e investigador no sólo permitió reconsiderar las temáticas clásicas, sino también abordar la época imperial desde perspectivas muy diversas. En relación con las primeras, sirvió para ahondar en las características del memorial redactado por Gattinara para Carlos V en 1519, el escrito que sirvió de punto de partida para convertir al canciller italiano en inspirador de la idea imperial (Rivero, 2000: 97). También contribuyó a cuestionar la vieja interpretación de que el emperador aspiraba a reproducir una monarquía universal siguiendo la fórmula medieval para incidir en la modernidad de su diseño político, una orientación acorde con la razón de Estado y la exigencia de conservar su patrimonio (Enciso, 2001: 139). Con todo, la mayor parte de los trabajos publicados fue de signo muy distinto y contribuiría a resaltar la distancia existente entre los ideales de Carlos V y la realidad política europea. Sirvió para recordar también que la estrategia del emperador no obedecía tanto a un plan preconcebido como a los cambios impuestos por la coyuntura. Unos avatares que Carlos no habría considerado mero fruto del azar sino manifestaciones del mandato divino, en consonancia con el sentido providencialista de la Historia propio de los gobernantes de la época (Roura, 2001: 252).

La necesidad de deslindar el papel de Carlos V como emperador germánico y como dirigente de extensos dominios hereditarios fue otra de las cuestiones subrayadas por los especialistas, de modo que el análisis de su imperio territorial iba a constituir uno de los asuntos más atractivos para los participantes en el ciclo conmemorativo. También iba a ser la orientación historiográfica de mayor pervivencia, en tanto que la unión bajo un mismo soberano de tan variados territorios había convertido al imperio de Carlos V en una realidad política nueva y compleja, un mundo de culturas y modos de gobierno diversos que precisaba de importantes dosis de investigación. Tradicionalmente, la posesión de dominios en varios continentes había servido para subrayar los problemas a los que debió enfrentarse el imperio como consecuencia de la dispersión y la lejanía de sus componentes. Una situación que exigía una gestión mundializada con el consiguiente despliegue de un extenso aparato político y militar (Bouza, 2010).

En el año 2019 la conmemoración del V centenario de la expedición de Magallanes y Elcano que dio la primera vuelta al mundo permitió la revitalización de la temática, entroncándola con la historia de la temprana globalización. La celebración supuso también trasladar el foco de interés a la presencia española en el Extremo Oriente, frente a la prioridad otorgada habitualmente a la conquista y explotación de los territorios americanos. Una tendencia que se ha mantenido en los últimos años, como prueba la publicación de este libro. Teniendo en cuenta que el grueso de sus contribuciones se dedica a analizar las expediciones que partieron de Galicia a la búsqueda de las islas de la Especiería, este trabajo se plantea desde una perspectiva genérica, destinada a proporcionar al lector un contexto que facilite su acercamiento a la situación política de Galicia en el reinado de Carlos V.

El conocimiento de dicha realidad también se ha visto afectado por una importante renovación en las últimas décadas, en tanto que la historiografía ha tendido a centrar su atención no tanto en los acontecimientos que jalonaron la historia del imperio como en su entramado institucional. En consecuencia, la diversidad de fundamentos jurídicos que subyacían al ejercicio del poder imperial y las particularidades institucionales de sus diversos reinos y dominios iban a convertirse en prioridades de la investigación. De ahí que en los libros recientes las clásicas citas a la «España imperial» se hayan sustituido por las referencias a la «Monarquía Hispánica». Un cambio de denominación que se ha acompañado del creciente interés hacia su configuración interna, lo que ha permitido caracterizar a la monarquía iniciada por Carlos V como «monarquía compuesta», «monarquía agregativa» o «monarquía policéntrica» (Elliott, 2001; Fernández Albaladejo, 1992; Ruiz Ibáñez, 2018).

En consonancia con esta visión renovada —que contribuye a resaltar la diversidad de construcciones políticas englobadas bajo la soberanía de Carlos V—, se ha asistido a un creciente interés hacia los mecanismos de integración de esos dominios. Una reflexión que ha permitido ir más allá del aparato militar y diplomático para incidir en otros elementos que permitieron el control y facilitaron la interacción de los distintos reinos. Entre ellos han cobrado fuerza los factores culturales, tanto en sus manifestaciones letradas —literatura jurídica, tratadística política— como en su vertiente «informal», vinculada a la creación y difusión de imaginarios sociales. También lo ha hecho el papel jugado por los individuos en el gobierno territorial, una orientación que ha llevado a poner el foco en los servidores de la administración y en las redes de patronazgo e influencia que facilitaron su circulación a través del imperio (Yun, 2009). Las características y comportamiento de las élites regionales han sido otras temáticas beneficiadas por la investigación, así como las tensiones generadas por los intentos de imponer la visión imperial. Ciento es que esta última cuestión ya había servido para alentar un tema clásico —el de las Comunidades de Castilla—, aunque la renovación de su análisis haya contribuido a resaltar la continuidad de la «herencia comunera» a lo largo del reinado, entendida como crítica a la política exterior del emperador (García Cárcel, 2001: 169).

El «rechazo del imperio» iba a convertirse así en un importante elemento de inestabilidad interna (Pérez, 2001: 255), un malestar que la rebelión castellana puso de manifiesto de manera violenta, pero cuyos efectos no sólo afectaron a las ciudades

de la meseta. Por eso incluso en territorios alejados del movimiento —como Galicia—, el emperador hubo de dedicar grandes esfuerzos a generar nuevos consensos con las élites locales y regionales. En tanto que sus objetivos dinásticos requerían de su apoyo militar y financiero, el monarca no podía limitarse a imponer sus demandas recurriendo a la coerción. También debía lograr la colaboración efectiva de los poderes territoriales, un objetivo que exigía desplegar una amplia política de concesiones y mercedes. El establecimiento en A Coruña de una Casa de Contratación para la Especiería formaba parte de esa estrategia, una decisión que se tomó en un momento convulso y ha de inscribirse en una estrategia de mayor alcance, destinada a garantizar el control del reino y su contribución a objetivos de interés superior a los puramente regionales.

1. LA ELECCIÓN IMPERIAL: UNA OPORTUNIDAD PARA GALICIA

En la primavera de 1516 la proclamación de Carlos I como rey de Castilla y Aragón, junto a su madre doña Juana, iba a iniciar un nuevo tiempo en la historia de España. Debido a la incapacidad de la reina, Fernando el Católico había dispuesto en su testamento que en ausencia de don Carlos la gobernación de Castilla habría de quedar en manos del cardenal Cisneros y la de Aragón en las del arzobispo Alonso de Aragón. Para evitar que esta situación se prolongase en demasía, los consejeros flamencos del rey se encargaron de organizar con premura su viaje a la Península. A diferencia de sus padres, Juana de Castilla y Felipe el Hermoso, —que diez años antes habían llegado a España a través del puerto de A Coruña—, en este caso fue Santander el punto de desembarco elegido. Cierto es que una tormenta acabó desviando la flota y provocando el desembarco de la comitiva real en Asturias, una circunstancia que no oculta la condición del litoral norteño como zona de paso y su marginalidad con respecto a los grandes centros de poder peninsulares. De hecho, los primeros movimientos del joven rey iban a desarrollarse muy lejos de la región, en Valladolid, Zaragoza y Barcelona, en donde se reunieron las respectivas Cortes.

Sin embargo, la muerte del emperador Maximiliano de Austria y la elección de su nieto Carlos I como sucesor iban a otorgar a Galicia un protagonismo inesperado en su reinado. Dicha situación era fruto de la necesidad de reunir las Cortes de Castilla para obtener fondos que permitieran hacer frente a los gastos derivados de la candidatura imperial. Ante el malestar generado por la noticia de su previsto viaje a Alemania para hacerse cargo de la corona, la reunión se convocó en Santiago-A Coruña. El argumento aducido fue la conveniencia de organizar el encuentro en una ubicación cercana a un puerto con buenas comunicaciones con Flandes, aunque el objetivo último era apartar a los procuradores de las ciudades que los habían designado. No en vano tales poblaciones se encontraban inmersas en importantes tensiones políticas como consecuencia de la determinación real de abandonar Castilla. Esta decisión daba lugar a una situación paradójica, por cuanto la reunión se organizaba en un reino que carecía de representación directa en Cortes y anhelaba recuperar su capacidad de voto en la asamblea (Artaza, 2021).

En consecuencia, las Cortes gallegas de 1520 iban a convertirse en una magnífica oportunidad para solicitar del monarca el voto en Cortes, pero también la concesión de una Casa de Contratación en A Coruña. No es necesario detenerse a desgranar las razones que impulsaron esta última petición, por cuanto ya es objeto de particular atención en otros trabajos de este volumen, pero sí cabe insistir en el papel jugado en todo el episodio por los grandes nobles gallegos: el conde don Fernando de Andrade, que había sido uno de los grandes impulsores de la reunión en Galicia, el conde de Lemos —don Rodrigo Álvarez Osorio—, y el arzobispo de Santiago —don Alonso de Fonseca III—, que junto al primero se encargaron de hacer llegar esas peticiones al monarca, erigiéndose en representantes del reino. Su intervención revela el protagonismo político alcanzado por la nobleza en Galicia, propio de un reino caracterizado por el predominio señorial, el reducido tamaño de las ciudades y la escasez de los espacios de realengo. Una posición que también certifica el reforzamiento que había experimentado el estamento nobiliario tras la muerte de Isabel la Católica en 1504.

La inestabilidad surgida tras el fallecimiento de la reina era resultado de una doble coyuntura crítica, marcada por la conjunción de una crisis política y las dificultades económicas provocadas por las malas cosechas de los años 1504-1506 y el incremento de la presión fiscal (Pérez, 2001: 253). Aunque toda Castilla se vio afectada por la situación, los vaivenes del gobierno tuvieron importantes consecuencias en Galicia a corto y a medio plazo. La sucesión en un breve periodo de tiempo de la gobernación de Fernando el Católico, el reinado de Felipe I, la primera regencia de Cisneros (1506-1507), el retorno al gobierno de Fernando el Católico y la segunda regencia de Cisneros (1516-1517) estaba destinada a generar tensiones que abrieron la puerta a volver a la situación de desgobierno propia de las últimas décadas del siglo anterior. Una situación a la que se había puesto coto durante el reinado de Isabel I mediante una política destinada a lograr la pacificación, el control del reino y el cobro de los tributos reales (Rubio, 2016).

Dicha política había tenido como principal objetivo el sometimiento de la nobleza, una estrategia que determinó el envío a Galicia de diversos representantes de la corona con el principal objetivo de asegurar el dominio de la región. Su lejanía geográfica y desgobierno hizo que este fuera uno de los tres territorios que pasó a contar con gobernadores permanentes durante el reinado de los Reyes Católicos, junto a Canarias y el marquesado de Villena. De hecho, los reyes nombraron a sus primeros gobernadores en Galicia en fecha temprana: a su tío Enrique Enríquez en 1475 y al conde de Ribadeo en 1476. Bien es verdad que su presencia fue breve y ambas autoridades iban a mostrarse débiles en el terreno político y militar, por lo que su presencia obtuvo escasos resultados. En 1480 el envío a Galicia del gobernador y justicia mayor Fernando de Acuña y del letrado del Consejo García López de Chinchilla como alcalde mayor supuso un profundo cambio de la situación, por cuanto iban a utilizar la fuerza militar que los acompañaba de manera decidida, haciendo posible la pacificación de la región. La implantación de la Hermandad en Galicia también contribuyó a ello, además de convertirse en un instrumento fundamental para la recaudación de tributos (Ladero, 2005). Desde el punto de vista institucional, estos primeros delegados reales y sus sucesores —Diego López de Haro y los al-

caldes mayores Sancho García del Espinar y Antonio Cornejo—, iban a convertirse en el germen de la Real Audiencia de Galicia, un organismo dotado de importantes competencias en materia de justicia y gobierno. Certo es que su conversión en un auténtico tribunal real iba a ser fruto de un proceso largo, que cobró auténtica carta de naturaleza a partir de 1494, con la promulgación de las ordenanzas de Madrid (Eiras, 1984: 339).

Además de esta medida de vital trascendencia de cara al futuro, otra decisión importante para reducir el poder de la nobleza gallega fue favorecer su alejamiento de la región. El viaje de los Reyes Católicos a Galicia en 1486 iba a convertirse en un paso fundamental en este sentido, por cuanto su decisión de ordenar la salida del reino a algunos caballeros destacados estaba destinada a consolidar el proceso de pacificación iniciado años antes. Además, dicha orden suponía un avance significativo en el proceso de transformación del estamento en una nobleza de carácter cortesano. Una estrategia que iba a confluir con otro objetivo de importante contenido político, el de lograr que los nobles gallegos se incorporasen a los cuadros administrativos y militares que daban soporte a la política de la Corona. Dicha estrategia ya había sido destacada por el cronista real Hernando del Pulgar, al subrayar que la guerra de Granada había sido uno de los principales destinos de los nobles gallegos afectados por la política real.

En paralelo a estos movimientos, los monarcas también iban a desarrollar una política de respaldo a las ciudades, particularmente a las de carácter realengo (A Coruña, Betanzos, Baiona y Viveiro). En el año 1476 ya habían dado muestras de la importancia que otorgaban al asunto al nombrar a los primeros corregidores en la región, aunque las medidas más relevantes se adoptaron a partir de 1486 e iban a concretarse en la elaboración de nuevas ordenanzas municipales, la protección del patrimonio concejil o la autorización de repartimientos entre los vecinos. También las ciudades y villas de señorío se vieron afectadas por la política real, al alentar las reivindicaciones antieseñoriales de algunos de sus concejos. Bien es verdad que esta estrategia no pudo mantenerse durante mucho tiempo, dada la necesidad de los monarcas de reconducir su relación con los señores a partir de 1490/95 (López Díaz, 2005: 254). En consecuencia, los núcleos urbanos gallegos seguirían requiriendo la protección nobiliar, como iba a ponerse de manifiesto tras el fallecimiento de la reina en 1504.

Fue entonces cuando las medidas implementadas en el reino mostraron su fragilidad y carácter embrionario. En tales condiciones, no sorprende que nobleza gallega se hubiese reforzado, haciéndose con crecientes cotas de poder en el reino. La coyuntura política facilitó extraordinariamente esa situación, al favorecer el posicionamiento de los principales nobles en la pugna entre Fernando el Católico y Felipe el Hermoso. El apoyo de los nobles gallegos encabezados por el conde de Lemos a este último explica el caluroso recibimiento otorgado por él y otros nobles — el conde Fernando de Andrade, el marqués de Astorga y el conde de Benavente—, a Juana y Felipe cuando llegaron al puerto de A Coruña el 26 de abril de 1506. Sin embargo, la muerte repentina de Felipe y el retorno de Fernando el católico a la gobernación de Castilla a partir de 1507 volvieron a reactivar las tensiones con los aristócratas gallegos. Esto fue así particularmente en el caso del conde de Lemos, quien aspiraba

a recuperar la villa de Ponferrada, que por aquel entonces gozaba de la condición realenga aunque anteriormente había formado parte de su patrimonio. El asedio a la localidad planteado por el magnate gallego en mayo de 1507 y el llamamiento en su ayuda efectuado al conde de Andrade y al marqués de Astorga constituyen buena prueba de la magnitud de su envite y la gravedad de la situación (García Oro, 1987).

Aunque el problema logró solventarse mediante acuerdo, el episodio constitúa una seria advertencia de la capacidad nobiliaria para alterar el orden en la región. Lo mismo cabe decir del pacto alcanzado a comienzos de ese mismo año por los condes de Lemos y Villalba para mantener la paz en el reino de Galicia. Aunque su objetivo era tratar de frenar un hipotético levantamiento irmandiño o posibles intentos de intervención en territorio gallego del conde de Benavente, desde el punto de vista político era una alianza muy peligrosa para los intereses reales. Más aún si se tiene en cuenta que dicho convenio fue notificado a las ciudades y villas gallegas por los propios interesados y al margen de las autoridades reales encabezadas por el gobernador.

Frente a esta postura beligerante, Fernando de Andrade iba a mostrarse cada vez más conciliador y cercano al gobierno, una situación que no cambió tras la muerte del rey católico el 23 de enero de 1516 y el inicio de la segunda regencia de Cisneros, quien seguiría depositando su confianza en el conde gallego durante los años siguientes. Una circunstancia que se desarrollaba en paralelo al nombramiento de un nuevo gobernador para Galicia, don Pedro López de Ayala, conde de Fuensalida¹, cuyo mandato transcurrió en un momento muy delicado en la vida del reino debido a las maniobras de la nobleza gallega. Así lo iban a poner de manifiesto los alcaldes mayores de Galicia en marzo de 1517, al mostrarse quejoso porque el conde de Lemos no había atendido a su orden de desmovilizar a los vasallos reunidos para lanzarse sobre el marquesado de Villafranca. En contrapartida, el mismo noble, junto a los condes de Andrade y Altamira, el arzobispo de Santiago, el obispo de Lugo «y otros caballeros y prelados de dicho reyno», así como «las ciudades de la Coruña e Betanzos e Orense e las otras cibdades e villas e lugares del Reyno de Galicia» aprovecharon la ocasión para enviar un memorial de agravios a la corte². En dicho escrito se quejaban de algunas prácticas judiciales de la Audiencia —que calificaban como excesos—, una protesta que resulta indicativa de la importante conflictividad registrada por entonces entre las autoridades reales y los señores jurisdiccionales.

Estos movimientos en contra de la Audiencia constituyen una clara evidencia del debilitamiento experimentado por las instituciones reales en Galicia, en tanto que la posición reforzada de la nobleza contribuía a oscurecer la labor del gobernador y los alcaldes mayores. Una situación que no cambió tras la llegada de Carlos a España y la muerte de Cisneros el 8 de noviembre de 1517. Muy al contrario, y como ya se ha indicado páginas atrás, los nobles no sólo se arrogaron la representación del reino con motivo de las Cortes celebradas en Galicia, sino que mantuvieron su protagonismo tras el fin de la reunión. Una situación que se pondría de manifiesto de manera simbólica con la designación de Fernando de Andrade como capitán de la flota en la que embarcó Carlos con destino a Flandes desde el puerto de A Coruña el 20 de mayo de 1520.

1 Archivo General de Simancas (en adelante AGS), Registro General del Sello (RGS), III, 1517.

2 AGS, Cámara de Castilla (CC), 124-25.

Dicho viaje tenía lugar en un momento de gran tensión en Castilla como consecuencia del levantamiento comunero. Aunque ninguna de las ciudades gallegas se unió a la revuelta —pese a las cartas que recibieron invitándolas a hacerlo en el verano de 1520—, se conservan algunas noticias sobre la existencia de alborotos en Ourense (García Oro, 1994: 334). De hecho, en el mes de julio de dicho año el propio concejo de Ourense comunicaba al regente Adriano de Utrecht que el reino se encontraba tranquilo, aunque la situación era inestable y se temían disturbios³. Una percepción que iba a resultar premonitoria, por cuanto en ese año se produjeron diversos levantamientos antifiscales en el reino, particularmente en las provincias de Santiago y Mondoñedo. En dicha coyuntura se produjo la asamblea de Mellid, la reunión de diversos nobles gallegos con el objetivo de garantizar el orden social y evitar posibles levantamientos en contra de los señores.

Con el pretexto de evitar el contagio comunero, una veintena de señores laicos y algunos eclesiásticos —el arzobispo de Santiago, el obispo de Lugo, el deán de Mondoñedo y el comendador de Pazos de Arenteiro— se conjugaron entonces para prestarse ayuda mutua en caso de disturbios. La mayor parte de ellos eran cabezas de linajes autóctonos y foráneos que representaban a la «nueva nobleza» surgida en el siglo XIV, tras el acceso al trono castellano de Enrique II de Trastámar (Presedo, 2021). Aunque los reunidos se encargaron de proclamar su fidelidad al monarca, la asamblea se había realizado al margen de las autoridades reales, de modo que la reunión dejaba al gobernador y los alcaldes mayores de la Audiencia en una posición particularmente desairada. En tales condiciones, la junta de Melide ha sido valorada como una reunión «a la vez medieval y moderna», por tratarse de una reunión de la nobleza para prevenir el levantamiento de sus vasallos, aunque también «tomó algunos acuerdos acomodados a los nuevos tiempos» (Saavedra Fernández, 2021, 38).

Esta interpretación alude al hecho de que los reunidos aprovecharon la ocasión para reiterar las peticiones realizadas con ocasión de las Cortes de 1520 —a las que el rey todavía no había dado respuesta—, como eran la solicitud del voto en Cortes y, sobre todo, la concesión de la Casa de Contratación de la Especiería. Sin embargo, la pretensión que iba a dar verdadera medida de la ambición de los magnates gallegos era su petición de que el conde de Andrade y el arzobispo Fonseca fueran designados capitanes generales de Galicia. Apoyándose en la supuesta tibieza del gobernador a la hora de reprimir alborotos, la nobleza parecía empeñada en reforzar su poder político, pero también en recuperar capacidad de intervención en materia militar, una demanda que resultaba particularmente peligrosa para los intereses de la corona.

A raíz de este movimiento iba a registrarse una situación insólita en la región, por cuanto el 29 de marzo de 1521 desde Worms el emperador se encargaba de recordar que las potestades solicitadas para la capitánía eran «del cargo del nuestro Gobernador en ese Reyno e ansy yo por la presente lo nombro y doy poder para ello» (Fernández Vega, III, 89). Sin embargo, pocos días después —el 11 de abril—, los gobernadores de Castilla decidían aprobar el nombramiento de Andrade y Fonseca como capitanes generales. Aunque dicha decisión se presentaba como remedio a una situación excepcional, su solo planteamiento ponía en evidencia la desconfianza

3 Reuniones con motivo de bodas daban pie a reuniones de dos a tres mil hombres. AGS, Patronato Real (PR), 1-50.

de los regentes hacia la capacidad del gobernador para hacerse con el control de la situación. De ahí el desánimo del conde de Fuensalida ante esta situación, como hacía saber a Adriano de Utrecht mediante una carta remitida desde Lugo en mayo de 1521. Según sus propias palabras «por no dar a V.S. más pena de la que allá se tenya no le he dado particular cuenta de algunas cosas deste Reyno tolerándolas...»⁴. Certo es que aprovechaba el mismo escrito para indicar al regente que no se encontraba bien informado de la situación del reino, en tanto que las alteraciones surgidas en el mismo eran básicamente resultado del malestar de la población contra los grandes señores. Y en este sentido también incidía en el descontento que había provocado la decisión de convertir al conde de Andrade y el arzobispo Fonseca en capitanes generales de Galicia. De hecho, Betanzos fue una de las localidades que iba a manifestar su desazón ante el poder acumulado por el primero de ellos, una situación que acabó resolviendo el monarca al dejar sin efecto tales nombramientos.

Aunque las tensiones entre el gobernador y los magnates gallegos estaban destinadas a prolongarse durante algún tiempo, la coyuntura política iba a experimentar un cambio importante tras la derrota del movimiento comunero en la batalla de Villalar de 23 de abril de 1521. Al margen de otras consideraciones, el posicionamiento de la nobleza a favor del ejército realista había resultado fundamental para alcanzar dicho desenlace. Sin embargo, su sometimiento a los intereses reales también iba a tener efectos colaterales no desdeñables. Entre ellos cabe destacar el progresivo declive de su influencia política, una realidad que iba a cobrar carta de naturaleza definitiva tras el retorno del rey a España en julio de 1522. Desde entonces se inicia una nueva etapa en el reinado de Carlos V, marcada por la «*hispanización*» del rey. Desde un punto de vista personal, esta nueva realidad iba a impulsar su boda con Isabel de Portugal, su estancia en Castilla o su disposición a hablar en español. En el ámbito político también significó un cambio importante, que le hizo retomar las ideas que impulsaron la estrategia de los Reyes Católicos (Enciso, 2001b: 522). De ahí el reforzamiento experimentado por los tribunales reales y las reticencias mostradas a una presencia significativa de la aristocracia en el naciente sistema polisinodial.

En el caso de Galicia este cambio se manifiesta, a su vez, en el objetivo de poner fin al poder de los magnates y a la insumisión fiscal, al tiempo que se aspiraba a restaurar el control del reino por parte del gobernador y la Real Audiencia. En consecuencia, el nuevo monarca hubo de recurrir a medidas ya ensayadas por Isabel I, empezando por la política de alejar a los nobles de Galicia. Siguiendo dicha premisa y de manera muy significativa, poco tiempo después de la vuelta del rey el conde de Andrade iba a ser designado comandante de la armada que debía trasladar a Adriano de Utrecht a Italia tras su elección como papa, mientras el arzobispo Fonseca ascendía a la sede de Toledo, movimientos que se acompañaron de la atracción a la corte de los titulados del reino. Bien es verdad que no por ello iban a perder sus vínculos con sus dominios patrimoniales, aunque en el transcurso del siglo XVI se asiste en toda Galicia a un proceso de profesionalización de la administración señorial que iba a favorecer el establecimiento en las ciudades o villas de los principales señoríos de un núcleo burocrático de influencia creciente (Saavedra Fernández, 1986).

4 AGS, PR, 1-29.

El impago de los tributos debidos al rey era otro de los grandes problemas a los que debía ponerse remedio, habida cuenta de que la administración se había mostrado incapaz de cobrar los servicios de 1518 y 1520. Esto explica que el 2 de mayo de 1523 Carlos V se dirija al alcalde de la Audiencia licenciado Escalante para ordenarle que recorriese el reino exigiendo el cobro efectivo del servicio de 1518, contando para ello con una escolta de cinco escuderos y cinco peones⁵. En consonancia con esta situación, en los años inmediatamente posteriores las autoridades reales no sólo iban a tratar de poner fin a la usurpación de las rentas reales, sino que también realizaron un gran esfuerzo para elaborar nuevos padrones fiscales, destinados al pago del servicio ordinario y extraordinario. El censo de 1528-1534 iba a convertirse en un gran logro en este sentido, por cuanto permitió disponer de una relación completa de los vecinos pecheros, tanto los incluidos en territorios señoriales como los pertenecientes al realengo, una pesquisa que se hizo sin necesidad de disponer del apoyo de los grandes señores (Saavedra Fernández, 2021: 42).

Además, la nueva realidad imperial reclamaba acelerar el proceso de integración de Galicia en la política exterior de la corona. La potenciación del Atlántico como escenario del gran comercio y de la guerra en tiempos de Carlos V iba a convertirse en una buena oportunidad para Galicia. En este sentido, la concesión de la Casa de Contratación a la capital herculina en diciembre de 1522 facultaba al reino para beneficiarse de la expansión del comercio ultramarino y iba a permitir el desarrollo de las expediciones de las que se da buena cuenta en otros trabajos de este libro. Sin embargo, en 1529 la cesión de las islas Molucas a Portugal a cambio de una compensación económica ponía fin a la experiencia y a las expectativas que había generado. En este sentido, la experiencia iba a convertirse en una oportunidad perdida para la ciudad, pero también para la construcción naval gallega (Saavedra Vázquez, 2018).

En contrapartida, la integración del reino en la política militar de la corona no sólo estaba destinada a mantenerse, sino que iba a acentuarse en adelante. Bien es verdad que se trataba de una tendencia que no constituía una total novedad, por cuanto en la década de 1490 las campañas italianas ya habían impuesto grandes cambios en la política militar de la corona. Entre ellos iba a destacar la tendencia a solicitar contribuciones en hombres y dinero a territorios que hasta entonces se habían visto escasamente involucrados en operaciones exteriores, como era el caso de Galicia. En consonancia con este objetivo y merced al repartimiento de peones realizado a través de la Hermandad, la región se había visto involucrada en sucesivas operaciones militares desarrolladas en Bretaña, Italia, la frontera francesa o Sicilia (Ladero, 2005).

Este proceso de internacionalización de los frentes de lucha iba a contribuir a reforzar el papel del gobernador, cuyas competencias no fueron fijadas de una sola vez, sino que iban a ser ampliadas y perfiladas en sucesivas cartas de nombramiento y pragmáticas reales. En el mismo sentido actuaron otros cambios de mayor alcance, derivados de los cambios experimentados por el arte de la guerra en el tránsito entre la Baja Edad Media y la Época Moderna. Frente al predominio alcanzado en los campos de batalla por las huestes a caballo de carácter nobiliar, los combatientes a pie estaban destinados a cobrar creciente importancia, lo que iba a redoblar la con-

5 AGS, RGS, V, 1523.

tribución de las fuerzas de peones a la lucha, unos contingentes que se encontraban bajo la dirección de las autoridades reales. Dicha evolución se iba a poner claramente de manifiesto durante la guerra de Granada, en tanto que durante la primera fase de la campaña la presencia gallega estuvo a cargo de pequeños contingentes organizados por los condes de Rivadavia y de Monterrey (Ladero, 1993: 330 y ss.). Todavía en 1488 los reyes ordenaban a los caballeros de acostamiento —lanzas que recibían una gratificación de carácter anual a cambio de acudir a los llamamientos reales— para que fuesen a servir a la guerra de Granada bajo las órdenes de López de Haro⁶.

Sin embargo, en la segunda etapa de la guerra la estrategia de los reyes iba a modificarse. En este sentido, el cambio más significativo sería la recluta de combatientes a pie, hombres que no dependían de los nobles y que en un primer momento se alistaron de manera voluntaria por tratarse de «homicianos», convictos que alcanzaban el perdón real a cambio de combatir a su costa. Aún siendo una política de alcance general, que no sólo se dirigió a los combatientes en Granada, sino que también afectaría a otros destinos⁷, será en la contienda granadina en donde alcance mayor desarrollo. Bien entendido que iba a tratarse de una aportación limitada, calculada entre 500 y 1 000 hombres que lucharon en las campañas de 1487, 1489 y 1491 y que no sólo eran de origen gallego, sino también asturiano y leonés (Ladero, 1993: 219). El segundo paso en dicha política fue la puesta en marcha de los repartimientos de peones en 1488-1489, un reparto que se hizo tanto en zonas de realengo como de señorío y que tenía como objetivo formar una expedición de 3 000 peones que estarían bajo las órdenes del gobernador⁸.

Partiendo de tales antecedentes, en los primeros compases del reinado de Carlos V la orientación de la política exterior de la corona estaba destinada a tener efectos más directos sobre Galicia, en tanto que el extenso litoral de la región constituía un importante factor de riesgo e iba a exigir el desarrollo de una política defensiva eficaz. En este sentido, la estrategia de integración del reino en el aparato político y militar sostenido por la monarquía obligaría al reforzamiento de los mecanismos institucionales ya establecidos y a la potenciación de las ciudades como núcleos defensivos en algunos casos y como contribuyentes en todos. Dos premisas que favorecían a la capital coruñesa e iban a otorgar creciente importancia a su función militar.

2. UNA ALTERNATIVA A LA CASA DE CONTRATACIÓN

El proceso de conversión de A Coruña en el principal núcleo político-militar del reino sería resultado de una evolución de largo alcance que cobró auténtica carta de naturaleza en el reinado de Felipe II, pero que hunde sus raíces en tiempos de Carlos V. Una transición que iba a verse facilitada por los cambios institucionales que tuvieron lugar en este período, empezando por los que afectaron a la figura del gobernador. La principal novedad en este sentido se produjo en 1521, cuando a su

6 AGS, RGS, X, 1488, f. 39.

7 En 1486 los reyes concedían carta de perdón a un vecino de Noia por haber servido en la conquista de las islas Canarias, en 1487 a un vecino de Coruña por haber servido en su costa en Rodas. AGS, RGS, V, 1486, f. 194; VI, 1487, f. 15.

8 AGS, RGS, X, 1588, f. 40.

título se añadió el de capitán general de Galicia, una condición que le otorgaba plena autonomía con respecto a la Audiencia en materia militar. Para ello contaba con amplias competencias que abarcaban desde la realización de levas a la organización de la defensa, la gestión de los fondos destinados a ejércitos y armadas o la confirmación de los nombramientos de oficiales de milicias efectuados por los señores jurisdiccionales. Sin embargo, era su relación con la corona el factor que contribuía a ensalzar su posición, por su condición de delegado real destinado a gestionar los asuntos más delicados. Un factor llamado a incrementar su trascendencia a medida que la región se fue involucrando en la política imperial.

La tendencia del gobernador a residir de manera cada vez más frecuente en A Coruña sería otro de los efectos de dicha política. Certo es que la institución que presidía —la Real Audiencia de Galicia—, no tenía sede fija, aunque la ciudad de Santiago tenía a ser utilizada como lugar de residencia habitual. No fue hasta el reinado de Felipe II cuando dicho organismo se estableció en la capital herculina de manera definitiva, una elección que se apoyaba en la condición de la ciudad como principal baluarte de la monarquía en la región. Se trataba de una realidad que encontraba su principal razón de ser en la reducida extensión del realengo gallego y contaba con antecedentes importantes. En la etapa final del reinado de los Reyes Católicos la incipiente política europea iba a generar una creciente preocupación monárquica ante la debilidad defensiva de la región. De ahí que en septiembre de 1495 la reina Isabel hubiese encargado al gobernador del reino una serie de medidas destinadas a garantizar la protección de los principales núcleos portuarios. Entre ellas figuraban la reparación de las fortificaciones, el aprovisionamiento de armas o la realización de ejercicios de adiestramiento por parte de los vecinos, actividades que debían ser costeadas por los respectivos concejos⁹. Sin embargo, la situación del reino no iba a registrar grandes mejoras y en 1498 el gobernador Hernando de la Vega debió elaborar un informe al respecto en el que insistía en el mal estado de las defensas portuarias debido al abandono en el que se encontraban las murallas y fortalezas. En este sentido, subrayaba la necesidad de hacer reformas en A Coruña, obras que se esperaba pagar mediante los ingresos por penas de bodas, dado que no se quería hacer un repartimiento en el reino ni en los núcleos afectados por los trabajos¹⁰.

Esta posición preminente de A Coruña en el terreno defensivo no sólo se mantuvo, sino que iba a verse reforzada durante el reinado de Carlos V. En ese periodo a los tradicionales motivos de tensión entre España y Francia —el dominio francés de Borgoña y las aspiraciones de ambas monarquías sobre Italia—, se añadiría la frustración personal de Francisco I al ver rechazada su candidatura al trono imperial. Tales circunstancias alentaron una serie de guerras hispanofrancesas que iban a marcar la política exterior española a lo largo de varias décadas. Un proceso que situó a Galicia en una posición marginal y en el que iba a participar de manera limitada, sobre todo durante los dos primeros enfrentamientos. Con todo, esa coyuntura de creciente beligerancia iba a exigir la mejora de las defensas costeras y una mayor contribución de la región a las acciones exteriores de la corona.

9 AGS, Cámara de Castilla (CC), leg. 2763, f. 22.

10 AGS, Guerra y Marina (GYM), leg. 1, f. 152.

Además, en los primeros compases del reinado a la debilidad defensiva del reino se habían añadido los problemas derivados del temor a posibles levantamientos y la designación del arzobispo Fonseca y el conde de Andrade como capitanes generales de Galicia. Significativamente, en 1521, con ocasión del estallido de la primera guerra hispanofrancesa, fue este último quien se ocupó de hacer llegar al regente Adriano de Utrecht un completo informe de la situación de las costas gallegas y cántabras. Dicha iniciativa era resultado del temor a la posible escala en la región de una armada francesa de 60 naves que se estaba formando en Brest con destino a Italia. Desde el punto de vista militar, su escrito no aportaba grandes novedades, al subrayar las deficiencias que arrastraba la estructura defensiva desde años anteriores. En este sentido, sus informaciones sobre Galicia destacaban la indefensión de los pequeños puertos, la falta de armas y pólvora y la conveniencia de concentrar los recursos militares en los núcleos realengos de A Coruña, Baiona y Viveiro. Según sus propias palabras: «Querer guardar toda la costa de Galizia es imposible, porque de Ribadeu a Vayona ay sesenta leguas, y por esto deviase de guardar los puertos principales, y los otros mandalles que agan sus velas y saquen las haziendas, metiéndolas más a tierra, de manera que, aunque los franceses desenbarquen en tierra, no hallen que robar»¹¹. Su única propuesta novedosa consistía en crear una armada defensiva para proteger las costas cantábricas, dividiéndola en dos sectores, uno que se extendía desde Fuenterrabía a Llanes y otro entre esta población y el cabo Fisterra. Principal objetivo era hacer frente al corsarismo francés, por lo que se esperaba que la armada se sufragase mediante un impuesto sobre el comercio. Bien es verdad que el plan no llegó a ponerse en ejecución, aunque sus presupuestos acabarían retomándose algunos años después.

Desde el punto de vista político, lo más interesante del texto era que dotaba de contenido al nombramiento del conde de Andrade como capitán general, además de suponer una clara relegación de la autoridad del conde de Fuensalida. Bien es verdad que se trataba de una situación que estaba destinada a cambiar pronto, en tanto que el rey se encargaría de favorecer la salida del reino del noble gallego. Paralelamente, en 1522 se nombró a un nuevo gobernador para Galicia, don Antonio de la Cueva, quien iba a mantenerse en el cargo hasta su muerte en marzo de 1530 (Fernández Vega, 1982: III, 407). En su correspondencia con la corte los principales argumentos de sus informes seguirían siendo los desmanes de los corsarios, una situación que también estaba destinada a provocar las quejas del concejo coruñés.

Aunque el establecimiento de la Casa de Contratación en A Coruña preveía la construcción de tres fortalezas para la defensa del puerto, una de ellas en la isla de San Antón, en un primer momento nada se hizo (Soraluce, 1985: 103). De hecho, en 1523 la ciudad enviaba una carta al emperador lamentándose de su indefensión y señalando que «todos los navíos que de las partes del Andaluzía vienen son tomados y robados e por el consiguiente los que de Flandes e Ynglaterra navegan a estas partes de España todos a vista de nuestros ojos son tomados sin podellos remediar, por miedo de lo qual ny de las unas partes ni de las otras osan navegar ni tratar»¹². En

11 AGS, GYM, leg. 19, f. 143.

12 AGS, CC, 160, 77.

su misiva los regidores coruñeses se quejaban igualmente de la desatención del gobernador, a quien habían enviado un memorial sobre el asunto sin obtener respuesta. Sin embargo, tanto el delegado real como los alcaldes mayores de la Audiencia eran muy conscientes de la situación y en 1524 iban a elaborar un amplio catálogo de medidas defensivas a implementar en el reino: la construcción de atalayas en la costa, la reparación de las murallas, la ubicación de artillería en los principales puertos de la región, el nombramiento de capitanes para garantizar la realización de alardes, el despacho de pequeños navíos para avistar posibles navíos corsarios o la vigilancia de los extranjeros. Medidas todas que se notificaron a las autoridades locales, pese a la escasez de recursos con los que contaban¹³.

Este carácter limitado del esfuerzo defensivo desplegado en el reino se encontraba en consonancia con la escasa contribución gallega a la política imperial. En 1524 el enfrentamiento con Francia — que tenía a Navarra como principal elemento de disputa— iba a motivar una solicitud de ayuda desde Pamplona al gobernador gallego, a quien se pidió el envío a la región de algunos peones de la tierra. Con igual motivo se había reclamado el traslado a Logroño de los caballeros de acostamiento residentes en Galicia. Unas peticiones que se saldaron con muy escasos resultados, por cuanto ni se enviaron los peones ni los caballeros se mostraron dispuestos a la realización de dicho viaje¹⁴. La sucesión de acontecimientos que siguieron a este episodio —en particular el tratado de Madrid de enero de 1526 que puso fin a la primera guerra hispanofrancesa—, abrió un tiempo de tregua que iba a resultar extraordinariamente breve, por cuanto en el verano del mismo año daba comienzo un nuevo conflicto con Francia que estaba llamado a mantenerse hasta 1529. En consecuencia, ese interludio de paz no supuso grandes cambios en la situación del reino. En el caso concreto de A Coruña, y merced al acuerdo alcanzado entre el gobernador y el concejo, se realizaron pequeñas obras de fortificación en noviembre de 1526, consistentes en la construcción de un baluarte en la puerta de la ciudad¹⁵. A mayores de esto, dos años después se iniciaban las obras del castillo de San Antón, aunque en su primera versión no pasaba de ser una simple torre artillada (Soraluce, 1985, 104). Sin embargo, no hay constancia de la realización de más trabajos hasta que la firma de la Paz de Cambrai de 1529 que puso fin a la guerra y abrió una nueva etapa en la política exterior española, que iba a orientar el esfuerzo militar hacia el Mediterráneo y la lucha contra los turcos.

Entretanto en Galicia la muerte del gobernador don Antonio de la Cueva en marzo de 1530 daba lugar al nombramiento de un nuevo representante real, el infante don Juan de Granada, que contaba con una amplia experiencia de la gestión de asuntos militares¹⁶. Dicha capacidad iba a resultarle muy útil durante su larga estancia en el reino, por cuanto ejerció el cargo de gobernador y capitán general de Galicia durante 13 años, el mandato más extenso de todos los oficiales nombrados a lo largo del reinado (Saavedra Vázquez, 2000). Buena parte de su actividad estuvo destinada a garantizar la defensa de Galicia, tarea en la que llegó a ser sustituido en momentos

13 Archivo Municipal de A Coruña (AMC), Libros de Actas (LA), 1524, f. 7,

14 AGS, GYM, leg. 1, f. 162.

15 AMC, LA, 1526, f. 229v.

16 AGS, PR, 146 (5-1).

de enfermedad por el alcaide de la fortaleza de A Coruña, Juan López de Vivero. Dicho oficial parece haber formado parte de una familia vinculada a la fortaleza coruñesa desde épocas anteriores, por cuanto un Vasco de Vivero ya figuraba como gobernador de dicho castillo en 1478 y un Fernando de Vivero en 1507 (Rubio, 2012: 111-112).

En el caso de Juan López de Vivero cabe subrayar que iba a tratarse de un personaje llamado a cobrar creciente protagonismo militar, que se desarrolló en paralelo a la importancia que fue adquiriendo la ciudad desde el punto de vista defensivo. Ambas circunstancias se pusieron claramente de manifiesto durante la tercera guerra con Francia, desarrollada entre 1536 y 1538. En dicha coyuntura las noticias relativas a la preparación de armadas en Bretaña obligaron a retomar las habituales medidas defensivas, particularmente las destinadas a garantizar la defensa litoral mediante la fortificación de los principales puertos y la realización de alardes y rondas. Con tal motivo, en 1537 el alcaide Juan López de Vivero iba a enviar un informe al Consejo de Guerra en el que daba cuenta de su actuación, subrayando que había armado varios navíos a su costa, que se encargaron de alejar del litoral gallego a un total de 27 barcos de corsarios. Con todo, lo más significativo de su escrito era la información que proporcionaba sobre la situación de A Coruña. Desde su punto de vista, la ciudad constituía «la frontera principal de aquella comarca», pese a lo cual se encontraba «en tan mal orden que no se puede defender viéndolo sobre ella». De ahí sus recomendaciones para que se procediese a la fortificación del enclave y al establecimiento de soldados bien pagados tanto en éste como en otros puertos gallegos. Además, solicitaba también que el gobernador del reino residiese en A Coruña «todo el tiempo que pudiere»¹⁷.

Aunque esta última petición no llegó a adquirir rango legal, el gobernador don Juan de Granada iba a pasar largos períodos en A Coruña desde los inicios de la tercera guerra hispanofrancesa. Y en ese tiempo llegó a protagonizar un serio enfrentamiento con el conde de Andrade, al ocupar unas casas que eran propiedad del noble y que se negaba a desalojar, enfrentamiento en el que hubo de mediar el propio rey (García Oro, 1994: 460). Bien entendido que no fue el único roce que el representante real iba a tener con algunos destacados integrantes de la nobleza gallega, por cuanto también hubo de hacer frente a problemas importantes con el conde de Altamira. Su origen estuvo en el apresamiento ordenado por el gobernador de diversos soldados de la armada que se había reunido para la protección de las costas gallegas y estaba comandada por don Lope Osorio de Moscoso, conde de Altamira. Un incidente que iba a provocar un intenso cruce de reproches entre el conde —que pretendía tener jurisdicción sobre esos hombres por su condición de «capitán general de la costa de la mar»— y el gobernador, quien consideraba que se encontraban sometidos a su potestad¹⁸.

Bien es verdad que la escasa duración de la empresa, que sólo pudo mantenerse operativa durante un año, iba a evitar que la tensión entre ambas autoridades se prolongase en el tiempo. La limitada vigencia de la armada había sido resultado de los

17 AGS, GYM, leg. 13, f. 68.

18 AGS, CC, 231-71.

temporales, que obligaron a poner fin a la iniciativa, pero su puesta en marcha también constituyó buena prueba de las limitaciones que afectaban a Galicia en materia naval. No en vano el grueso de los barcos que la componían procedía de Vizcaya y su financiación debió realizarse con cargo a la hacienda real, contando con pequeñas aportaciones de las ciudades gallegas, particularmente de A Coruña. Esta circunstancia reflejaba la estrecha colaboración establecida entre el concejo herculino y las autoridades reales, una situación que estaba destinada a mantenerse a lo largo del reinado.

En todo caso, el escaso interés suscitado en el reino por el mantenimiento de la armada se explicaba por la convicción de las autoridades locales de que la protección del comercio marítimo era responsabilidad del monarca. De ahí los muchos problemas que habían de surgir cada vez que se planteasen iniciativas semejantes en el futuro, en tanto que las armadas reales eran concebidas entonces como empresas de carácter temporal, que se reunían cuando la presión corsaria arreciaba. De hecho, poco tiempo después del fin de la armada del conde de Altamira se iniciaron los trámites para la reunión de una nueva flota, que se esperaba poner en orden de combate en la primavera de 1539. Con este objetivo, en 1538 se solicitó al gobernador gallego una relación de las embarcaciones que se encontraban en los puertos del reino y que tenían las dimensiones suficientes para ser embargadas. En esencia, se trataba de navíos comerciales, naos y carabelas de entre 100 y 300 toneles, que carecían de artillería. La mayor parte de ellas —nueve sobre un total de 17 embarcaciones— se encontraban en la villa de Baiona y muchas eran portuguesas, como reflejo del intenso comercio establecido entre el sur de Galicia y el norte de Portugal. Bien es verdad que la noticia de un próximo embargo de navíos solía provocar el abandono de los recintos portuarios de muchos comerciantes, de ahí que tales operaciones tendieran a desarrollarse con el mayor sigilo y esas listas de barcos suelen estar incompletas. En este caso, sólo en Viveiro iba a localizarse un barco de grandes dimensiones, una carraca de 1000 toneles, que el gobernador consideraba «el mejor navío que ay dende Lebante a Poniente» por disponer de «cincuenta tiros de artillería», aunque necesitaba reparaciones por valor de 1 500 ducados, destinados en su mayor parte al calafateado del casco y la provisión de jarcia y cables¹⁹.

Aunque en junio del mismo año la tregua de Niza evitó el embargo de dichos navíos y se esperaba que la interrupción de las hostilidades hispanofrancesas se mantuviera durante diez años, en 1542 volvió a reactivarse el conflicto. Poco después, en febrero de 1543, se produjo el nombramiento de un nuevo gobernador de Galicia, don Álvaro de Mendoza, conde de Castro, quien debió enfrentarse a los mismos problemas que habían preocupado a sus antecesores. De hecho, iba a comenzar su mandato atendiendo a la orden real de iniciar nuevos preparativos defensivos y la búsqueda de información sobre la posible salida de alguna armada desde Francia²⁰. Unas diligencias destinadas a provocar las quejas de los regidores de Lugo, a quienes había ordenado encarcelar porque pagaron el sueldo al capitán de la compañía reunida en la ciudad sin contar con su autorización, un asunto que acabaría dirimiéndose ante el Consejo Real²¹.

19 AGS, GYM, leg. 22, f. 56.

20 AGS, GYM, leg. 22, f. 24.

21 AGS, Consejo Real (CR), leg. 256/17.

Sin embargo, la coyuntura del momento iba a exigir un comportamiento cada vez más resolutivo por parte del gobernador y capitán general, como reconocían las autoridades militares presentes en el reino, entre ellas el comandante de la armada cantábrica don Álvaro de Bazán²². En paralelo, y a medida que la tensión militar entre España y Francia cobraba fuerza, la corona debió desarrollar nuevos mecanismos institucionales para lograr una mayor contribución del reino a la política dinástica, una estrategia que conllevó la potenciación de las juntas de provincias. Bien es verdad que el recurso a las reuniones de ciudades, villas y municipios para colaborar con la corona ya se había iniciado con anterioridad, en tiempos de los Reyes Católicos. De hecho, las primeras referencias a la celebración de una «junta general» en Galicia para repartir el servicio otorgado en las Cortes de Sevilla corresponden al año 1500, aunque en dicha ocasión no sólo se convocó a las ciudades, sino que el llamamiento fue mucho más general (Eiras, 1995: 124). Habrá que esperar al reinado de Carlos V y a la etapa posterior a las Comunidades para que la convocatoria se restrinja a las localidades mayores.

Aunque habitualmente se considera que esa nueva forma de representación se inició en 1526, dos años antes la solicitud de una ayuda en hombres y dinero para hacer frente a la guerra en Navarra ya habría provocado la reunión de una junta de provincias, destinada a agilizar el servicio concedido aquel año²³. Con todo, fue en 1526 cuando la demarcación provincial se consolidó, merced al llamamiento efectuado a los procuradores de las cinco provincias en las que por entonces se dividía el reino —Santiago/Tui, A Coruña/Betanzos, Lugo, Mondoñedo y Ourense—. En dicha reunión el gobernador que los había convocado iba a lograr un considerable incremento del servicio, una situación indicativa del importante papel reservado al representante real en tales reuniones. En contrapartida, también las juntas comenzaron a cobrar importancia como defensoras de los intereses del reino, como iba a ponerse de manifiesto en la junta celebrada en Lugo en 1533, en la que acordaron nombrar un solicitador en la corte para efectuar gestiones a su favor.

A partir de esa fecha, y en tanto que el cobro de los servicios aprobados en Cortes adquirió carácter ordinario y su gestión quedó en manos de la Real Audiencia, las juntas de provincia perdieron su primigenia razón de ser. Sin embargo, las complicaciones de la política imperial en los años cuarenta iban a otorgarles nueva operatividad, al convertirlas en el medio más adecuado para canalizar la ayuda militar prestada a la corona por el reino. De este modo, las juntas de provincias comenzaron a otorgar subsidios propios, al margen de los servicios en Cortes, habiéndose documentado la celebración de reuniones con tal motivo en 1543, 1549, 1551 y 1552. Aunque la importancia de las concesiones realizadas en tales encuentros no admite comparación con las que llegaron a otorgarse en reinados posteriores, la celebración de dichas asambleas resultó fundamental para consolidar la institución, además de contribuir a perfilar su composición y afianzar su carácter representativo.

Estas primeras juntas de provincia iban a convertirse así en el germen de las futuras Juntas del Reino de Galicia, la asamblea que a partir de 1624 y tras la obtención

22 AGS, GYM, leg. 24, f. 33.

23 AGS, GYM, leg. 1, f. 162.

del voto en Cortes adquirió su forma definitiva como representación unitaria del reino. El proceso que permitió a la institución alcanzar tal grado de madurez fue largo e hizo de las relaciones entre el gobernador y las juntas un elemento clave para lograr la plena integración de la región en la política monárquica. Las primeras noticias relativas a la aprobación de concesiones de carácter militar específicamente gallegas se produjeron en el contexto de la tercera guerra hispanofrancesa. Con tal motivo en 1542 el reino de Galicia aprobaba un servicio de 1 000 peones destinados a combatir en el cerco de Perpiñán, cuya paga montaba 14 670 ducados que se repartieron entre las provincias²⁴. Bien es verdad que en adelante el grueso de las negociaciones establecidas entre el delegado real y los representantes provinciales iba a orientarse en otra dirección, dada la pretensión monárquica de que fuese el reino quien costease la formación de armadas para la protección de sus costas.

Tales empresas iban a convertirse en iniciativas cada vez más necesarias, ante el incremento experimentado por el corsarismo francés, que en las últimas décadas del reinado del emperador iba a redoblar sus ataques a los barcos mercantes que navegaban cerca de Galicia y a los pequeños puertos del reino. En tales condiciones, la estrategia de concentrar la infraestructura defensiva en dos o tres puertos mayores resultaba claramente insuficiente y el concurso de una flota de navíos artillados destinados a patrullar las costas parecía ineludible. Certo es que se trataba de operaciones gravosas, por cuanto el mantenimiento de barcos y tripulaciones resultaba costoso en dinero y exigente en términos logísticos. De ahí los escasos resultados derivados de la celebración de la junta de provincias reunida en Santiago con tal motivo en 1543. Pese a la insistencia del gobernador ante los procuradores provinciales en la necesidad de «formar armada», estos se resistieron a colaborar y la monarquía debió encargarse de la operación. Con tal objetivo iba a organizar una flota de mayores dimensiones que las previstas inicialmente, reuniendo hasta un total de 25 navíos en Galicia, Asturias, las Cuatro Villas y las Provincias Vascas y nombrando a don Álvaro de Bazán como capitán general de la misma²⁵. Esta concentración de fuerzas iba a permitirle enfrentarse con éxito a una armada francesa en Fisterra, aunque no fue la única tarea desarrollada por Bazán en Galicia. Durante su estancia en la región iba a encargarse también del embargo de algunos barcos, además de elaborar un amplio informe sobre la situación de los puertos, que juzgaba muy preocupante por su escasa fortificación y la falta de recursos para proceder a su reforzamiento²⁶.

Aunque al año siguiente la paz de Crepy puso fin al conflicto y permitió deshacer la armada, la postura adoptada por los representantes gallegos no pasó desapercibida en la corte. En consecuencia, cuando la situación volvió a repetirse pocos años después, la actitud del gobernador iba a ser mucho más resolutiva y con ello también sus presiones sobre los integrantes de la junta. El incremento de los ataques corsarios que siguió a la muerte de Francisco I en 1547 y la subida al trono francés de Enrique II de Francia iba a convertirse en la ocasión propicia para comprobarlo. El encargado de hacer frente a la situación fue el nuevo gobernador de Galicia, don Pedro Navarro, marqués de Cortes y mariscal de Navarra, que fue nombrado como tal el 12 febrero de 1548.

24 AGS, CR, leg. 256/17.

25 AGS, GYM, leg. 23, f. 77.

26 AGS, GYM, leg. 24, f. 31.

Al año siguiente de su llegada al reino el nuevo representante de la corona iba a reunir una nueva junta de provincias para solicitar su apoyo a la constitución de una nueva armada en la región. Previamente, había elaborado y enviado a la corte una estimación de las fuerzas a reunir, una flota modesta compuesta por tres navíos, dos de ellos de 150 y 100 toneles, junto a un tercero más pequeño, un galeón de 50 toneles. Según su propuesta, tales embarcaciones habían de contar con una tripulación de 200 marineros y una dotación de 100 soldados y 40 oficiales, más un general, dos capitanes y tres pilotos. El importe de la operación se calculaba en 2 322 000 maravedies, que se estimaba suficiente para su mantenimiento durante seis meses²⁷. Bien entendido que tales fondos no iban a proceder de las arcas reales, sino que debían ser sufragados mediante un tributo sobre las mercancías cargadas en los puertos de la región, de ahí la necesidad de contar con el apoyo de los diputados gallegos. Un plan muy completo que pronto iba a tropezar con dificultades.

La junta de provincias de 1549 iba a convertirse, de hecho, en una reunión convulsa debido a la negativa inicial de los reunidos a hacerse cargo de la iniciativa, por considerarla demasiado cara y escasamente eficaz. Unos argumentos similares a los manejados con motivo de la anterior junta de 1543, aunque en este caso su desarrollo iba a poner de manifiesto las distintas sensibilidades existentes entre las provincias. De hecho, la postura de la junta era consecuencia de la radical oposición mostrada por los representantes de Santiago/Tui, quienes consideraban que «no conviene a vuestro real servicio que se haga al presente armada alguna». Para defender su parecer argumentaban que la presencia de los corsarios era escasa y que su actividad tenía pocos efectos sobre la región «porque si algunos robos hazen son a portugueses y a otros nabíos de fuera del dicho reyno». Su financiación también era considerada excesiva y perniciosa para el comercio marítimo, por cuanto «los mercaderes y tratantes ansi naturales como extranjeros se irían a contratar y descargar a otros puertos». En consecuencia, consideraban que resultaría más provechoso para la región garantizar la protección de los recintos portuarios y dotar a los barcos mercantes de artillería.

Aunque el 30 de diciembre de 1549 las presiones del gobernador lograron que la junta acabase aprobando su propuesta sobre la armada y el establecimiento de una tasa sobre el pescado y los productos exportados desde Galicia²⁸, ese no fue el único elemento destacable de la reunión. La división registrada entre sus procuradores estaba destinada a convertirse en uno de los elementos llamados a debilitar la asamblea en adelante, de modo que las posturas divergentes entre provincias costeras e interiores, grandes y pequeñas, norteñas y meridionales iban a convertirse en una peligrosa constante. Una tendencia en la que destacaba el habitual posicionamiento coruñés a favor de las peticiones monárquicas, fruto del protagonismo alcanzado por la ciudad en el esquema defensivo del reino. Bien es verdad que no cabe restringir tales diferencias a las distintas sensibilidades de las provincias, como iba a ponerse de manifiesto con ocasión de la siguiente junta celebrada a instancias del marqués de Cortes.

27 AGS, CR, leg. 327/7.

28 AGS, GYM, leg. 36, f. 174.

Según el acuerdo alcanzado en su momento, el tributo establecido para la financiación de la armada sólo se mantendría vigente hasta 1551. Sin embargo, la situación del reino no había registrado grandes mejoras hasta entonces, sino todo lo contrario. De hecho, en el mes de octubre de ese mismo año las autoridades gallegas informaban del saqueo de «más de sesenta navíos», además de los robos sufridos por algunos pescadores y el ataque sufrido por los puertos de Fisterra y Corcubión. En consecuencia, el gobernador solicitaba «que alguna armada de S.M. vaya a andar por aquella costa de manera que los enemigos entiendan que está defendida y los contratantes puedan andar seguros». Una solicitud que no encontró el apoyo real, forzando la convocatoria de una nueva junta de provincias en diciembre de ese año.

La reunión estaba destinada a lograr que las provincias aceptasen sufragar una flota de cierta envergadura, capaz de hacer frente a la magnitud del desafío corsario, de modo que se esperaba reunir un total de 12 a 14 naos con una dotación de 1 500 hombres²⁹. Aunque la iniciativa no llegó a concretarse, la asamblea iba a resultar sumamente interesante, por cuanto la negativa a contribuir de los representantes provinciales impulsó una nueva estrategia por parte de la Real Audiencia y el gobernador. Su objetivo era lograr la colaboración de los puertos del reino al margen de la junta de provincias. De hecho, los representantes reales iban a ponerse en contacto con las localidades de Fisterra, Corcubión, Cee, Muxía y Viveiro, parte de las cuales aceptaron contribuir a la empresa con 500 ducados anuales. Una situación demostrativa del carácter todavía embrionario de la institución que actuaba en nombre del reino.

En este sentido, su siguiente convocatoria iba a resultar fundamental, por cuanto fue en 1552 cuando se documentó por primera vez la composición de la junta en su forma definitiva, como asamblea formada por siete procuradores de las ciudades cabezas de provincia tras la división de las antiguas provincias de Santiago/Tui y A Coruña/Betanzos (Eiras, 1995:142). Dicha reunión se produjo en el marco de la quinta guerra hispanofrancesa, que se desarrolló entre 1552-1556. Un momento en que la defensa de Galicia iba a verse muy comprometida, de modo que el gobernador debió insistir ante la corte en la necesidad de mejorar las fortificaciones, mantener una pequeña armada y enviar al reino a un sargento general «porque me quite de algún trabajo, que según está esta gente tan bárbara es menester que yo entienda en todo»³⁰.

La fortificación de A Coruña y el establecimiento de la armada también iban a convertirse en objetos de intensas diligencias por parte del marqués de Cortes en Galicia, quien no se limitó a reunir a los diputados del reino para lograr su contribución. Paralelamente, también mantuvo intensas conversaciones con algunos particulares que se mostraban dispuestos a involucrarse en la formación de la flota. En tanto que dichos tratos se desarrollaron al margen de las juntas provinciales, la situación volvía a incidir en la fragilidad de su posición como institución representativa del reino y mostraba la ambivalencia del gobernador, quien recurrió a las capitales de provincia cada vez con mayor frecuencia, pero no desdeñaba actuar sin su concurso. Como fruto de sus gestiones, en mayo de 1552 el representante real hacía saber a la corte que había alcanzado un acuerdo con algunos mercaderes asentados en el reino, quienes

29 AGS, GYM, leg. 42, f. 264.

30 AGS, GYM, leg. 47, f. 21.

se ofrecían a servir con 80 000 ducados anuales durante cuatro años para hacer frente a los gastos de su defensa. En compensación por esta contribución, los interesados aspiraban a obtener algunos salvoconductos para comerciar directamente con Francia, África y Berbería³¹.

Dicho acuerdo resulta muy significativo por varios motivos. En primer lugar, al revelar la existencia de una comunidad mercantil en Galicia lo suficientemente potente para impulsar un pacto de esa envergadura. En segundo término, al mostrar la disposición de dichos comerciantes a mantener tratos con los franceses, pese a la guerra que se libraba contra ellos en ese momento. Desde el punto de vista institucional el asunto ofrece también otros elementos de comentario, derivados de la reacción que iba a provocar en las ciudades gallegas. No en vano éstas iban a mostrarse dispuestas a participar en la compañía comercial, de modo que «el dicho Reyno de Galizia y los mismos mercaderes» se harían cargo de la contratación con los territorios señalados. En este sentido, el 28 de mayo hacían llegar un memorial al rey indicando que dichos mercaderes pertenecían a «las principales compañías y más caudalosas destos vuestros Reynos, y son naturales dellos». Por su parte, las ciudades se ofrecían a contribuir a la fortificación y a la armada, siempre y cuando obtuviesen la autorización real para establecer una sisa o a un repartimiento que les permitiera hacer frente a los gastos, o bien pagarlos mediante sobras de rentas. Igualmente se comprometían a obtener un dictamen de los catedráticos en leyes de la Universidad de Salamanca que justificase el trato con los enemigos.

Esta disposición de las localidades gallegas a colaborar en la iniciativa demuestra la confluencia de intereses existente entre las oligarquías ciudadanas y los grupos mercantiles establecidos en el reino, una circunstancia que ya se había puesto de manifiesto con motivo de la concesión de la Casa de Contratación de A Coruña. En todo caso, la lentitud con que iba a discurrir el asunto acabó forzando la puesta en marcha de medidas alternativas, que permitieran hacer frente a las necesidades defensivas de Galicia con mayor rapidez. Con tal objetivo, el gobernador iba a utilizar dos vías diferentes para resolver las necesidades de protección de la costa y la formación de la armada. Así, promovió la reunión de una nueva junta de provincias, asamblea en la que iba a acordarse el establecimiento de una sisa general durante dos años sobre los productos exportados desde Galicia, tanto por vía marítima como terrestre. Su importe estaba destinado en sus dos terceras partes a sufragar la fortificación de A Coruña, mientras el tercio restante debía servir para pagar el sueldo de algunos oficiales encargados de coordinar a las milicias litorales. Paralelamente, el marqués convocó también a diversos representantes de los puertos del reino con el objetivo de formar una armada de 12 volanteros y zabras destinada a patrullar la costa.

Esta actividad del gobernador era consecuencia de la inquietud existente en las localidades costeras ante los embates corsarios y del incremento de la belicosidad que se estaba experimentando en el reino. En dicho contexto cabe entender mejor el plan enviado en ese mismo año por el alcaide de la fortaleza de La Coruña, Juan López de Vivero, al entonces príncipe Felipe proponiendo la organización de una expedición destinada a la invasión de Bretaña desde esa ciudad. Según su propuesta,

31 AGS, GYM, leg. 47, f. 34.

la empresa exigía disponer de 12 galeones —dos de ellos de más de 500 toneles—, 40 zabras, 20 carabelas y 12 lanchas, además de 3 000 marineros y 6 000 soldados, fuerzas que suponían un gasto estimado de 40 000 ducados mensuales³². Significativamente, el interesado se comprometía a coordinar ese esfuerzo «dando Vuestra Alteza los salvoconductos y licencias para contratar en Francia y África y Berbería», una intención reveladora de la importante conexión existente entre los comerciantes promotores del plan y las autoridades de la capital herculina. En paralelo a esta consideración cabe resaltar también que la iniciativa suponía abandonar la habitual política defensiva para impulsar una operación de invasión, un cambio del que se hacía eco el propio promotor de la empresa al señalar que ésta serviría para «metelle la guerra en las entrañas de Francia»³³.

Pese a la contundencia de dicho argumento, la falta de dinero iba a impedir la realización del proyecto, al tiempo que la autorización de la sisa concedida por las ciudades gallegas se estancaba en la corte. Entretanto, la situación en Galicia era cada vez más difícil y el gobernador insistía en la necesidad de una rápida resolución, de ahí que el 21 de agosto de 1552 señalase que «para esto se enbió un mensajero con todos los despachos a suplicar a vuestra alteza y nunca a avido respuesta aunque a muchos días»³⁴. En paralelo, el delegado real iba a promover el armamento de algunos barcos para hacer frente a los corsarios, cuyas acciones contra los buques franceses permitieron la captura de algunos hombres, aunque no resultaron suficientes para poner fin a la indefensión de la costa.

Finalmente, a comienzos del mes de septiembre las autoridades gallegas recibían la notificación de que la sisa destinada a la fortificación de la capital herculina había recibido la aprobación real. Bien entendido que esta decisión no puso fin a los problemas, por cuanto iba a provocar un conflicto institucional de calado, dado que las localidades de Viveiro y Baiona se opusieron a la concesión. En este sentido, las villas descontentas no se limitaron a manifestar su desacuerdo, sino que también apelaron al Consejo Real con el argumento de que no habían sido consultadas al respecto. Al margen del asunto concreto que había motivado la controversia, la razón empleada era relevante, en tanto que cuestionaba directamente la representatividad de las ciudades como cabezas de sus respectivas provincias. Una situación que resultaba muy peligrosa a juicio del gobernador gallego «pues todas las veces que quisiere este reyno servirle podría aver contradiccion de qualquiera de los lugares que no son cabezas de provincia»³⁵. También las ciudades pedían al Consejo que no se escuchase a los lugares rebeldes, porque «será ocasión que para adelante ellos y otros tengan semejante atrevimiento»³⁶. En este sentido, aludían a la posibilidad de que llegaran a producirse algunos desórdenes en el reino por tal motivo, una cuestión que no era totalmente infundada considerando la división que llegó a generar en el concejo de Viveiro, en donde la facción contraria a la sisa había intentado el

32 AGS, GYM, leg. 47, f. 198.

33 AGS, GYM, leg. 47, f. 52.

34 AGS, GYM, leg. 52, f. 3.

35 AGS, GYM, leg. 46, f. 84.

36 AGS, GYM, leg. 46, f. 85.

nombramiento de un corregidor por parte del propio Consejo Real³⁷. Finalmente, a finales de febrero de 1553 la sisa comenzó a cobrarse, de modo que el gobernador pudo mostrarse altamente satisfecho de una gestión que permitía al monarca «hacer guerra sin dineros». Bien entendido que el grueso de los fondos se destinó a la fortificación de capital herculina, mientras el resto de los puertos seguían sumidos en la desprotección y sometidos a la presión de los corsarios.

En 1556 la abdicación de emperador y el inicio de nuevo reinado abría un nuevo tiempo en Galicia, en el que el modelo militar que pivotaba sobre la ciudad de A Coruña estaba llamado a cobrar verdadera importancia. Su conversión en base de las armadas reales iba a involucrar no sólo a la ciudad, sino a todo el reino en las grandes operaciones navales de la corona. Una estrategia que devolvió a la región el protagonismo logrado en tiempos de Carlos V y a la capital herculina parte del estímulo comercial perdido tras el desmantelamiento de la Casa de Contratación.

CONCLUSIONES

El acercamiento historiográfico al imperio de Carlos V ha experimentado grandes cambios en las últimas décadas, de modo que la atención de los investigadores se ha orientado de manera creciente al estudio de su compleja configuración territorial y política. La enorme extensión de los dominios heredados y su dispersión geográfica iban a convertirse así en elementos destinados a otorgar particular interés al estudio de las estrategias de integración desarrolladas por la monarquía con el objetivo de lograr una cierta cohesión de sus reinos. Más allá de los factores inherentes al hecho de disponer de un soberano común, el emperador debió desplegar numerosos mecanismos de carácter político, institucional o cultural para lograrlo, facilitando con ello la colaboración de las élites territoriales y locales en la política de la corona. Una realidad que en el caso de Galicia exigió previamente el control de la nobleza y obligó a retomar algunas de las medidas impulsadas por sus abuelos, los Reyes Católicos.

A mayor abundamiento, la nueva política de carácter imperial iba a otorgar gran importancia al control de los mares, una realidad que suponía una gran oportunidad para la región debido a su estratégica posición geográfica y su extenso litoral. La celebración de las Cortes de 1520 en Galicia fue la ocasión que permitió al reino participar de la expansión marítima propiciada por los descubrimientos geográficos y alentada por los intereses mercantiles, de modo que la concesión a la ciudad de A Coruña de la Casa de Contratación para la Especiería iba a convertirse en la manifestación más acabada de la nueva realidad. Y aunque las expectativas creadas con tal motivo acabaron malográndose, el apoyo de la corona a la capital herculina iba a mantenerse a lo largo del reinado, en consonancia con su carácter de principal núcleo realengo del reino.

Bien es verdad que la nueva coyuntura política hizo que las estrategias de fomento del comercio hubieran de sustituirse por las orientadas a su protección, otorgando más importancia a las medidas destinadas a la defensa del litoral. Un enfoque que

37 AGS, CC, leg. 38.

exigió reforzar los mecanismos institucionales existentes y crear otros nuevos. El reforzamiento de la figura del gobernador y capitán general fue la principal manifestación de los primeros y las reuniones de las juntas de provincias de los segundos, un factor que contribuyó a reforzar la posición de las ciudades y su progresiva consolidación como representantes del reino. El binomio gobernador/ciudades iba a convertirse así en un factor fundamental para impulsar la política de la corona en Galicia, un elemento que jugaba a favor de A Coruña e iba a sentar las bases de su desarrollo en paralelo al despliegue de la política imperial.

BIBLIOGRAFÍA CITADA

- ARTAZA MONTERO, M.M. (2021). «A perda e a recuperación do voto en Cortes do reino de Galicia». En P. Saavedra (ed.). *A unha voz na metade do reino Cincocentos anos da Xunta de Melide*. Santiago de Compostela, Consello da Cultura Galega, 70-100.
- BLOCKMANS, W. (2000). *Carlos V. La utopía del imperio*. Madrid, Alianza.
- BOUZA ÁLVAREZ, F. (2010). «La configuración de la Monarquía Hispánica». En D. García Hernán (coord.). *La historia sin complejos, la nueva visión del Imperio Español*. Madrid, Ed. Actas, 70-78.
- EIRAS ROEL, A. (1984). «Sobre los orígenes de la Audiencia de Galicia y sobre su función de Gobierno en la época de la Monarquía absoluta», *Anuario de Historia del Derecho español*, LIV, 323-384.
- (1995). «Las Juntas del Reino de Galicia: orígenes y proceso de institucionalización», *Obradoiro de Historia Moderna*, 4, 115-182.
- ELLIOTT, J.H. (2001). «Monarquía compuesta y monarquía universal en la época de Carlos V». En J.L Castellano y F. Sánchez-Montes (coords.). *Carlos V. Europeísmo y Universalidad*. Madrid, Sociedad Española para la Conmemoración de los Centenarios de Felipe II y Carlos V, vol. V, 699-710.
- ENCISO RECIO, L.M. (2001a). «Huellas de universalismo y europeísmo en Carlos V». En J.L. Castellano y F. Sánchez Montes, (coords.). *Carlos V. Europeísmo...*, vol. I, 125-144.
- (2001b). «Huellas de la hispanización de Carlos V». En E. Belenguer Cebriá (coord.), *De la unión de Coronas al Imperio de Carlos V*. Madrid, Sociedad Estatal para la Conmemoración de los Centenarios de Felipe II y Carlos V, vol. 3, 515-536.
- FERNÁNDEZ ALBALADEJO, P. (1992). *Fragmentos de Monarquía. Trabajos de historia política*. Madrid, Alianza Editorial.
- FERNÁNDEZ ÁLVAREZ, M. (1976). *Carlos V, un hombre para Europa*. Madrid, Cultura Hispánica.
- FERNÁNDEZ VEGA, L. (1982). *La Real Audiencia de Galicia órgano de gobierno en el Antiguo Régimen (1480-1808)*. A Coruña, Diputación Provincial.
- GARCÍA CÁRCEL, R. (2001). «La Leyenda Negra de Carlos V». En J.L. Castellano y F. Sánchez-Montes, F. *Carlos V. Europeísmo...*, vol. I, 159-176.
- GARCÍA ORO, J. (1987). *Galicia en los siglos XIV y XV*. A Coruña, Fundación Pedro Barrié de la Maza, conde de Fenosa.
- (1994). *D. Fernando de Andrade, conde de Villalba*. Santiago de Compostela, Xunta de Galicia.
- LADERO QUESADA, M.A. (1993). *Castilla y la conquista del reino de Granada*. Granada, Universidad de Granada
- (2005). «La Hermandad en Galicia, 1490-1498», *Cuadernos de Estudios Gallegos*, Tomo LII, fascículo 118, 239-287.
- (2010). *Ejércitos y armadas de los Reyes Católicos, 1494-1504*. Madrid, Real Academia de la Historia.

- LÓPEZ DÍAZ, M. (2005). «La política isabelina en Galicia: sus efectos sobre los poderes reales». En M.V. López-Cordón y G. Franco (coords.). *La Reina Isabel y las reinas de España: realidad, modelos e imagen historiográfica*. Madrid, Fundación Española de Historia Moderna, 233-256.
- PÉREZ, J. (2001). «Las Comunidades de Castilla». En E. Belenguer Cebriá (coord.). *De la unión de Coronas...*, vol. II, 241-258.
- PRESEDO GARAZO, A., (2021). «As estirpes nobres galegas a comezos dos tempos modernos, en particular as que participaron na Xunta de Melide». En P. Saavedra, (ed.). *A unha voz na metade...*, 106-123.
- RIVERO RODRÍGUEZ, M. (2000), «La Corona de Aragón, metáfora de la monarquía de Carlos V. Gattinara y sus ideas sobre el gobierno (1519-1520)». B. García García. *El Imperio de Carlos V. Procesos de agregación y conflictos*. Madrid, Fundación Carlos de Amberes, 97-110.
- ROURA, L. (2001). «Carlos V y la idea del Imperio en el pensamiento moderno». En J.L. Castellano y F. Sánchez Montes, (coords.). *Carlos V. Europeísmo...*, vol. I, 251-260.
- RUBIO MARTÍNEZ, A. (2012). «La tenencia de fortalezas del reino de Galicia a finales del siglo XV: una aproximación a su estudio a partir de la documentación hacendística», *Castillos de España. Publicación de la Asociación Española de Amigos de los Castillos*, 165-166, Año LVIII, 107-122.
- (2016). El reinado de los Reyes Católicos en Galicia: actividad económica y fiscalidad regia. Anejo 43 de *Cuadernos de Estudios Gallegos*.
- RUIZ IBÁÑEZ, J.J. (2018). «Una Monarquía policéntrica (Introducción)». En X.M. Núñez Seixas (coord.). *Historia mundial de España*. Madrid, Destino, 211-214.
- SAAVEDRA FERNÁNDEZ, P. (1986). «La administración señorial en la Galicia Moderna», *Hispania*, n.º 58, 198, 185-212.
- (2021). «A Xunta de Melide vista cincocentos anos despois». En P. Saavedra, (ed.). *A unha voz na metade...*, 24-45.
- SAAVEDRA VÁZQUEZ, M.C. (2000). «Los gobernadores y capitanes general de Galicia». En A. Eiras Roel (coord.). *El reino de Galicia en la época del emperador Carlos V*. Santiago de Compostela, Xunta de Galicia, 65-97.
- (2018). «Barcos, puertos y construcción naval en Galicia durante la época de los descubrimientos». En D. González Cruz (ed.), *Barcos y construcción naval entre el Atlántico y el Mediterráneo en la época de los Descubrimientos (siglos XV y XVI)*. Madrid, C.S.I.C., 119-152.
- SORALUCE BLOND, J.R. (1985). *Castillos y fortificaciones de Galicia. La arquitectura militar de los siglos XVI-XVII*. A Coruña, Fundación Pedro Barrié de la Maza, conde de Fenosa.
- YUN CASALILLA, B. (2009). *Las redes del imperio: élites sociales en la articulación de la Monarquía Hispánica, 1492-1714*. Madrid, Marcial Pons.





■ Fernando de Ojea. Mapa do Reino de Galicia. 1598



DEL ATLÁNTICO AL PACÍFICO: GALICIA EN EL CONTEXTO DE LA EXPLORACIÓN OCEÁNICA

DAVID RODRÍGUEZ COUTO

UNIVERSIDAD NACIONAL DE EDUCACIÓN A DISTANCIA

Cuando en 1522 el emperador Carlos V resolvió centralizar en A Coruña la organización de las iniciativas descubridoras y el desarrollo mercantil de la especiaría, con la fundación de una Casa de la Contratación para tal fin, implícitamente estaba reconociendo la importancia del viejo reino de Galicia en la configuración del nuevo tablero ultramarino. De hecho, entre las muy diversas entidades territoriales del patrimonio adquirido por la dinastía española de los Habsburgo, Galicia, ubicada en el noroeste de la península ibérica, demostraría ser clave para la proyección del poderío marítimo de la Monarquía hispánica, por su posición geográfica privilegiada y su natural interacción con el océano Atlántico y el mar Cantábrico desde tiempos ancestrales.

En términos geográficos, Galicia, con más de 1.500 km de costa, es la región española con más litoral. En sus características rías se hallan bahías y puertos protegidos de fácil atraque, que, con un clima húmedo, templado, y de copiosas precipitaciones, ha favorecido un entorno fértil, rico en biodiversidad marina, y una variada masa forestal. Todo esto determinó el desarrollo de su geografía humana y en buena medida el que hoy podamos hablar de un importante sustrato histórico, que no por obvio también debemos mencionar, aunque solo sea de pasada, para comprender la relación consustancial de este territorio con el mar (Dubert, 2024: 13-25; González García, 2024: 53-84; López Carreira, 2024: 85-108; López Veiga, 2024, vol. I: 18-190). En un somero repaso cronológico de los diversos avatares y actores que evi- dencian esta relación, documentados desde la Prehistoria hasta nuestros días, la fundación de la Casa de la Especiaria en A Coruña tiene especial interés por inscribirse en plena Era de los Descubrimientos. Si bien los viajes marítimos de larga distancia no eran una novedad antes del siglo XVI, se asistía entonces por primera vez a la configuración de una eminente historia global, fruto de las exploraciones oceáni- cas que se habían producido y se estaban produciendo, que acabarían por conectar

los cuatro continentes y cimentar las bases del consiguiente intercambio material, humano y cultural a escala planetaria, de consecuencias totalmente trascendentales (Arnold, 2021: 24).

En ese sentido, la concesión del mencionado privilegio mercantil de A Coruña en el reinado de Carlos V posiblemente sea la ocasión en la que Galicia estuvo más cerca en la Edad Moderna de cambiar su destino. Otra cuestión serían los motivos del fracaso de este proyecto y la de cualquier intento por retomarlo que, naturalmente, escapa a la lógica del actual «pensar geográficamente», para que los gobiernos tomen decisiones en provecho de todos (Murphy, 2019). Desde la ventajosa perspectiva que hoy nos confiere la distancia con los hechos, podemos decir que, desde el nacimiento del Estado moderno en el siglo XV hasta finales del Antiguo Régimen, el aprovechamiento de los recursos del reino de Galicia no siempre lo determinaría una adecuada «lente geográfica»; siendo esta más bien condicionada por el vaivén de la atención política hacia los diferentes y cambiantes escenarios internacionales. Su orografía y ubicación periférica respecto al centro del poder complicaban una correcta percepción de tales recursos, a la vez que generaba una imagen confusa al exterior y perpetuaba algunos tópicos sobre sus tierras y habitantes. También contribuyó a este desconocimiento el que no se desarrollasen plenamente hasta el siglo XVIII las obras que combinan la geografía y la historia del reino de Galicia y que mucho de lo escrito fuese de dudosa calidad y dirigido a satisfacer a una escogida élite (Rey Castelao, 2012: 15-24). Aunque destacados ilustrados como fray Martín Sarmiento o José Cornide subrayarían todo ese potencial ignorado —mediante una vasta ambición enciclopédica o bien impulsando la cartografía y el estudio de los recursos marítimos respectivamente¹, la vital importancia que tuvo el mar para Galicia y la influencia que ejerció en el curso de su historia no fue ponderado hasta tiempos recientes.

A nivel historiográfico habría que esperar a la década de 1980, con el influjo de la escuela de los Annales, para abrir el camino a la investigación de distintos temas como la actividad pesquera y el comercio marítimo —principalmente de la Edad Moderna— que aportaría una imagen más completa de lo que era la mera narrativa de grandes personajes y episodios. Este interés fue visible a principios del siglo XXI, en el simposio celebrado en Pontevedra sobre historia marítima (Calo Lourido, 2003), en la publicación de tesis doctorales (Armas Castro, 1992; Menard, 2009; Juega Puig, 2014) o en la reciente obra colectiva coordinada por Isidro Dubert (2024). Si nos ceñimos a las exploraciones oceánicas habría que citar el congreso sobre la presencia de España en América que en 1987 organizó el Departamento de

1 Entre las obras de Cornide, véase *Memoria sobre la Pesca de Sardina en las Costas de Galicia* (Madrid, 1774); *Ensayo de una historia de los peces y otras producciones marinas de la costa de Galicia [...] con un Tratado de las diversas pescas y de las redes y aparejos con que se practica* (Madrid, 1788). *Las Cassiterides o islas del estao restituidas a los mares de Galicia: disertación crítica en que se procura probar que estas islas no son las Sorilingas como pretende e su Britania Guillermo Cambden, y si las de la costa occidental del reino de Galicia* (Madrid, 1790); y *Explicación del mapa corográfico de la antigua Galicia, arreglado a las descripciones de los geógrafos griegos y romanos, con una lista de la correspondencia de los nombres antiguos a los modernos* (Madrid, 1790). En Cornide de Folgueira y Saavedra, José. Diccionario Biográfico electrónico (DB-e) de la Real Academia de la Historia (RAH). Disponible en <https://historia-hispanica.rah.es/biografias/12054-jose-cornide-de-folgueira-y-saavedra> [consultado el 25/VIII/2024].

Historia de América de la Universidad Complutense de Madrid en el Pazo de Mariñán (Bergondo, A Coruña), cuyas actas recogieron algunos trabajos sobre la aportación gallega a la náutica y la geografía (Chocano Higueras, 1989: 1-11; Cabrero, 1989: 11-24; Cuesta Domingo, 1989: 77-90; Bañas Llanos, 1989: 217-228). Poco después, con motivo del V Centenario del Descubrimiento de América, la Xunta de Galicia editó la colección «Galicia é América», donde se publicaron, entre otros, el libro de Amancio Landín Carrasco (1991) dedicado a la huella de los gallegos en los descubrimientos oceánicos. Pasarían bastantes años hasta que en el marco de la conmemoración del V Centenario de la Primera Vuelta al Mundo, el Consello da Cultura Galega organizó la exposición *Inventio Mundi*, para acercar al público general una síntesis de la contribución gallega en la historia de las navegaciones transoceánicas².

Con todo, en la abundante bibliografía existente sobre las conquistas y exploraciones oceánicas, el papel de Galicia y los gallegos sigue siendo marginal y relegada a menudo a una posición subordinada. A las razones ya expuestas habría que sumar otros factores a considerar. Uno sería la brecha que todavía separa a España con otros países europeos en cuanto a la consolidación en universidades de cátedras y grupos de investigación sobre historia marítima, por lo que desde el siglo XIX y buena parte del XX el grueso de la bibliografía española sobre viajes, descubrimientos y cartografía nace en el ámbito militar y está orientada a ilustrar las viejas glorias navales españolas, en la corriente del positivismo histórico³. Otro es la brecha existente, si bien cada vez menor, entre la preferente atención dada al Mediterráneo frente al Atlántico, claro reflejo del manido postulado de definir cultural y geográficamente a España como un país mediterráneo, y estimulada por la influencia de la obra pionera de Fernand Braudel —*La Méditerranée et le monde méditerranéen a l'époque de Philippe II*—, que, con numerosas ediciones en español desde su publicación en 1949 (Braudel, 2019), fue texto de referencia y despegue para otras investigaciones.

Sea como fuere, para considerar los efectos de la geografía y la economía en la historia total debemos también caracterizar a las sociedades atlánticas en una perspectiva global, como se ha hecho con el espacio mediterráneo, bajo una nueva concepción de sujeto histórico, y analizar al hombre en sus relaciones con el medio que lo rodea. En ese sentido, contextualizar un espacio atlántico de gran interés marítimo como Galicia es un tema de primera categoría y, sin embargo, no suficientemente bien tratado por la historiografía pese a que, desde hace ya algún tiempo, contamos con trabajos que, además de insistir en las distintas vías de investigación abiertas por la denominada *Atlantic History*, nos han advertido también del proceso de atlantización de la ciencia ibérica en el marco de la historia de la ciencia, siendo la praxis náutica uno de los pilares fundamentales (Sánchez Martínez, 2014: 1-29; Moreno Madrid, 2021: 1-15). Por todo ello, la efeméride del V Centenario de la partida de la expedición de García Jofré de Loaysa desde el puerto de A Coruña, al soporte del mencionado proyecto de la Casa de la Especiaría, es una ocasión que no deberíamos

2 Disponible en: <https://consellodacultura.gal/todos.php?serie=Inventio%20Mundi> [consultado el 01/VIII/2024].

3 Véanse, por ejemplo, la universidad de Harvard: <https://histsci.fas.harvard.edu/people/graduate-research-interests/oceans-history>; o Leiden: <https://www.universitleiden.nl/en/education/study-programmes/master/history/colonial-and-global-history/maritime-history>; o Ámsterdam: <https://www.aup.nl/en/series/maritime-humanities-1400-1800> [consultado el 19/V/2024].

dejar escapar para reflexionar sobre todas estas cuestiones planteadas y situar a Galicia en el contexto de las exploraciones oceánicas que trataron de hacer posible la conexión del Atlántico con el Pacífico.

1. LA EXPANSIÓN MARÍTIMA IBÉRICA HASTA EL TRATADO DE TORDESILLAS

Habría que matizar la vieja idea de que Galicia tuvo una participación tardía en la Era de los Descubrimientos (Landín Carrasco, 1991: 8), apelando a lo que se ha pretendido obviar: los mareantes del noroeste peninsular ya habían desarrollado una intensa actividad marítima desde tiempo antes, siendo parte de los engranajes necesarios que permitieron el posterior movimiento exploratorio de largo recorrido. En ese sentido, desde la perspectiva de las nuevas tendencias historiográficas se abren muchas ventanas de análisis que permitirían comprender cómo determinados espacios y coyunturas generan escenarios propicios para la emergencia de procesos históricos. Desde la historia global hasta la microhistoria, pasando por la historia de las mentalidades, este giro implica desplazar la mirada del acontecimiento o personaje aislado hacia las redes de causalidad más amplias que lo sostienen. De este modo, al hablar de la referida actividad marítima, debemos entender que tras esta se hallan diversos factores que configuran los marcos de posibilidad en los que determinados personajes o fenómenos pueden surgir y consolidarse.

El principal problema al pretender documentar a los actores de esta actividad, máxime cuanto más retrocedemos en el tiempo, es la escasez de documentación escrita sobre estos respecto a los grupos privilegiados. Por tanto, para profundizar en el tema es necesario indagar en todo tipo de fuentes escritas, incluyendo las arqueológicas —todavía poco explotadas—, las fuentes visuales, la historia comparada y la etnografía. Reflejo de esta actividad y rasgo de identidad propio de la cultura marítima atlántica peninsular, es la documentación generada por las cofradías de pescadores, poderosas entidades corporativas de base gremial en las que los asociados pretendían monopolizar la explotación de zonas de mar. Especialmente significativa es la documentación conservada de la cofradía del *Corpo Santo* del gremio de mareantes de la ría de Pontevedra, por la cual se ha podido comprobar cuestiones relacionadas con el tráfico marítimo, las mercancías y el pujante negocio de la pesca, cuyo reflejo en el patrimonio arquitectónico tiene su magnífico exponente en la obra de la iglesia de Santa María la Mayor. El comercio marítimo gallego, no obstante, se remonta a mucho tiempo atrás, y en todo caso es corroborado desde mediados del siglo XII por una serie de reconocimientos de privilegios, foros, y donaciones de distintas poblaciones costeras hechas por los reyes (Armas Castro, 1992: 50-58; Calo Lourido, 2003: 21-36; Dubert, 2012: 217-222). Las vías marítimas con el norte de Europa fueron consolidadas pronto por el efecto combinado de las peregrinaciones a Santiago de Compostela y el comercio. Este último factor, impulsado por el tráfico de distintos productos (principalmente pescado, madera, vino, hierro, paños y cuero), permitió ampliar contactos con otros puertos de Andalucía, Levante, la costa atlántica francesa, Inglaterra, Flandes y Portugal. Incluso se ha podido documentar en la segunda mitad del siglo XV la presencia de barcos gallegos en puertos de

Cataluña, Génova, Nápoles o Sicilia (Armas Castro, 1992: 173-213; Dubert, 2024: 25-26; López Carreira, 2024: 89).

Además de los productos, estos caminos marítimos permitían un flujo de bienes intangibles que pudieron tener un impacto a todos los niveles. Me refiero a la transferencia de conocimientos. A modo de ejemplo interesaría recordar el proyecto del arzobispo Diego Gelmírez en el siglo XII, cuando llegaron a las atarazanas de Iria Flavia maestros constructores de Génova, y en un sincretismo de conocimiento náutico —aunando experiencia atlántica y mediterránea— se diseñó un tipo de galera precursora de otros barcos que habrían de usar castellanos y portugueses. Por documentos conservados como la carta foral de Gaia, sabemos de una larga lista de naves usadas por los portugueses —además de la galera— cuya tipología es igual a las empleadas en Galicia bien para el cabotaje o la navegación a larga distancia (Calo Lourido, 2003: 24-25). En esa misma línea se colige que paralelo al tránsito comercial —y a las operaciones navales militares— hubo un flujo constante de conocimientos náuticos y geográficos en la natural interacción de estos espacios próximos. Así es posible documentar continuos desplazamientos a las costas gallegas de mareantes portugueses, y viceversa. Pero es sobre todo a partir del siglo XV, con el negocio del pescado y las salazones, cuando la presencia de los gallegos se hace más intensa para abastecer distintos puertos lusos (Gaia, Viana, Vila do Conde, Fão, Póvoa de Varzim, Matosinhos, Porto, Aveiro...) a la vez que su radio de acción se expande hasta el Mediterráneo central (Armas Castro, 1992: 194-198). Desde tiempos medievales, por tanto, Galicia y Portugal compartieron lazos culturales y económicos que influyeron en la evolución de su navegación oceánica. La similitud lingüística y cultural llevó, en numerosas ocasiones, a que los gallegos fueran confundidos con portugueses, una confusión que se extendió incluso en la documentación de la época. Es preciso reconocer que, durante los siglos XV y XVI, la noción de identidad nacional y las delimitaciones estatales carecían de la rigidez de como lo entendemos hoy, lo que permitía que marinos, comerciantes, religiosos y soldados transitaran entre territorios con relativa facilidad (Elliott, 2006: 393; Arnold, 2021: 65). En ese sentido, el intercambio de conocimientos náuticos, especialmente en lo que concierne a los vientos y corrientes atlánticas, fue clave en la futura expansión portuguesa y no resultaría extraño, por eso, que muchos de los avances tecnológicos atribuidos exclusivamente a los lusos tuvieran también un origen compartido con los gallegos.

No cabe duda de que el salto de los pueblos ibéricos hacia los inciertos caminos de ultramar se produjo mucho antes, sin embargo, tradicionalmente se toman dos fechas simbólicas de partida, más relacionadas con el vigor político. Por una parte, los portugueses fueron los primeros en iniciar su expansión marítima al final de su reconquista, certificada en 1249 con la toma del Algarve. En el caso de los españoles sería con la reconquista de Granada en 1492, el último bastión del reino Nazarí. En ambos casos, el impulso exploratorio se debió a factores de orden espiritual o religioso —proseguir la empresa evangelizadora tras la Reconquista—, pero también pesaron razones puramente económicas, así como factores políticos o demográficos no menos importantes (Landín Carrasco, 1991: 15-16). Durante el tiempo comprendido entre sendas fechas simbólicas los portugueses habían realizado importantes

avances y los españoles ya habían colonizado las islas Canarias. El interés por llegar a las terminales de las rutas de oro de África occidental y al legendario reino cristiano del Preste Juan constituyeron los principales incentivos de la exploración de la costa atlántica africana, siendo la conquista de Ceuta (1415) un primer paso en esa dirección. Al subir al trono Juan I y bajo el patrocinio de su hijo el infante Don Enrique, más conocido como el príncipe Enrique el Navegante, los portugueses iniciaron un programa sistemático de exploración, perfeccionando técnicas de navegación, la construcción de naves —como la carabela— y el uso del astrolabio y la brújula. Estas innovaciones permitieron el descubrimiento de los archipiélagos de Madeira (1425) y las Azores (1426). En la exploración de las costas africanas, uno de los primeros hitos en la expansión marítima europea se produjo cuando Gil Eanes rebasó el cabo Bojador en 1434 y rompió con la barrera psicológica del «mar tenebroso». La Escuela de Sagres, impulsada por Enrique el Navegante, consolidó este proceso al sistematizar el conocimiento náutico y cartográfico. En este proceso, uno de los mayores logros de la navegación portuguesa fue comprender las corrientes oceánicas y la necesidad de realizar *as voltas do mar* —unas maniobras trazando un amplio 8 en el océano— que permitieron llegar al Atlántico Sur y, a la inversa, regresar a la Península desde esas latitudes, aprovechando los vientos alisios y las corrientes favorables (Arnold, 2021: 93).

La Guerra de Sucesión Castellana (1475-1479) ralentizaría este avance y marcó un punto de inflexión en la relación entre Galicia y Portugal. Durante la contienda, la nobleza gallega apoyó mayoritariamente a Juana de Castilla, casada con Alfonso V, lo que la alineó con Portugal. A pesar de que la guerra no interrumpió los contactos marítimos comerciales entre Galicia y Portugal, el tráfico a larga distancia se redujo durante estos años. Después de la guerra, con la implementación de la política de los Reyes Católicos se cortaron muchas de las relaciones comerciales y náuticas que tradicionalmente habían unido a gallegos y portugueses, entre quienes además existían estrechas relaciones familiares. También en los estamentos privilegiados se produce el abandono de la proyección atlántica hacia Portugal e Inglaterra (López Carreira, 2024: 95, 105-107).

El Tratado de Alcaçovas, firmado en 1479 entre los Reyes Católicos y el rey Alfonso V de Portugal, puso fin a la guerra y tuvo importantes consecuencias geopolíticas. Portugal reconoció a Isabel I como reina de Castilla y Alfonso V renunció a su pretensión al trono castellano. Entre las coronas ibéricas se establece el reparto del Atlántico: Castilla obtuvo el control definitivo de las islas Canarias y Portugal el control exclusivo de Madeira, Azores, Cabo Verde y la costa de Guinea (zona clave para el comercio de esclavos y oro). Por otro lado, Castilla se comprometió a no navegar al sur de las Canarias ni interferir en los dominios portugueses en el Atlántico. A efectos prácticos, nueve años después de firmar este tratado, Bartolomé Díaz pudo doblar el cabo de las Tormentas, que pronto cambió su nombre por *da Boa Esperança*, dejando el camino expedito hacia el océano Índico.

España también aprovecharía su potencial atlántico para la empresa de Cristóbal Colón, en la cual Galicia, pese a su marginación política, tuvo un papel fundamental. La teoría del Colón pontevedrés, aunque polémica, se apoya en documentos loca-

les de la época donde figura el famoso apellido y en el paralelismo de referencias toponímicas existentes en las Rías Baixas con los nombres impuestos a las tierras descubiertas que sugieren una conexión entre el Almirante y Galicia. Pero al margen de esta teoría, lo cierto es que la nao *Santa María*, originalmente denominada *La Gallega* —en clara alusión a su procedencia—, fue construida en los astilleros de Pontevedra, y, en 1489, tras ser vendida en Aveiro (Portugal) cambiaría de nombre —algo muy habitual en la época— siendo ya su propietario Juan de la Cosa. Por otra parte, la tripulación participante en la aventura náutica de Colón también contó con marinos gallegos, quienes estaban familiarizados con los vientos y las corrientes atlánticas. No es casualidad que la carabela *Pinta* arribara a Baiona en su regreso del primer viaje, convirtiendo a esta localidad en el primer puerto europeo en recibir noticias del descubrimiento del Nuevo Mundo (Chocano Higueras, 1989: 1-5; Cuesta Domingo, 1989: 78). Todo ello es indicativo del importante desarrollo de la construcción naval gallega a finales del siglo XV y también pone de relieve el valor de la experiencia de sus mareantes, quienes desde varias generaciones atrás venían ejerciendo una intensa actividad marítima, cuyo eco encontramos en testimonios de la época como el relato de López de Mendoza recogido en el acta de creación de la Colegiata de Santa María del Campo, en A Coruña:

«Por las rutas y puertos costeros sonaron los nombres de los puertos y de los hombres de Galicia, por lo general los mismo que intramuros eran también homes bos u hombres de nombradía en el Concejo. Pontevedreses como Joan Rodríguez, Pancho da Moureira, patrón de barco e irmandiño de pro en su día, al igual que Pedro García de Cangas; los Touton, que se distinguían entre el viejo y el joven; Joan Ledoy y Juan Cruu, alcaldes y fieles de alcabalas; Goterre Fallon y Bartolomeu Macías, conocidos armadores que fletan reiteradamente barcos y contratan mareantes en sus expediciones camino del Mediterráneo. Los coruñeses Juan de Bergantíños y Gómez Arias, que se mueven sin miedo entre Southampton y Valencia, acompañados de varios mercaderes gallegos, como los España, de Compostela, o los que hacen coro con brillo sus vecinos, el armador Alfonso de Outeiro, el mercader Juan Polanco y el regidor Pedro Falangeiro. Los noyeses Paz y Bandin, junto con los muradianos Joan Gomes, Juan de la Pipa y Juan de Anido, expertos en el comercio mediterráneo y a la vez foreros de los monasterios compostelanos [...]»⁴.

Sería precisamente en estos círculos de marinos ibéricos, durante su estancia en Maderia, donde Cristóbal Colón tuvo acceso a los testimonios y a la experiencia de una estirpe de navegantes (Maura, 2021: 116-117) que animarían su prodigiosa travesía trasatlántica. Esto lo llevaría a desembarcar, el 12 de octubre de 1492, en un lugar que llamó San Salvador —hoy identificado como la isla de Guanahani en las Bahamas— cumpliéndose «la más fecunda confusión que registra la Historia» como bien apuntó el matemático Julio Rey Pastor (Prieto, 2023: 33); es decir, el descubrimiento de América en vez de la deseada arribada a Catay o Cipango por el rumbo de occidente.

4 Citado en Chocano Higueras, 1989: 2.

Una de las primeras consecuencias de aquel descubrimiento imprevisto fue que España y Portugal, las principales potencias marítimas de la época, entraron en disputa sobre los derechos de exploración y colonización de lo que se llamó —con todo sentido— Nuevo Mundo, cuyos contornos eran totalmente desconocidos, así como de las tierras y mares del orbe que restaban por descubrir. La intervención papal favoreció inicialmente a Castilla con la *Bula Inter Caetera* de 1493, otorgándole derechos exclusivos sobre los territorios descubiertos que se hallaren al oeste de la línea meridiana imaginaria fijada a 100 leguas al oeste de las islas Azores y Cabo Verde. Sin embargo, Portugal, bajo el reinado de Juan II, rechazó esta delimitación y logró una nueva negociación más favorable a sus intereses en el Tratado de Tordesillas firmado el 7 de junio de 1494 bajo la mediación del papa Alejandro VI. Este tratado tuvo profundas repercusiones geopolíticas y estableció las bases de la proyección oceánica y el reparto del mundo entre los ibéricos. En el acuerdo final, la línea meridiana de demarcación se movió a 370 leguas al oeste de las islas de Cabo Verde, permitiendo a Portugal en el futuro ejercer el control sobre Brasil y el acceso privilegiado a rutas marítimas en el Atlántico sur y la India. España, por su parte, aseguraba el dominio sobre la mayor parte de América, pero la empujaría a proyectar su expansión hacia un inmenso océano que acabaría por definir su destino en los siglos siguientes (Martínez Ruiz, 2019; Prieto, 2023: 33-43).

Los Reyes Católicos, inspirándose en la *Casa da Índia* de Lisboa fundada para el comercio portugués con Asia, establecieron en 1503 la Casa de la Contratación de Sevilla, una institución para la regulación del tráfico comercial y el flujo de riquezas entre España y los territorios descubiertos, denominados las Indias occidentales, o las Indias a secas. Este modelo centralizado dejó fuera a numerosos puertos de la península, como los gallegos, a pesar de su potencial estratégico. Si bien en este momento fundacional tal centralización y regulación era completamente lógica, a la larga supondría un problema para el desarrollo y la adaptación del sistema comercial de ultramar español. Este modelo centralizado perduró hasta 1717, cuando la Casa de la Contratación fue trasladada a Cádiz, abriendo paulatinamente el comercio a otros puertos peninsulares al calor de las ideas ilustradas.

La elección de Sevilla fue resultado de valorar diversos factores. Podría decirse que la elección no fue un acierto en términos geográficos, pues su puerto fluvial se haría cada vez más impracticable y peligroso a la navegación. Sin embargo, en ese momento pesó más que la ciudad se situaba a orillas del río Guadalquivir, lo que la hacía fácilmente defendible contra ataques, a diferencia de puertos marítimos expuestos. Por otro lado, al concentrar el comercio en un solo punto, la Corona podía fiscalizar con mayor eficacia el tráfico de bienes y metales preciosos. Ahora bien, ¿por qué se descartaron los puertos de Galicia aun siendo opciones viables para el comercio transatlántico? Para explicar su exclusión hay que tener en cuenta el reciente conflicto entre la nobleza local y la Corona, lo que la hacía menos confiable como centro para gestionar este comercio, así como su mayor alejamiento del poder central con respecto a Sevilla, en el sur, que estaba mejor integrada en la política castellana, y además contaba con una burguesía más desarrollada y con mayor acceso al crédito mercantil (Elliott, 2006: 177-178; Lynch, 2010: 9-48; Szászdi, 2008: 905-909).

2. GALICIA Y LA GEOPOLÍTICA DE LAS ESPECIAS

Llegar a las fuentes de las riquezas orientales era una meta que había acelerado el contexto político como alternativa al bloqueo que sufrían las rutas mediterráneas desde la toma de Constantinopla en 1453 por los otomanos, pero también era una vieja ambición alimentada por mitos clásicos. Al abrigo de esas ideas, el deseo de Colón era poder certificar que La Española (lo que hoy sería república Dominicana y Haití) era la Ofir y Tarsis bíblica, origen de los tesoros del rey Salomón; un espejismo como otros muchos en esta primigenia fase de la conquista (Gil, 2018, vol. I: 34-74). Efectivamente, el oro y las especias serían dos poderosos sueños de las pioneras expediciones oceánicas de descubrimiento. En el caso del oro, tras la decepcionante prospección en las Antillas la búsqueda prosiguió durante las siguientes décadas en Tierra Firme, alentada por mitos como El Dorado o la ciudad de los Césares. Sin embargo, con la explotación de las minas de plata de Zacatecas, Guanajuato y Potosí, este metal precioso junto a otros productos acabaría por ser los pilares del sistema comercial marítimo establecido entre América y España (Elliott, 2006: 147-159; Gil, 2018, vol. I: 85-159; vol. II: 349-410; vol. III: 80-323). Ahora bien, aun con la consolidación de este tráfico trasatlántico conocido como la Carrera de Indias y la llegada regular de remesas de plata, España nunca abandonó el objetivo de hallar una vía directa con Asia, y más concretamente, con los centros productores de las especias.

A diferencia de otros productos como la seda, las especias mantuvieron un valor al alza en los mercados europeos. Hoy en día las especias pueden parecer algo irrelevante, pero durante los siglos XV, XVI y XVII eran altamente demandadas, teniendo una importancia comparable a la del petróleo en el contexto político y económico internacional actual. Además, eran de los pocos productos capaces de hacer rentable el comercio a larga distancia: su alto valor en relación con su peso y volumen, junto a su durabilidad que les permitía aguantar travesías oceánicas, las convertía en mercancías muy lucrativas (Arnold, 2021: 49-77).

El objetivo de abrir una vía directa con el mercado asiático lo consiguió Portugal seis años después del descubrimiento de América, cuando Vasco da Gama llegó a Calicut, en la India, ayudado por el piloto Ibn Madyid⁵, e inauguró la expansión del dominio portugués por el océano Índico y el mar de la China Meridional. En 1509, los portugueses, gracias a los conocimientos trasmitidos por pilotos árabes e indios sobre derroteros y los vientos monzónicos, pudieron llegar al gran emporio de las especias del sudeste asiático, en Malaca. Desde esta estratégica base, hacia 1512, Antonio de Abreu llevó a cabo la exploración de un territorio que hoy corresponde, en parte, a las islas de Banda, dando inicio a la presencia, documentación y primer

5 Desde la Edad Media se conocía a esta ciudad india (hoy Kozhikode, al sur de Kerala) por el nombre dado a la tela de seda fina (Calicud) que exportaba, pero también tuvo el calificativo de la «ciudad de las especias». Véase en Diccionario de Comercio Medieval Legado Gual Camarena (Universidad de Murcia). <https://www.um.es/lexico-comercio-medieval/index.php/v/lexico/76731/calicut> [consultado el 01/VIII/2024] Una clara expresión de las valiosas informaciones que habrían adquirido los portugueses durante estos años es la *Suma Oriental* que Tomé Pires finalizó en Malaca en 1515. Se trata de un compendio de los saberes náuticos aprendidos por los portugueses desde su llegada a Asia, principalmente de los pilotos árabes como Ibn Mājid y Sulaymān al-Mahrī y su literatura náutica.

cartografiado europeo de una región que, hasta ese momento, había sido un secreto celosamente guardado: las islas productoras de las especias (Brotton, 1997: 120; Martínez Ruiz, 2019, vol. I: 223-268)⁶. Esta red de islas y rutas marítimas vinculadas a la producción del clavo y la nuez moscada fueron conocidas indistintamente como las islas de las Especias, el Maluco o la Especiería —cuyo núcleo correspondería hoy con las principales islas del actual archipiélago de las Molucas (Ternate, Tidore, Bachan, Maquian, Gilolo, Terrenate), situado en el sudeste asiático, en la parte oriental de Indonesia (Bañas Llanos, 2000: 15-19).

Apenas una década después del asentamiento en la costa de Malabar, el monopolio luso se afianzó y, en dirección contraria a lo pretendido por Colón, la ruta oceánica oriental a través del cabo de Buena Esperanza se convirtió en una alternativa real a las antiguas vías para acceder a estos mercados tan lejanos. Esto significó importantes cambios, pues no solo modificó los centros de importación y distribución de las tan buscadas especias, sino que también alteró el control de un negocio que hasta entonces estaba en manos de las repúblicas de Venecia y Génova (Arnold, 2021: 49-77). También precipitó la búsqueda de los españoles de una ruta propia como tenían los portugueses. El principal problema era que el descubrimiento de un continente desconocido siguiendo el rumbo occidental, lejos de facilitar la ruta esperada, se erigió como un obstáculo geográfico. Pero además, para no violar el Tratado de Tordesillas, los españoles debían buscar ese camino en América, o para ser más precisos, en la parte continental que empezaban a reconocer: la llamada Tierra Firme. Durante sus cuatro viajes —en 1492, 1493, 1498 y 1502—, Colón exploró el mar Caribe y parte del litoral de Centroamérica para intentar dilucidar la posibilidad de encontrar el camino hacia Asia, sin resultado alguno. Al mismo tiempo, Alonso de Ojeda exploró hasta la desembocadura del río Amazonas mientras que las expediciones de Vicente Yáñez Pinzón y la de Diego de Lepe, despachadas desde Palos de la Frontera, prosiguieron la exploración de ese litoral en 1500. Ese mismo año Pedro Álvares Cabral, siguiendo la estela de Vasco da Gama, descubrió Brasil «accidentalmente» —realizando *a volta* hacia occidente— mientras que el rey Manuel de Portugal se proclamó «Señor de la Conquista, la Navegación y el Comercio de India, Etiopía, Arabia y Persia» (Bañas Llanos, 2000: 18; Martínez Ruiz, 2019, vol. I: 278-290). A esta competición exploratoria entre España y Portugal, con ambos imperios inmersos en una acelerada fase expansiva, habría que añadir el primer intento de Inglaterra por sumarse a la carrera de hallar el paso hacia las Indias orientales, en este caso en Norteamérica, con la expedición de Juan Caboto patrocinada por Enrique VIII en 1496. Esto ponía en evidencia un problema de momento incipiente, pero de graves consecuencias a partir de la segunda mitad del siglo XVI: la inevitable presencia de otros actores en ultramar que nunca reconocerían el reparto del mundo firmado en Tordesillas.

Un acontecimiento precipitó todavía más esta carrera. Fue en 1513, cuando Vasco Núñez de Balboa, tras cruzar la selva del Darién consiguió divisar al otro lado del

6 Véase el libro de Francisco Rodrigues, piloto y cartógrafo de la expedición de Antonio de Abreu. Su obra es considerada el primer atlas de la Edad Moderna con las primeras cartas de las islas Molucas y de Insulindia (c.1511-1515). Conservado en la Bibliothèque de l'Assemblée Nationale à Paris: <https://www.assemblee-nationale.fr/histoire/7gf.asp#fonds-ancien>. [consultado el 01/VIII/2024].

Itsma de Panamá el océano Pacífico, que bautizó como la «Mar del Sur», término que aludía a su localización geográfica respecto al Caribe. Aunque la tan anhelada conexión directa entre los océanos tendría que esperar, este descubrimiento significó un hito decisivo, pues no solo confirmó la existencia de un océano al otro lado del continente, sino que también avivó las esperanzas de hallar el paso a las lejanas tierras orientales, y en última instancia, impulsó la proyección del imperio hispánico hacia ese espacio marino que Oskar Spate definió como el «lago español» (Martínez Ruiz, 2019, vol. I: 306-319; Prieto, 2023: 35).

En un contexto tan volátil, con una geografía en continua construcción, los mapas no dejaban de ser un mosaico de incertidumbres donde a menudo la realidad se mezclaba con las leyendas y las intenciones políticas. Esta construcción estuvo subordinada a los intereses de los Estados y se tradujo no solo en la imposición de una toponimia identitaria como ritual de afirmación del poder sobre las tierras *res nullius*, sino también en un cartografiado desigual de las distintas partes del orbe (Elliott, 2006: 64-70; Brendecke, 2016: 139-144). En el caso que nos ocupa, la importancia geopolítica y comercial generada en torno a las islas Molucas quedó plasmada pronto en el *Atlas Miller*, realizado en Lisboa en 1519 por Lopo Homem, contando posiblemente con la colaboración de Pedro y Jorge Reinel. Considerada una de las obras cartográficas más importantes de la historia, fue un regalo del rey Manuel I de Portugal al joven rey de España Carlos I con un mensaje implícito de contra información geográfica que denota la rivalidad entre las potencias ibéricas: «el mundo es un gran mar cerrado entre continentes, cualquier intento de llegar a Oriente por Occidente será un fracaso». La refutación de tal aserto pronto cobró toda su visibilidad en la carta náutica del océano Índico y las islas Molucas de Nuño García de Toreno, cartógrafo al servicio de la Casa de la Contratación de Sevilla, en donde se reflejan los resultados de un viaje transoceánico que cambiaría la imagen del mundo. El mapa de Toreno tiene a su vez un importante mensaje político que dar: se representa por primera vez la línea del antimeridiano de Tordesillas, y lo hace dibujándola en la longitud geográfica de Malaca, situando así a las Molucas en zona de soberanía española (Brotton, 1997: 124-150). Por lo demás, ambas obras revelan el espectacular desarrollo cartográfico de la región de la Especiaría en apenas unos años desde la llegada al lugar de los europeos, lo cual contrasta con el desinterés geográfico para con otros territorios del Viejo Mundo como el reino de Galicia, del cual no hubo un mapa con su forma y perfiles reconocibles hasta 1603: el de fray Hernando de Oxea publicado en el *Theatrum Orbis Terrarum de Abraham Ortelius* (Rey Castelao, 2012: 17).

Está claro que la «lente geográfica» se movía al compás de los acontecimientos políticos tal y como apuntamos al principio del capítulo, como igual de cierto era que de la ocupación simbólica a la ocupación física del espacio mediaba un trecho importante. Para ello, en primer lugar y para los efectos más prácticos, se creó la ya mencionada Casa de la Contratación de Sevilla, y tiempo después, en 1524, el Consejo de Indias, como órgano consultivo y asesor del monarca para el gobierno y administración colonial. En esta fase de incontenible exploración oceánica y de descubrimientos por doquier la Casa de la Contratación desempeñó un trabajo cru-

cial al formar pilotos y elaborar cartas de marear aparte de otros cometidos. Cada travesía generaba acumulación de conocimientos geográficos mediante las cartas náuticas corregidas y anotadas a bordo, los diarios de viaje o por los relatos orales de los navegantes que había que gestionar de algún modo y que fueron fundamentales para construir la geografía del globo terráqueo y guiar nuevas expediciones. De ahí que la Casa de la Contratación, salvando las distancias y para que se entienda, tenía un papel comparable a la NASA actual. En una de sus estancias se custodiaba el padrón real, un gran mapa mural que abarcaba varias cartas náuticas estandarizadas (regiones marítimas) sujetas a continuas revisiones en base a la referida experiencia; o dicho de otro modo, era la imagen de un universo con muchas incógnitas por resolver. Allí también se guardaba —en un «arcón con tres cerraduras»— el instrumental náutico más puntero, se debatían los asuntos cosmográficos y se planteaban problemas que se debían a intereses prácticos. Toda la información —ya fuera escrita u oral— que se manejaba allí era secreto de Estado (Portuondo, 2013: 334; Sánchez Martínez, 2013: 128-303; Brendecke, 2016: 156, 173-183).

Conocer con exactitud la ubicación de tierras recién descubiertas tenía importantes implicaciones geopolíticas, y, en este preciso momento, la posesión de las islas Molucas era un asunto crítico sin resolver debido a las dudas sobre la situación exacta del antimeridiano del Tratado de Tordesillas. La limitación técnica todavía existente a la hora de calcular la longitud geográfica —problema que no se resolvería hasta el siglo XVIII— impedía aclarar este extremo y, en consecuencia, si las Molucas quedaban en el hemisferio portugués o el español. Tales dudas fueron aprovechadas por Fernando de Magallanes para presentar su proyecto ante el joven Carlos I, quien había desembarcado apenas un año antes en España con su séquito borgoñón. Su proyecto se fundamentaba en la convicción de que existía un pasaje natural en el extremo sur de América que conectaba los océanos Atlántico y Pacífico, alentada por el descubrimiento del Mar del Sur unos años antes, y sustentada en las nociones de la geografía clásica, al igual que las teorías de la esfericidad de la Tierra de Toscanelli y Tolomeo habían sustentado los presupuestos de la empresa colombina. Por más que Manuel I tratara de impedirlo, el proyecto de una ruta occidental que permitiera llegar a las codiciadas islas de las especias evitando la ruta controlada por Portugal sería diseñado por un nauta luso, contaría con el decisivo apoyo económico de los mercaderes burgaleses —a quienes deseaba apartar de este negocio— y finalmente tendría el beneplácito del monarca español, firmando las capitulaciones en Valladolid. Para dotar de solidez científica al proyecto, Magallanes, además de aportar su propia experiencia en la navegación a las Indias orientales, trajo de Portugal información privilegiada y estuvo acompañado por el cosmógrafo Rui Faleiro, experto en la geometría celeste (Brotton, 1997: 122-124; Oyarzun, 1999: 31-32; Martínez Ruiz, 2019, vol. I: 329-387).

Por mucho que los Estados quisieran impedir que las informaciones geográficas y los saberes náuticos pasaran de una mano a otra, en la práctica, esto era y sería una constante a lo largo de toda la Edad Moderna, sobre todo en la organización de las grandes exploraciones oceánicas. Así fue que la expedición partió de Sevilla en septiembre de 1519 equipada con información de diversas fuentes: la aportada por

los portugueses Faleiro y Diogo Ribeiro, las citadas cartas del castellano Toreno, testimonios de otras expediciones, la correspondencia entre Magallanes y el navegante Francisco Serrão, o los cálculos del globo terráqueo del alemán Martin Behaim entre otras (Brotton, 1997: 124). Para afrontar una aventura oceánica de tal calibre se empleó la mejor tecnología disponible: precisos instrumentos de navegación y cinco naves de tipología atlántica norteña de diferentes portes, comprendidos entre los 75 y 110 toneles⁷. Pero tan importante como todo eso era el potencial humano pues a fin de cuentas eran los que deberían llevar las ideas del papel a la práctica. La tripulación era heterogénea, reuniendo marinos provenientes de distintos reinos de la Península Ibérica y de otras partes de Europa. Se estima que de los aproximadamente 270 hombres que integraron la flota una parte considerable era de origen portugués, gallego y vasco, aunque los registros históricos presentan cierta dispersión en cuanto a la identificación precisa de cada integrante. En la organización de la expedición ya hubo gallegos involucrados en el suministro de productos esenciales como la madera y la jarcia, o desempeñando oficios de carpinteros, peones, o carreteros (Domingo Gallego, Juan y Gonzalo Gallego, Pedro Álvarez Gallego, Pedro de Mantara, Juan de Vea...), cuyo origen revelan sus apellidos topónimos, al igual que la mayoría de los expedicionarios (Antón de Noya, Luis de Veas, Gonzalo de Vigo, Juan Gallego...). Junto al resto de marinos del norte aportaron una valiosa experiencia en las prácticas de navegación del Atlántico, contribuyendo significativamente al éxito de la travesía (Bañas Llanos, 1989: 219-224; Carrasco, 1991: 38-41).

El itinerario y los episodios de la expedición son uno de los relatos más épicos de la historia marítima, y por ser bien conocidos no es menester aquí detenernos en más detalles. A partir del Río de la Plata, el punto entonces más austral de Suramérica alcanzado por Díaz de Solís, comenzó la búsqueda propiamente dicha del paso interoceánico. El 21 de octubre de 1520 descubrieron el famoso estrecho que les permitió por fin desembocar en un inmenso océano al que llamaron «Pacífico». Cruzar este océano supuso desafiar una vastedad jamás vista y los escasos recursos hicieron de esta etapa una de las más críticas de la travesía. Con todo, pudieron llegar a la Especiaría y tras la muerte de Magallanes en las islas que llamaron de San Lázaro, el mando recayó en el piloto vasco Juan Sebastián Elcano, quien, siguiendo la ruta portuguesa del Índico, guió la nao Victoria en la culminación de la primera circunnavegación del globo (Oyarzun, 1999: 37-50; Martínez Ruiz, 2019: vol. I: 481-713; Prieto, 2023: 55-76). Tal hazaña náutica fue una revolución geográfica de enormes proporciones al comprobarse empíricamente la esfericidad de la Tierra y la conexión marítima de las cuatro partes del mundo, lo cual es considerado por la historiografía reciente como el inicio de la primera globalización. El paso físico del Atlántico al Pacífico también fue un paso geoestratégico importante para España, el

7 La mayoría de los barcos empleados en las exploraciones oceánicas de largo recorrido fueron de tipología atlántica con unos portes cada vez más ajustados fruto de la experiencia. Al mitificar ciertos personajes oriundos de Italia persiste la creencia de que el avance náutico en la Era de los Descubrimientos se debió principalmente a la experiencia en la navegación por el Mediterráneo, por eso, aunque es obvio, no está de más insistir en que era necesario contar con pilotos y marinería acostumbrada a navegar en este tipo de barcos; y lógicamente, esta experiencia se adquiría en el mundo atlántico. Por otra parte, la denominada carabela, tan asociada a los descubrimientos, irá adaptando desde el siglo XV su aparejo y casco a la navegación oceánica (Rodríguez Couto, 2024: 100, 115-116).

hito fundacional de un espacio que cobraría gran relevancia en el imperio hispánico, cuyo epicentro serán esas islas de San Lázaro, llamadas, tras la expedición de López de Villalobos (1542-1545), islas Filipinas en honor al entonces Príncipe heredero, futuro rey Felipe II. La primera vuelta al mundo tuvo evidentes repercusiones en la cartografía europea. De hecho, es en este punto de la Era de los Descubrimientos cuando se generaría un conflicto intelectual entre el academicismo de los textos Ptolemaicos y los resultados de la exploración oceánica; es decir, de la praxis náutica de los marinos ibéricos (Brotton, 1997: 119-150; Brendecke, 2016: 156-169).

En este contexto decisivo fue precisamente cuando se puso encima de la mesa uno de los más ambiciosos proyectos mercantiles, capaz de haber cambiado el rumbo del imperio español —y por ende, la historia global—, pero, sin embargo, soslayado en la mayoría de los libros de historia acaso por su efímera existencia. De lo que no había duda entonces era de que soplaban vientos favorables para crear una nueva Casa de la Contratación que se ocupara específicamente del comercio de las especias, de las cuales se esperaba obtener beneficios sin cuento. No en vano, pese a que solo dieciocho tripulantes y una nave pudieron retornar a España en 1522, el cargamento salvado —unas veinticinco toneladas— bastó para cubrir todos los gastos de la expedición de Magallanes-Elcano: en concreto, la venta del clavo supuso una ganancia de 25.000 escudos (Oyarzun 1999: 50; Gil, 2018, vol. I: 35).

La culminación de la empresa de Magallanes fue un oportuno acicate para tal proyecto, pero, en verdad, la descentralización o la idea de contrapesar el monopolio del sur con la fundación de una nueva Casa en el norte responde a una lógica geográfica que se fue imponiendo ya desde finales del reinado de los Reyes Católicos; lo cual, dicho sea de paso, implicaría reconocer cierta falla en la centralización política y mercantilista llevada a cabo en Castilla. Para comprender el desarrollo de esta idea, antes de que se materializara ningún proyecto, debemos volver a centrar la atención en la actividad marítima de los mareantes del norte y considerar otra vía de exploración en este contexto. Tal iniciativa exploratoria podría remontarse a la regencia de Fernando el Católico, cuando se barajó fundar sin éxito una suerte de Casa en la cornisa Cantábrica con proyección hacia la «Tierra de los Bacallao» al fin de poder «descubrir cierta tierra nueva en los límites que a Nos pertenescen...» (Szászdi, 2008: 909). Este vaivén de la intención política era inevitable porque el Atlántico norte, en efecto, fue otro importante espacio en donde se buscó el paso hacia Asia. Por obvias razones geográficas, Inglaterra exploraría muy pronto esta vía con la mencionada propuesta de Caboto, Portugal lo haría desde las Azores con la expedición de Corte Real, y España también lo intentaría con sus recursos. Antes de presentar su propuesta al rey Enrique VIII, Caboto había recabado valiosa información durante su estadía en Sevilla y Lisboa, pero sería en Bristol donde hallaría los recursos clave para llevar a cabo su propuesta, pues fue con la experiencia de los mareantes de este puerto que pudo alcanzar las costas de Terranova. De igual modo, la monarquía hispánica contaba con un recurso inestimable en los pueblos del litoral atlántico, donde la tradición de la pesca de la ballena y del bacalao en esas latitudes había forjado una experiencia náutica transmitida de generación en generación y el descubrimiento extraoficial de lo que más tarde alcanzó Caboto. Esta pericia que

poseían individuos que no han sido grandes personajes registrados en los anales históricos fue fundamental para emprender esta búsqueda, y no debe ser subestimada como ya advirtió en el siglo XIX, desde la perspectiva de un marino sagaz, el ilustre historiador naval Cesáreo Fernández Duro:

«ni en los archivos, ni menos en papeles impresos, se encuentra huella de lo que los pescadores hacían en el tiempo en que los críticos adjudican el descubrimiento de América á las expediciones reales y á los almirantes que arbolaban las banderas de España ó de Inglaterra, de Portugal ó Francia; y no obstante, hay indicios para presumir que los patrones y los embreados marineros hallaron ese continente antes que los generales de armada»⁸.

Con estos indicios se formuló la hipótesis del «predescubrimiento de América» y del «protoauta», hoy apuntalada por recientes estudios sobre la actividad de los mareantes vascos, gallegos y portugueses en el litoral norteamericano, así como por los resultados de trabajos arqueológicos en antiguos asentamientos de pescadores en las orillas de Terranova y la Península del Labrador (Maura, 2021: 9, 47, 122-128). Una mínima parte de esta valiosa experiencia atesorada desde la Edad Media quedó reflejada en los documentos de la época, que en el caso gallego, además, se limita a los protocolos notariales conservados —contratos y escrituras— por los cuales tenemos noticia de una campaña de pesca en Terranova ya hacia el año 1517 (Ménard, 2008: 40, 53-197). No es de extrañar por tanto que la idea de establecer una Casa de la Especiaria en Galicia, y más concretamente en A Coruña, estratégicamente situada en esta encrucijada, fuese pergeñada mucho antes del regreso de Elcano. Todo indica que el proyecto ya estaría por completo diseñado antes de que el rey Carlos embarcara en el puerto brigantino para coronarse emperador del Sacro Imperio Romano Germánico en Aquisgrán, el 23 de octubre de 1520. Apenas dos meses después, como epílogo de las Cortes finalizadas en marzo, se celebró una asamblea en Melide presidida por el arzobispo de Santiago Alonso de Fonseca. Allí, la flor y nata de la nobleza gallega —con el II conde de Vilalba Fernando de Andrade como principal ideólogo— junto a otras personalidades, convinieron, entre otras cosas, reclamar para el reino de Galicia la contratación de la especiaria cuya casa —pedían— habría de estar en el puerto de A Coruña (Gil Merino, 1976: 137-139, 145-146; Cabrero, 1989: 13-22; Szászdi, 2008: 910). Tales reivindicaciones estaban bien fundamentadas y aderezadas por una nota de lealtad, muy oportuna a la vista del creciente desafecto que había en el interior de Castilla por la figura de un rey extranjero y por las demandas fiscales para su elección imperial. A parte de eso, no hay que perder de vista el auge mercantil que estaba experimentando el puerto coruñés impulsado por los privilegios dados a esta villa realenga desde el siglo XV. En esa misma línea, tras conceder la celebración de un mercado semanal (1520) y

8 Citado en Maura, 2021: 7. En septiembre de 1881 se celebró en Madrid el IV Congreso Internacional de Americanistas, en el que Fernández Duro fue designado secretario general. Durante esta reunión, presentó la ponencia «Expediciones precolombinas de los vizcaínos a Terranova y a los países del litoral», lo que permitió reconocer a los pueblos del norte peninsular por primera vez en el ámbito internacional como precursores del descubrimiento del litoral norteamericano. Véase Fernández Duro, Cesáreo. En Diccionario Biográfico electrónico (DB~e) de la Real Academia de la Historia (RAH): <https://historia-hispanica.rah.es/biografias/16716-cesareo-fernandez-duro> [consultado el 17/V/2024].

eximir a sus vecinos de no pagar «servicios» durante varios años a partir de 1521, al regresar el César a España autorizaría, al fin, por Real Cédula de 24 de diciembre de 1522 la instauración de la Casa de la Contratación de la Especiaría, con unos oficiales y funcionamiento similares al de la homóloga sevillana (Cuesta Domingo, 1989: 79-80; 2009). Además, la oligarquía mercantil burgalesa, cuyo mayor exponente, Cristóbal de Haro, fue nombrado factor de la nueva Casa, estaba muy interesada en canalizar este negocio en España toda vez que habían sido apartados en Portugal de sus inversiones en las flotas lusas enviadas a Oriente, y ahora contaban con el apoyo de los banqueros alemanes (Gil, 2018, vol. II: 21, 35). Sobre el porqué de la elección de A Coruña respecto a otros puertos gallegos habría que aducir razones políticas como la existencia de una Real Audiencia, un gobernador y una ceca (Szászdi, 2008: 909-910), pero también factores puramente geográficos que inclinaron la balanza. Al respecto debe tenerse en cuenta las ventajas naturales de la ensenada del Orzán, con fácil atraque para buques de gran porte, el acceso a la madera o el hierro y su situación geoestratégica respecto a los emporios europeos y las rutas trasatlánticas a las cuales estaba conectada desde antaño. A nadie se le escapa que los potenciales compradores de especias del norte de Europa y Escandinavia preferirían acortar sus trayectos y tiempos de navegación yendo a un puerto gallego más septentrional en vez de Lisboa, y menos aún doblar el cabo de San Vicente para ir a Sevilla.

A propósito de las rutas, la llegada de los españoles a la Especiaría y toda esta iniciativa consecuente, como era de esperar, enconó el debate geográfico y la pugna por el control de tan suculento negocio. En respuesta a la protesta de Portugal de que se había violado su soberanía sobre las Molucas y transitado por aguas de su jurisdicción, España ofreció astutamente someter la disputa a arbitraje diplomático. La decisión de aceptar los portugueses el arbitraje fue *a priori* un error ya que equivalía a admitir tales dudas. Para resolver la disputa se acordó la formación de una junta diplomática que se reuniría en Badajoz (Castilla) y Elvas (Portugal), en la frontera entre ambos reinos. Las reuniones se celebraron en abril de 1524 y cada monarquía envió un equipo de expertos en navegación, astronomía, derecho y cartografía. Además de debatir la ubicación precisa de la línea de demarcación establecida en Tordesillas y su extensión al hemisferio oriental para determinar si las Molucas estaban en la zona castellana o portuguesa, también se contrastó la validez de los mapas y mediciones astronómicas usadas por ambas partes para argumentar sus premisas. Con todo, no se logró un acuerdo definitivo, ya que cada delegación defendió sus interpretaciones geográficas con datos y mapas contradictorios (Brotton, 1997: 132-135; Prieto, 2023: 43-44).

El debate seguía abierto y mientras se dirimían estas cuestiones se ganó un valioso tiempo para tratar de afianzar la posición española sobre el terreno disputado y para que la recién fundada Casa de la Especiaría se estrenara en uno de sus quehaceres principales: organizar la primera de sus expediciones. La atención geográfica ahora estaba en el septentrión. El descubrimiento del estrecho de Magallanes y la verificación de la comunicación de los océanos al sur alentó la búsqueda de una conexión semejante en el norte, basada en el ideal geométrico renacentista de simetría entre las partes del mundo. Una búsqueda infructuosa que se prolongará hasta

finales del siglo XVIII. (Rodríguez Couto, 2024: 25). De esta manera, la primera aventura náutica auspiciada por la Casa coruñesa centró su acción en el Atlántico norte. Al respecto es interesante comprobar como en la *Suma de Geographia* de Martín Fernández de Enciso, Galicia es un vértice de referencia que se menciona sistemáticamente para calcular las distancias respecto a la «tierra del Labrador y los Bacallaos»⁹. Publicada en 1519, la obra de Enciso es considerada el primer manual de navegación español, uno de los primeros aportes del género literario en el que se fundamentó el arte de navegar o marear de los pilotos y que como tal bebía de esa experiencia a la que vengo refiriéndome desde el principio de este trabajo, del testimonio de españoles y portugueses en estos años de prodigiosos viajes oceánicos en donde habitualmente concurrieron unos y otros. De hecho, la persona encargada de llevar a efecto la misión que nos ocupa fue el portugués Estevão Gomes, quien a pesar de haber desertado de la expedición de Magallanes como piloto de la nao *San Antonio*, había regresado a España en 1521 con el pretexto de haber tratado de hallar el paso noreste durante su escapada. El 24 de septiembre de 1524, Gómez zarpó de A Coruña con una sola carabela, *La Anunciada*, y una tripulación de unos veintinueve hombres. Francisco López de Gómara en su *Historia General de las Indias* recordará su propósito:

«Año de 25 anduvo por esta tierra el piloto Esteban Gómez en una carabela que se armó en la Coruña a costa del emperador. Iba este piloto en demanda de un estrecho que se ofreció de hallar en tierra de Bacallaos, por donde pudiesen ir a la Especiería en más breve que por otra ninguna parte, y traer clavos y canela y las otras especias y medicinas que de allá se traen»¹⁰.

Evidentemente, como apunta Gómara, si la ruta septentrional fuese viable supondría acortar notablemente la navegación trasatlántica hasta el Pacífico y de este modo se hubiera afianzado la posición de vanguardia de Galicia en este camino. Aunque Gómez no logró encontrar el ansiado paso, exploró la costa este de Norteamérica, desde Terranova hasta lo que hoy es el sur de los Estados Unidos. Su expedición fue significativa por cartografiar extensas áreas de la costa atlántica, incluyendo regiones que hoy corresponden a Nueva Inglaterra, Nueva York —hasta quizás Carolina del Norte—, y se le atribuye el descubrimiento del río Hudson (que inicialmente se llamó río de San Antonio) y otras bahías importantes. Todo ello quedó reflejado en la toponimia y los perfiles de la costa norteamericana que pueden apreciarse en la carta universal elaborada en 1529 por el cosmógrafo portugués Diogo Ribeiro al servicio del emperador. Por lo demás, la expedición duró aproximadamente diez meses, y Gómez regresó a España en agosto de 1525 acompañado de más de cincuenta indígenas americanos —parece que algonquinos—, a quienes había capturado durante su periplo. Carlos V ordenó bautizarlos en A Coruña y mandó que algunos vecinos de la ciudad se encargaran de su cuidado (Ménard, 2008: 40; Maura, 2021: 114-115).

9 Martín Fernández de Enciso (1519), *Suma de geographia q[ue] trata de todas las partidas y provincias del mundo (...)*. Sevilla, imp. Jacobo Croberger, p. 79.

10 Francisco López de Gómara, *Historia General de las Indias*, cap. XL («Río de San Antón»). Disponible en Biblioteca Virtual Miguel de Cervantes: https://www.cervantesvirtual.com/obra-visor/historia-general-de-las-indias-0/html/fe81d62-82b1-11df-acc7-002185ce6064_3.html#I_46_.

Además de las flotas que el emperador se había comprometido a mandar desde A Coruña, la actividad del llamado ciclo de «viajes al Maluco» se extendió a las posesiones españolas en Tierra Firme donde aún cabía la esperanza de hallar un camino más rápido a la Especiaría que por el tortuoso estrecho de Magallanes (Cuesta, 1988: 45-58). Así, entre 1521 y 1526, se intentó llegar a las Molucas desde Castilla del Oro con la expedición de Gil González Dávila y luego con los proyectos de Antonio Sedeño y Diego Caballero para hacer la búsqueda en la zona comprendida entre lo que hoy sería Panamá y Venezuela, llegándose incluso a proponer el establecimiento de dos Casas de la Contratación en las costas de Centroamérica. Por otro lado, en Sevilla no se tardó en ofrecer al monarca una iniciativa liderada por Sebastián Caboto —ya nombrado piloto mayor de la Casa de la Contratación— con el respaldo económico de los banqueros genoveses vinculados a las oligarquías mercantiles hispalenses, eclipsadas por las expectativas del negocio en la emergente Casa del norte, aunque dicha expedición acabó siendo un absoluto disparate (Gil, 2018, vol. II: 35; id., 2019, vol. III: 25-30).

Ciertamente, entre todas las opciones que había encima de la mesa el proyecto con más avales era el gallego, de ahí que la apuesta más fuerte de la monarquía en estos frenéticos viajes fue la «Armada de la Especería». Este fue el nombre dado a la expedición liderada por el comendador de la Orden de San Juan frey García Jofré de Loaysa, la cual marcaría, por así decirlo, el momento culmen de la Casa de la Contratación gallega y de la exploración oceánica española hacia las Molucas en esa década. Después de tres años de preparativos se aprestaron siete naves —de las cuales tres fueron construidas en Galicia— y se reunieron cuatrocientos cincuenta tripulantes, muchos de ellos gallegos. Juan Sebastián Elcano fue el piloto encargado de guiar la expedición y el joven Andrés de Urdaneta, futuro actor clave en la explotación oceánica, uno de los relatores supervivientes de aquella travesía.

A parte de la Corona, el capital privado invertido en esta armada implicó a las principales familias de banqueros alemanas (Fugger y Welser), a mercaderes burgaleses y flamencos, y a Fernando de Andrade entre otros nobles gallegos, lo cual es indicativo de las ilusiones creadas por estos prometedores horizontes allende el mar. Loaysa zarpó del puerto de A Coruña el 24 de julio de 1525, víspera de la festividad del Apóstol Santiago, no por casualidad, sino por la manifiesta devoción del emperador al patrón de España, por ser «guiador y protector de las dichas nuestras armadas e de todas nuestras empresas» y porque se tomó por patrón de estas nuevas navegaciones (Gil Merino, 1976: 150; Cabrero, 1989: 14). Desde luego, el sustento religioso era fundamental en la mentalidad de la época, pero esta vez la intercesión celestial y la voluntad imperial poco pudieron hacer para que esta ambiciosa empresa cumpliese el objetivo de iniciar el asentamiento español en las islas Molucas. La travesía, como es sabido, estuvo marcada por numerosos contratiempos. Solo señalaré algunos aspectos, pues esta expedición tendrá mejor y más amplio análisis en otros capítulos del libro. Al intentar cruzar el estrecho de Magallanes, tres naves no lograron pasar, y solo la *Santa María de la Victoria* alcanzó las Molucas en septiembre de 1526 tras un viaje plagado de calamidades que se cobró la vida de Loaysa y Elcano, víctimas del escorbuto, entre otros (Oyarzun, 1999: 53-67; Bañas Llanos,

1989: 224-226, *ib.*, 2000: 21-22; Gil, 2018, vol. II: 38-42; Prieto, 2023: 77-86). De esta aventura náutica interesa destacar aquí el posible accidental predescubrimiento del punto más meridional del continente, bautizado noventa años después por los holandeses como *Kaap Hoorn* —hoy cabo de Hornos—, debido a que una tormenta forzó la derrota de la carabela al mando de Francisco de Hoces hasta los 55 grados latitud sur. Este sería el primer avistamiento de lo que «parecía» ser un nuevo pasaje, sugerido luego por otros testimonios a lo largo de la centuria, todo lo cual fue indicio suficiente para que los holandeses emprendieran su búsqueda y descubriesen en 1616 el estrecho de Le Maire como se verá más adelante. Dicho descubrimiento fue una revolución náutica al acortar drásticamente los tiempos de navegación respecto al estrecho de Magallanes, e hizo que las potencias europeas volvieran a mover su atención geográfica en el eje austral para intentar controlar esta vía. De hecho, sería la principal ruta marítima hacia occidente hasta la apertura del canal de Panamá en 1914 (Rodríguez Couto, 2024: 44-50, 213-214).

En esta carrera contrarreloj por tomar posesión de la Especiaría se usaron todos los resortes posibles del imperio. Así fue que el emperador mandó a Hernán Cortés —en la apoteosis de su talento político y genio militar— despachar una expedición hacia las Molucas desde aquel incipiente asentamiento español que pronto se llamaría Nueva España, y que a la larga sería una estratégica plataforma para la exploración y expansión del anchuroso océano. Dicha expedición que Cortés confió a Álvaro de Saavedra y Cerón zarpó en 1527 con el objetivo de socorrer a los componentes de la Armada de la Especiaría. Aunque localizaron a varios supervivientes en las islas de Mindanao y Gigolo, la oportuna llegada de Saavedra poco más valió que para sostener alguna escaramuza con los portugueses, puesto que no lograron hacer el tornaviaje: es decir, regresar a América desde la otra orilla del Pacífico. (Bañas Llanos, 2000: 22; Prieto, 2023: 87-96). Tampoco hallaron en el archipiélago asiático rastro alguno de Caboto, a quien se le había ordenado unirse a la armada de Loaysa. Tal vez por conocer la suerte del escurridizo genovés la próxima expedición que saldrá de A Coruña rumbo a la Especiaría haría escala en donde, efectivamente, Caboto y sus hombres estaban entretenidos buscando la legendaria «Sierra de la Plata». En enero de 1526 o agosto de 1527 —la documentación existente no es clara al respecto—, el veterano marino Diego García de Moguer, compañero de Elcano en la vuelta al mundo, zarpó desde A Coruña como capitán general de tres naves con el fin de atravesar el estrecho de Magallanes y llegar a las Molucas. Tras cruzar el Atlántico, sin embargo, Moguer se detuvo en Río de la Plata —lugar que conocía por haber participado en el viaje de Solís—, y remontó el Paraná hasta llegar al fortín de *Sancti Spiritus*, establecido por Caboto. Moguer acabó explorando aquella región y volvió a España por Sevilla, en 1530, cierto que sin cumplir lo ordenado, pero al menos localizando a Caboto a quien condenarían al destierro, amén de aportar información geográfica y de los pueblos indígenas (Gil, 2018, vol. II: 46-56).

Pese a los escasos beneficios cosechados, la Casa de la Especiaría encontró los recursos y el apoyo de los armadores involucrados en la empresa de Loaysa para organizar de inmediato otra flota, cuya jefatura recayó en el marino portugués Simón de Alcazaba. Su designación se produjo tras su interrumpida participación en

las juntas de Badajoz-Elvas: fue sustituido por el maestro Alcaraz porque el rey de Portugal se quejó del nombramiento de Alcazaba, por ser portugués de nacionalidad, y haberse ido de aquel reino. Desde luego, había buenas razones para tales quejas, porque en estas fugas de talento era habitual criar proyectos de altos vuelos, y no es casualidad que ahora se planteara que la expedición a las Molucas tomase furtivamente el derrotero del cabo de Buena Esperanza —bien conocido por Alcazaba—, en un intento desesperado de la Casa gallega por hacer realidad el sueño de aquel comercio. Conviene recordar que estas idas y venidas de marinos de distinto grado y condición eran comunes durante y en las décadas posteriores a los descubrimientos geográficos, ya que el Atlántico se convirtió en un escenario propicio para este tráfico de conocimiento como he apuntado desde el principio (Delburgo y Dew, 2008: 9 y ss.). Menos extraño resulta la presencia de portugueses en Galicia, pues conviene insistir que desde la Edad Media ya era habitual el uso compartido de barcos y tripulaciones con estos, además de procedimientos y todo tipo de informaciones náuticas que toman los gallegos de sus vecinos (Armas Castro, 1992: 202-206; Ménard, 2008: 142-143, 185). Por seguir en este contexto de exploraciones, podríamos citar a modo de ejemplo lo ocurrido en 1534, cuando una carabela portuguesa y su capitán portugués se ponen al servicio de España y salen de Baiona «disfrazados de pescadores», para espiar los movimientos de la expedición francesa a Canadá de Jaques Cartier (Maura, 2021: 182, 208). Y esta cooperación en el ámbito de la exploración oceánica además se intensificará durante la unión de las coronas de España y Portugal (1580-1640), como refleja la paradigmática expedición de los pontevedreses hermanos Nodal al estrecho de Magallanes y la Tierra del Fuego (1618-1619), en la cual la mayoría de la marinería eran portugueses y las carabelas fueron construidas en Lisboa (Rodríguez Couto, 2024). En el caso que nos ocupa, Alcazaba también aportaría sus conocimientos sobre la construcción naval y se planificó el equipamiento de tres barcos —*San Antonio, San Llorente y Santi Espíritus*— que se construyeron en las atarazanas instaladas en 1526 en el antiguo solar del Palacio de la Harina de A Coruña (Gil Merino, 1976: 142). No obstante, los barcos nunca llegaron a zarpar debido a las negociaciones diplomáticas entre España y Portugal. Estas culminaron en el Tratado de Zaragoza de 1529, por el cual el emperador renunció a los derechos sobre las Molucas a cambio de 350.000 ducados. La decisión de firmar este tratado fue una solución práctica en un momento de limitaciones económicas y militares para Carlos V, permitiéndole evitar un conflicto costoso con Portugal, obtener fondos inmediatos y priorizar sus intereses en Europa. Fue un cálculo de costes y beneficios con importantes consecuencias para un imperio en expansión. (Bañas Llanos, 2000: 21; Gil, 2019, vol. III: 57-63; Martínez Ruiz, 2019, vol. I: 770-774; Prieto, 2023: 44-45). Este acuerdo provocó el cierre de la Casa de la Contratación de A Coruña, tras siete años de funcionamiento y frustró uno de los proyectos mercantiles españoles más importantes de la Edad Moderna.

3. EL PACÍFICO DE LOS GALLEGOS, ¿UNA UTOPÍA?

Acabado el primer ciclo de viajes al Maluco (c. 1519-1529) comenzó una segunda fase exploratoria en el Pacífico con el objetivo de ocupar las islas Filipinas descubiertas en el viaje de Magallanes, y establecer una ruta que asegurara la conexión constante del archipiélago con la plataforma americana, a través de diversas expediciones impulsadas desde el virreinato de Nueva España. Fue cuando el hijo del emperador reinó que precisamente Urdaneta, uno de los supervivientes de la armada de Loaysa, lograría resolver este problema náutico al descubrir la corriente de *Kuroshio* en el Pacífico noroccidental que permitió hacer el tornaviaje. Desde entonces Filipinas fue una estratégica base castellana para acceder al comercio de los productos asiáticos que llegarían a España vía Manila-Acapulco-Veracruz-Sevilla, si bien los portugueses continuaron discutiendo esa titularidad en aplicación de la línea de demarcación fijada en 1529 (Ruescas Baután, 2016: 72-73). Ese mismo año se permitió a ocho puertos españoles —entre ellos Coruña y Baiona— comerciar con América, pero los barcos tenían que regresar por Sevilla para facilitar la labor de control de la ya única Casa de la Contratación operativa, con lo cual, esta medida no mermaría su preeminencia como puerto de las Indias. Tanto es así que Felipe II retomó en 1573 el viejo planteamiento del puerto único en Sevilla, aunque en la práctica las cargas y descargas se harían en sus antepuertos naturales de Sanlúcar y Cádiz por el cada vez más problemático calado fluvial. El monopolio comercial de la Carrera de Indias quedó consolidado entonces, y sustentado en la plata, que a finales del siglo XVI representaba casi el 90% de las exportaciones anuales a Sevilla, lo cual derivó en un problema de rigidez del sistema mercantil español que complicaría su adaptación a las necesidades en evolución de la sociedad y la economía (Elliott, 2006: 158, 179). Uno de los momentos clave sería la unión de las coronas de España y Portugal en 1580, ocurrida tras fallecer el monarca portugués Sebastián I sin herederos en Alcazarquivir (1578). Felipe II pasó a administrar ambos imperios ultramarinos de proporciones planetarias jamás vistas y con ello llegarían nuevos desafíos. Inexorablemente las rutas marítimas se convirtieron en un asunto político de primer nivel no solo porque de ellas dependía la comunicación de tantos y tan lejanos dominios repartidos por las cuatro partes del mundo, sino también por razones de supervivencia ya que la acción marítima de los ingleses había puesto en jaque el sistema defensivo de las Indias. Precisamente a la vez que se consumaba la unión ibérica, Francis Drake lograría atravesar el estrecho de Magallanes, cuya navegación había sido en la práctica olvidada por los españoles, y al penetrar en el Pacífico hizo saltar en pedazos el *statu quo* del «lago español». La Corona acto seguido priorizó su atención al extremo sur de América para cerrar la brecha que se había abierto y para consolidar la vía austral en pro de los intereses de España. Fue el gran navegante y cosmógrafo gallego Pedro Sarmiento de Gamboa el elegido para llevar a cabo el proyecto de fortificar y colonizar el estrecho de Magallanes, así como para hacer su entero redescubrimiento (Oyarzun, 1999: 111-184). Como es sabido el ambicioso proyecto fracasó, no por falta de empeño de Sarmiento sino por la dejadez de la acción política preocupada más en las guerras de la vieja Europa, dilatando un problema que de seguro más pronto que tarde habría que resolver. El inmenso Pacífico, también ex-

plorado por Sarmiento, sería en los próximos años el escenario de la búsqueda del oro de la mítica Ofir, emprendida por Álvaro de Mendaña y su esposa, la gallega Isabel Barreto, proclamada gobernadora de las islas Marquesas y la primera mujer almirante de la Mar del Sur (Gil, 2018, vol. I: 141-170). Decididos a llegar a otro tipo de riquezas más terrenales, los súbditos rebeldes del norte de Europa se lanzaron a la conquista de nuevos horizontes y en ese ímpetu, antes de finalizar el siglo, lograrían acceder al océano Índico y Pacífico por las respectivas rutas del cabo y del estrecho. A inicios del siglo XVII, los portugueses, asentados en el *Estado da India* y las islas Molucas, así como los españoles, en las Filipinas, tuvieron que enfrentarse a la amenaza de la expansión marítima de los holandeses cuyo principal objetivo era la inverada meta europea de llegar a las islas de las especias. En 1595 la expedición pionera de Houtman logró llegar a Bantam por la ruta oriental del cabo de Buena Esperanza y cargar las naves de pimienta en Bali, dando inicio a la carrera holandesa por el comercio de las especias y el declive del poderío ibérico en la región Asia-Pacífico. Este proceso fue posible por una experiencia importada, tal como se deduce al publicarse un año después el *Itinerario* de Jan Huygen van Linschoten, un compendio de información geográfica y náutica espida a los portugueses durante la estancia del autor en la India. Quizás sea en la cartografía donde se visualice mejor que en ninguna parte este contexto, y en ese sentido hay que citar el *Moluccae Insulae Celeberrimae*, creado por Petrus Plancius en 1594. Este mapa destaca por su detallada delineación de la región, que abarca las islas Molucas, partes de las Filipinas, Nueva Guinea y el sudeste asiático continental, una zona de inmenso valor comercial en la época. Plancius elaboró este mapa utilizando fuentes portuguesas secretas, obtenidas de manera encubierta, lo que lo convierte en un testimonio del espionaje cartográfico y la competencia entre potencias europeas por el control del comercio de las especias. La precisión con la que se representan islas como Ternate, Tidore, Ambon y Banda, junto con una nomenclatura abundante, refleja un avance significativo respecto a mapas anteriores de la región. El título completo en latín, *Insulae Moluccae celeberrimae sunt ob maximam aromatum copiam quam per totum terrarum orbem mittunt*, traducido como «Las Islas Molucas son famosísimas por la gran abundancia de especias que envían a todo el mundo», encapsula la esencia del mapa: un instrumento de navegación y comercio, pero también una pieza de propaganda para incentivar las expediciones holandesas, en un contexto en el que aquellos buscaban romper el monopolio portugués en el comercio asiático. Dichas expediciones serían pronto canalizadas a través de la Compañía Unida de las Indias Orientales (VOC), creada en 1602 por diferentes capitales privados. Pese a la Tregua de los Doce Años (1609-1621), la ofensiva contra los ibéricos se intensificó. Batavia (actual Yakarta) se convirtió en bastión de la VOC y plataforma para la expansión en Indonesia e islas aledañas. En 1621, Jan Pieterzon Coen conquistó las islas Banda consiguiendo la producción de la nuez moscada, y en 1623 Amboina para el cultivo del clavo, completando así el monopolio de las tres principales especias: la pimienta, el clavo, y la nuez moscada (Israel, 1997: 109-127, 170-181, 225-230). Paralelamente a este progreso comercial, los holandeses mantuvieron una activa exploración oceánica logrando el control tanto de la ruta occidental del estrecho de Magallanes como la oriental del cabo de Buena Esperanza, pero también descubrieron un nuevo pasaje al sur de la Tierra del Fuego, el cual ya había sido intuido, según se ha dicho,

por una de las carabelas de la armada de Loaysa. Tal descubrimiento generó graves preocupaciones a la Monarquía hispánica y renovó una vez más el interés por controlar el acceso al Pacífico a través del estrecho de Magallanes y por la nueva ruta del cabo de Hornos. Para cartografiar y reconocer la zona en el reinado de Felipe III se planificó la exitosa expedición liderada por los gallegos hermanos Nodal (1618-1619) a la vez que se empeñaron numerosos recursos para organizar una serie de armadas de socorro a las Filipinas que se pretendieron despachar directamente desde España por las rutas occidentales y orientales emulando a los holandeses (Rodríguez Couto, 2024; 2022: 107-116). De todos modos, el arranque de la Guerra de los Treinta Años (1618-1648) sumado a otros factores dificultaron proseguir con este proyecto en lo que resto de siglo. Aquellas islas disputadas en un principio por los ibéricos habían quedado al alcance del resto de las potencias europeas: Inglaterra entrarían a competir en la zona con la *East India Company* (1600), Francia con la *Compagnie des Indes Orientales* (1664), Dinamarca con la *Dansk Ostindisk Kompagni* (1612) y más tarde Suecia con la *Svenska Ostindiska Companiet* (1731), si bien fueron los holandeses quienes finalmente expulsaron a los portugueses de las Molucas, y en 1663 también desalojaron de estas islas a los últimos españoles (Israel, 1997: 202-335; Martínez Torres y Martínez Shaw, 2014: 373-314, 412-414).

A tenor de este contexto hubo muchos mercaderes, marinos, militares, y religiosos, tanto españoles como portugueses —vasallos todos del mismo rey— que desde su experiencia sobre el terreno, lamentaban esta situación desfavorable y reclamaban medidas urgentes para atajar estos problemas del Indo-Pacífico que perjudicaban al conjunto del imperio. Para Anthony Sherley, el perspicaz consejero de Felipe IV, España volvería a ganar su grandeza: «si Su Majestad fuese servido de aumentar y ensanchar la contratación que ya tiene en el negocio de las especierías, con el mismo aumento del trato se irán multiplicando las contrataciones en aquellos mares, y con ellas el poder de la mar» (Martínez Torres, 2020: 161-162). Lo cierto es que a esas alturas del siglo XVII ya poco se pudo hacer para cambiar las cosas. Entonces, ¿sería la década de los años veinte del siglo XVI la ocasión perdida?

No parece descabellado pensar que, si la expedición de Loaysa cumpliera sus objetivos, la Casa de la Especiería habría adquirido un papel similar a la Casa sevillana. Galicia se habría convertido en un centro neurálgico del comercio de especias, atrayendo inversores y comerciantes de toda Europa. La conexión directa con el Pacífico podría haber generado un desarrollo portuario sin precedentes, situando a A Coruña como un eje fundamental en la globalización temprana. Este hipotético escenario, sin duda, habría fortalecido la posición de Galicia dentro del imperio español, transformándola en un epicentro comercial y marítimo.

Desde la perspectiva de la historia de las exploraciones marítimas resulta tentador hacer una reflexión sobre el milagro holandés y la hipótesis gallega. El modelo holandés se apoyó en la movilización de grandes capitales y la distribución de riesgos mediante el sistema de sociedades anónimas. En contraste, aunque Galicia contaba con una Casa de la Especiería que podría haberse convertido en un centro de gestión comercial, y seguramente también en un lugar de atesoramiento de saberes náuticos y cartográficos, el desarrollo del proyecto habría necesitado una mejora del sistema.

Para competir en igualdad de condiciones, Galicia habría necesitado evolucionar hacia modelos de financiamiento más flexibles y dinámicos que permitieran captar inversiones y distribuir riesgos en la misma medida que sucedió en el norte de Europa. También en lo político, pues sería una desventaja depender de una monarquía empeñada siempre en infinitos escenarios, mientras que la república holandesa contaba con sus Estados Generales volcados en la causa ultramarina y con un ambiente propicio para el emprendimiento mercantil, lo cual facilitó la rápida toma de decisiones y la adaptabilidad ante los desafíos del comercio global.

Ahora bien, esto no significa que el proyecto de la Casa de la Especiaria fuese inviable según el sistema de monopolio establecido entonces en España. Se ha querido explicar desde una lógica geográfica ciertamente superficial la razón del mantenimiento del monopolio comercial en Sevilla, argumentando que el establecimiento de este tráfico marítimo en la costa norte de España, sin más precisión —pese a las particularidades del litoral noroeste y que desde el País Vasco hasta la Estaca de Bares hay unos 770 kilómetros de costa—, supondría un incremento del 20% en la duración del viaje y la travesía sería un 25% más costosa (Elliott, 2006: 177)¹¹. Sin embargo, los datos arrojados por las fuentes de la época apuntarían otras razones. Los astilleros del noroeste, y del norte en general, podían construir buques de gran porte a menor coste, puesto que muchos materiales se exportaban a Andalucía, y los que se importaban de Inglaterra o Flandes eran más baratos por estar más cerca. Indicativo de este potencial es que hacia 1570 los tratos mercantiles que tenían los mercaderes gallegos en Sevilla, aportando maderas, fletes, pescado y todo tipo de bienes imprescindibles para el abastecimiento y mantenimiento de las flotas, eran capaces de absorber casi un 20% de los metales preciosos que llegaban a Sevilla (Juega Puig, 2014:19).

Otra cosa es cómo se gestionaron estos recursos. A finales del siglo XVI, Galicia adquirió una importancia estratégica en el contexto militar. La ciudad de A Coruña pasó a ser un objetivo prioritario, sobre todo tras la incorporación de Portugal a la Corona española en 1580 y, con mayor intensidad, a raíz del ataque inglés de 1589. En consecuencia, el territorio gallego se consolidó como una base naval permanente —punta de lanza de la ofensiva Atlántica de Felipe II— lo que implicó la presencia constante de tropas, el embargo recurrente de víveres y el reclutamiento sistemático de marineros (Vázquez Saavedra, 1994: 163-186; *ib.* 1998: 89-114 y 115-138; *ib.* 1999: 115-134; *ib.* 2006: 55-76) Los recursos gallegos se pondrían al servicio de los programas imperiales al igual que muchos mareantes gallegos terminaron poniendo su talento al servicio de la milicia, convirtiéndose en destacados marinos (Rodríguez Couto, 2024: 50-53).

Toda esta capacidad, ya demostrada en el extenso Memorial presentado a Carlos V por los regidores de la villa de A Coruña (Gil Merino, 1976: 148; Cabrero, 1989: 13), hallaría resonancia en la Ilustración, cuando el erudito Padre Sarmiento advertía el grave error cometido en el siglo XVI:

11 Esta explicación dada por John Elliott se ampara en el estudio de Jacobs P. Auke (*Los movimientos migratorios entre Castilla e Hispanoamérica durante el reinado de Felipe III, 1598-1621*), centrado en un período concreto y desde un enfoque social.

«Dios perdone a Carlos V el desatino garrafal de empeñar las Molucas, el centro de toda especiería, a Juan III de Portugal por la suma de trescientos cincuenta mil ducados. En la década IV de Herrera está toda esa historia, y de cómo se opusieron los más cuerdos, y de cómo las Cortes de España quisieron pagar el empeño y que la Casa de la Contratación de la especiería de las Molucas se estableciese en La Coruña. Atiendan a este voto de las Cortes los que tan a mal llevan hoy el que en La Coruña se entablen los paquebotes de avisos, y con tal cual comercio de exportación e importación. Carlos V trocó los ojos por la cola. Si hubiese mantenido a toda costa las Molucas, jamás los holandeses las tendrían. Perdiéronse porque las poseían los portugueses y no supieron defenderlas, alucinados con su Sibila»¹².

Fue curiosamente al acabar las Cortes en A Coruña, donde el monarca expuso lo que los historiadores consideran el nacimiento de su programa imperial y la construcción de la imagen de un monarca universal, responsable no solo de un extenso imperio, también de la defensa de la fe católica contra sus enemigos (Lynch, 2010: 52-53). Este doble mandato hizo cargar con una responsabilidad enorme al César, posicionarse como un protagonista indiscutible en el escenario internacional, lo cual exigió una ingente cantidad de dinero y restar de otros lugares muchos recursos para las guerras europeas, en detrimento de otros proyectos como la exploración oceánica. Un destino de magros resultados al que se encadenarían el resto de los monarcas de la dinastía española de los Habsburgo.

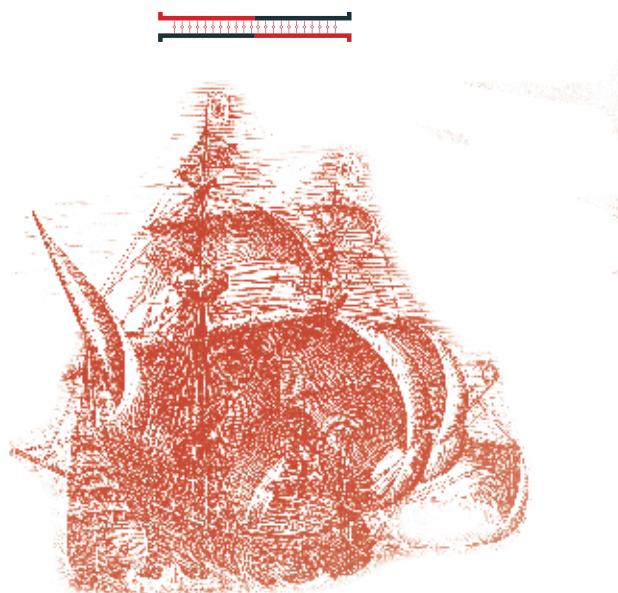
BIBLIOGRAFÍA CITADA

- ARMAS CASTRO, Xosé. (1992). *Pontevedra en los siglos XII a XV: configuración y desarrollo de una villa marinera en la Galicia medieval*. A Coruña, Fundación Pedro Barrié de la Maza.
- ARNOLD, David (2021). *La Era de los Descubrimientos (1400-1600)*. Madrid, Alianza Editorial.
- BAÑAS LLANOS, María Belén (1989). «Gallegos en la primera y segunda vuelta al mundo y sus aportes al conocimiento de las islas de la especiería (1519-1527)». En VV. AA. *Actas de las primeras jornadas presencia de España en América: Aportación gallega*. A Coruña, Excma. Diputación Provincial - Editorial Deimos, 217-228.
- (2000). *Las islas de las especias (Fuentes etnohistóricas sobre las Islas Molucas) s. XIV-XX*. Madrid, Universidad de Extremadura.
- BRAUDEL, Fernand (2019). *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II* (2 vols.). Ciudad de México, Fondo de Cultura Económica.
- BRENDECKE, Arndt (2016). *Imperio e información. Funciones del saber en el dominio colonial español*. Madrid – Frankfurt am Main, Iberoamericana Vervuert.
- BROTTON, Jerry (1997). *Trading Territoires. Mapping the Early Modern World*. Londres, Reaktion Books.
- CABRERO FERNÁNDEZ, Leoncio (1989). «La Coruña, centro económico de la Especiería». En VV. AA., *Actas de las primeras jornadas ...*, 11-23.
- CALO LOURIDO, Francisco (cord.) (2003). *Actas do Simposio de historia marítima do século XII ao XVI “Pontevedra e o mar”*. Pontevedra, Concello de Pontevedra.
- CHOCANO HIGUERAS, Guadalupe (1989). «La “Gallega” o “Santa María” o nao capitana del descubrimiento». en VV. AA., *Actas de las primeras jornadas ...*, 1-11.

12 Sarmiento, 2023, Vol. IV: 144.

- CUESTA, Mariano (1973). «*El Tratado de Tordesillas y su proyección sobre la Especiería, en El Tratado de Tordesillas y su proyección*, t. I (2 tomos), Valladolid, Universidad de Valladolid, 241-254.
- (1988). «Los viajes a las islas Molucas», en Carlos Martínez-Shaw (ed.). *El Pacífico Español, de Magallanes a Malaspina*, Madrid, Ministerio de Asuntos Exteriores, 45-58.
- (1989). «*Aportaciones náuticas y geográficas gallego-americanas*», en VV. AA. *Actas de las primeras jornadas ...*, 77-90.
- (2009). *A Casa de Contratación da Coruña*, A Coruña, Xunta de Galicia.
- DELBOURGO, James y DEW, Nicholas, eds. (2008). *Science and empire in the atlantic world*. New York-London, Routledge.
- DUBERT, Isidro (2012). «El mar y el comercio». En Isidro Dubert (coord.). *Historia de la Galicia Moderna*. Santiago de Compostela, Universidade, 217-268.
- (ed.). (2024). *Galicia, un mar con historia*. A Coruña, Editorial Xerais.
- ELLIOTT, John H. (2006). *Imperios del mundo Atlántico. España y Gran Bretaña en América (1492-1830)*. Madrid, Taurus.
- GIL, Juan (1989). *Mitos y utopías del descubrimiento*. Madrid, Alianza Editorial (3 vols.).
- GIL MERINO, Antonio (1976). «El comercio y el puerto de la Coruña durante el siglo XVI», *Revista del Instituto José Cornide de Estudios Coruñeses*, año XII, n.º 12: 137-177.
- GÓMEZ CANEDO, Lino (1991). *Los gallegos en la cultura, las letras y el comercio en América*. A Coruña, Xunta de Galicia.
- GONZÁLEZ GARCÍA, Francisco Xavier (2024). «Á beira dun mar que une. O mar na Galicia da Protohistoria e da Antigüidade». En Isidro Dubert (ed.). *Galicia, un mar con historia*. A Coruña, Edicións Xerais.
- ISRAEL, Jonathan (1997). *La república holandesa y el mundo hispánico*. Madrid, Nerea.
- JUEGA PUIG, Juan (2014). *El comercio marítimo de Galicia: 1525-1640*. Pontevedra, Diputación de Pontevedra.
- LANDÍN CARRASCO, Amancio (1991). *Galicia e os descubrimentos oceánicos*. Santiago de Compostela, Xunta de Galicia.
- LÓPEZ CARREIRA, Anselmo (2024). «Sen o mar e sen o barco. A perda do mar na Galicia Medieval». En Isidro Dubert (ed.). *Galicia, un mar con historia*. A Coruña, Edicións Xerais.
- LÓPEZ VEIGA, Enrique César (2024). *Historia marítima de Galicia* (2 Vols.). A Coruña, Hércules de Ediciones.
- LYNCH, John (2010). *Los Austrias (1516-1700)*. Barcelona, Crítica.
- MARTÍNEZ RUIZ, Enrique (dir.) (2019) Desvelando horizontes (3 vols.). Madrid, Ministerio de Defensa.
- MARTÍNEZ TORRES, José Antonio (2020). «Imperio y arbitrio. Los memoriales de Pedro de Baeza sobre las Indias Orientales», *Historia Social*, n.º 98, 149-164.
- MARTÍNEZ TORRES, José Antonio, MARTÍNEZ SHAW, Carlos (2014). *España y Portugal en el mundo (1581-1668)*. Madrid, Ediciones Polifemo.
- MAURA, Juan Francisco (2021). *Españoles y portugueses en Canadá en tiempos de Cristóbal Colón*. Valencia, Universitat de València.
- MÉNARD, Caroline (2009). (Resultado de su tesis doctoral) *La pesca gallega en Terranova, siglos XVI- XVIII*. Madrid, Consejo Superior de Investigaciones Científicas.
- MORENO MADRID, José María (2021). «Circulation and Contacts in Sixteenth Century New Cartography: Spain, Portugal and Italy», *Culture & History Digital Journal*, vol. 10 (n. 2): 1-15.
- MURPHY, Alexander B. (2019). *Geografía. ¿Por qué importa?*, Madrid, Alianza Editorial.
- OYARZUN, Javier (1999). *Expediciones españolas al estrecho de Magallanes y Tierra de Fuego*. Madrid, Ediciones de Cultura Hispánica.
- PORTUONDO, María (2013). *Ciencia secreta. La cosmografía española y el Nuevo Mundo*. Madrid-Frankfurt am Main, Iberoamericana Vervuert.

- PRIETO, Carlos (2023). *El océano Pacífico. Navegantes españoles del siglo XVI*. Madrid, Alianza Editorial.
- REY CASTELAO, Ofelia (2012). «Espacio, historia e identidad de Galicia». En Isidro Dubert (coord.). *Historia de la Galicia Moderna*. Santiago de Compostela, Universidade, 15-38.
- RODRÍGUEZ COUTO, David (2022). «La ruta oceánica Sevilla-Manila: principales problemas en la organización de las armadas de socorro a Filipinas durante el reinado de Felipe III». En Patricia Calvo González; Eudald Cortina Orero; Valeria González Lage, (coords.) *Los caminos de América*. Santiago de Compostelas, Universidade de Santiago de Compostela, 107-116.
- (2024). *Imperio y reputación. El viaje de los hermanos Nodal y su mundo*. Madrid, Marcial Pons.
- RUECAS BAZTÁN, Javier (2016). «La conquista del tercer océano». En AA.VV. *El galeón de Manila. La ruta española que unió tres continentes*. Madrid, Ministerio de Defensa, 62-77.
- SAAVEDRA VÁZQUEZ, María del Carmen (1994). «La política militar de la monarquía y sus efectos en Galicia (1556-1648)», *Obradoiro de Historia Moderna*, n.º 3, 163-186.
- (1998), «Galicia en la política atlántica de Felipe II: La Gran Armada y sus efectos» y «El corsarismo inglés en Galicia: Los ataques a Vigo y A Coruña y la militarización del reino». En Antonio Eiras Roel (coord.). *El reino de Galicia en la Monarquía de Felipe II*. Santiago de Compostela, Xunta de Galicia, 89-114 y 115-138.
- (1999), «Galicia al servicio de la política imperial: levas y armadas en el transcurso del siglo XVI», *Semata: Ciencias Sociais e Humanas*, núm. 11, pp. 115-134.
- (2006), «La formación de armadas y sus efectos sobre el territorio: el ejemplo de Galicia, 1580-1640», *Cuadernos de Historia Moderna. Anejos*, n.º 5, 55-76.
- (2012). «Poder y política». En Isidro Dubert (coord.). *Historia de la Galicia Moderna*. Santiago de Compostela, Universidade, 319-358.
- SARMIENTO, Martín (2023). *Obra de 660 pliegos: De historia natural y de todo género de erudición (5 vols.)*. Santiago de Compostela – Madrid, Consejo Superior de Investigaciones Científicas – Consello da Cultura Galega.
- 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.º 12, 905-914.



Los capítulos Generales que los procuradores de los Estados de los
duchos. en las cortes que se fijaron en la Ciudad de Santiago de
Galicia. placonuna lo que de ellos fue resueltos. y ordenadas.
Del Emperador. Nuestro Señor. señores y señoras.

✓ min. alto & min.
perdoso etioz



A CASA DA CONTRATACIÓN DA CORUÑA E A EXPEDICIÓN DE GARCÍA JOFRÉ DE LOAYSA ÁS ILLAS DA ESPECIARÍA, 1522-1527

LUÍS ALONSO ÁLVAREZ
UNIVERSIDADE DA CORUÑA

INTRODUCCIÓN

O 24 de xullo de 1525, hai xustamente cinco séculos, partía da baía da Coruña unha armada formada por sete buques que comandaba frei García Jofré de Loaysa, un diplomático e militar ás ordes do emperador Carlos. Ía na procura das illas Molucas, a terra das prezadas especias tan cobizadas no mundo occidental. Era a segunda expedición, logo da de Magalhães-Elcano, que amosara un mundo de fabulosas posibilidades de negocio para a Coroa, banqueiros e mercadores de toda Europa. Tres anos antes, en 24 de outubro de 1522, o mesmo emperador mandara crear a chamada Casa da Contratación da Especiaría na cidade herculina, que centralizaría todos os asuntos relacionados cos negocios e iniciativas que atanguían a Asia, do mesmo xeito que a de Sevilla concentraba os relacionados con América. Por iso, convén botar unha ollada na Historia e tentar procurar ese pasado no que A Coruña se converteu nunha das capitais europeas das exploracións xeográficas xunto con Sevilla e Lisboa.

No que segue, tratarei en primeiro lugar de situar o mundo das especias no contexto de comezos do século XVI, coñecer os usos que as facían tan cobizadas e localizar os centros de producción (en Asia) e de consumo (en Europa). En segundo lugar, achar os intereses que se agochaban tras o establecemento na Coruña en 1525 dunha segunda Casa da Contratación, distinta á de Sevilla (1503), que quedou relegada aos asuntos que gardaban relación con América —entón menos importantes—, para regular todo o relacionado coa organización de novas expedicións e o asentamento nas illas da Especiaría. En terceiro lugar, achegar un apunte biográfico dessa descoñecida figura que comandou as naves que sairían da Coruña en 1525 na procura das illas Molucas, o comendador García Jofré de Loaysa.

1. A RELEVANCIA DAS ESPECIAS NA EUROPA DO SÉCULO XVI

As especias, como é de sobra coñecido, son produtos vexetais que se empregaban, e áinda en gran medida se empregan, polas súas propiedades aromatizantes e conservantes de proteínas e viños. Mais os seus usos resultaban áinda maiores como menciñas, estimuladores, afrodisíacos e, sobre todo, como moeda-refuxio semellante aos metais preciosos. Entre as más coñecidas, pódense citar o cravo e a pementa —as más prezadas e custosas — a noz moscada, o xenxibre, a canela, o macis (a casca da noz) e outras moitas de difusión más cativa no mundo occidental (Czarra, 2009: 61-106; Wells, 2007: 269-308; Turner, 2004). Os centros de producción máis relevantes atopábanse nas illas Molucas (cravo), India (pementa e xenxibre), illas de Banda (noz e macis), Malaca e Sumatra (pementa) e Ceilán e Xava (canela). Apreciábanse xa na antigüidade, polo menos desde a segunda metade do século II a. C. Os exipcios e gregos obtíñanhas no comercio coa India, que esixía coñecer o comportamento dos ventos monzóns como reguladores de temporais para penetrar directamente no Índico sen o recurso de costear (Tchernia, 2016: 233). Durante o Imperio romano realizábase unha travesía de periodicidade anual, coñecida polo nome de *Periplus Maris Erythraei*, que consistía no envío dunha embarcación que recorría as costas do Mar Vermello, o Golfo Pérsico e o Océano Índico e regresaba con produtos moi prezados e custosos, como sedas chinesas, xoias e mesmo especias (Arrianus, 1683: 143-178; Tchernia, 2016: 229-248). Durante o Medievo mantívose esta tradición especieira e os mercados europeos estenderonse dende o ámbito mediterráneo ata os países bañados polo Báltico e o Mar do Norte (Freedman, 2008), áinda que os maiores centros de consumo atopábanse na China e no espazo indo-malaio. As cruzadas medievais e a *Pax Mongólica* tiñan proporcionado unha grande estabilidade ás rutas asiáticas e permitido aos venecianos, máis tarde aos xenoveses, a súa distribución no mundo occidental. O tráfico terrestre percorría, en gran medida, a antiga Ruta da Seda, con múltiples variacións, mentres que o marítimo replicaba o devandito periplo do mar eritreo dos romanos, tamén con outras moitas derivacións. Porén, o afundimento da dinastía dos Yuan e o afianzamento dos Ming na China (1368) puxeron en dificultades este comercio —os prezos experimentaron un crecemento significativo—, que no Índico seguía a estar dominado por árabes e persas e no Mediterráneo por mercadores xenoveses. Cara a fins do século XIV, a expansión dos turcos otománs bloqueou este tráfico e os xenoveses perderon as súas factorías do Mar Negro, áinda que os venecianos conseguiron manter as que posuían no Vermello. A solución pasaría polo acceso europeo aos centros de producción das especias en África e, sobre todo, no Sueste asiático. Xénova, a gran perdedora, converteríase na impulsora da procura de rutas alternativas polo oriente (a través de Portugal) e o poñente (da Coroa de Castela)¹. Existía tecnoloxía abondosa para a navegación de altura (novos tipos de navíos con cascos de gran capacidade de cargamento, resistencia ás ondadas e moi manobreiras); tiñan mellorado os instrumentos de navegación, agora máis asentada na ciencia (xeometría, óptica, astronomía e medicina); difundíranse os instrumentos comerciais e financeiros baixo-medievais (sociedades mercantís, seguros e banca) e contábase ademais coa complicidade dos primeiros estados modernos.

1 Coñecidas pola difusión do manuscrito que conta as viaxes de Ludovico de Varthema, de grande espallamento en toda Europa naqueles tempos. Véxase Varthema, 1520.

Tíñase adiantado polo nacente, desde comezos do século xv, o reino de Portugal, mentres que a Coroa de Castela cría ter atopado cara a finais da centuria a ruta das especias polo poñente (Colón, 1492). Principiou así unha carreira de fondo por acadar os centros de producción no Índico, que Portugal consumou coa chagada ás illas Molucas en 1512, mentres que para os casteláns interpuxérонse unhas terras había pouco descubertas (América), pero das que se descoñecían áinda as súas dimensións, que impedían a continuación da viaxe. E foi, en suma, a procura desa ruta do poñente o que levou aos monarcas casteláns a continuar as expedicións e, por último, a equipar unha grande armada, que capitaneou o navegador portugués Magalhães, e que saíu do porto de Sanlúcar en 1519 cara ao sur das terras americanas, onde esperaba atopar o afamado «corredor do suroeste» de camiño sempre cara a occidente². O éxito da expedición foi múltiple: Magalhães conseguira localizar ese camiño, o do estreito que leva o seu nome; os seus navíos alcanzaran as illas das Especias, adquiriran un cargamento de cravo que supuxo un proveito fabuloso e demostrarán de maneira empírica a redondez da terra ao daren a volta ao mundo sempre na dirección de poñente.

2. O NACEMENTO DA CASA DA CONTRATACIÓN DA ESPECIARÍA

O éxito obtido pola proeza da Magalhães alentou ao rei Carlos a organizar novas expedicións, de xeito que entre os seus cortesáns flamengos foise fraguando a idea de crear unha Casa da Contratación, semellante á que se tiña establecido en Sevilla en 1503, para tratar en exclusiva dos asuntos relacionados coa xestión das «outras Indias» e nunha situación en que principiaban a propagarse as queixas das vilas castelás que levarían ao conflito das Comunidades (1520-1522)³. Naquela ocasión cobraran un protagonismo especial dous coñecidos persoeiros: o arcebispo de Compostela, Alonso de Fonseca e, sobre todo, o conde de Vilalba, Fernando de Andrade (García Oro, 1994)⁴. O de Andrade era un nobre que labrara unha espectacular carreira militar en Italia, moi vencellado primeiro a Filipe de Habsburgo, despois ao cardinal Cisneros, que o enviou a Flandres a coñecer os proxectos do mozo Carlos e onde alcanzou a gañar a confianza dos seus ministros flamengos nunha concuntura na que as elites do poder estaban a anovarse (Martínez Millán, 2000: III, 44), eachegado mesmo a determinados mercadores e financeiros burgaleses, como veremos. Convocadas as Cortes en Santiago (1520), onde o monarca solicitaba un *servizo* co cal custear a súa viaxe a Flandres para coroarse emperador e axuntar fondos cos que pagar a os seus electores, xurdíu a ocasión para declarar ámbolos dous, arcebispo e conde, diante dos procuradores do reino a lealdade de Galicia ao novo rei nun momento no que a protesta anti-carolina se estendía como un rego de pólvora polas

2 Previas á de Magalhães saíron as de Alonso de Ojeda, Juan de la Cosa e Amerigo Vespucci en 1499; e entre 1499 e 1500, as de Cristóbal Guerra e Pedro Niño, Diego de Lepe e Vicente Yáñez Pinzón.

3 «Real Provisión de los Reyes Católicos ordenando establecer en Sevilla una Casa de la Contratación y promulgando las primeras Ordenanzas para su gobierno», Alcalá de Henares, 20 de xaneiro de 1503, Archivo General de Indias (en adiante, AGI), Patronato, 251, r.1.

4 Trátase de Alonso III de Fonseca e Ulloa (c.1476-1534), arcebispo de Santiago que sucedeu ao seu pai Alonso II de Fonseca e Acevedo en 1507, e posteriormente arcebispo primado de Toledo dende 1523 ata a súa morte. O apelido do conde de Andrade aparece escrito mesmo como Andrada e o seu nome como Hernando, Hernán ou Fernán.

cidades e vilas castelás. Unha das que se achegou á causa dos rebeldes foi a de Zamora, que ostentaba a representación en Cortes que Galicia perdera a comezos do século xv (Artaza Montero, 2021: 71). Andrade conseguiu mobilizar aos concellos de Betanzos e A Coruña, nos que era rexedor, para que proclamaran a súa adhesión á causa de Carlos e censurar asemade a Zamora, que se asociara aos rebeldes de Toledo no conflito comuneiro. O chamado Memorando de Betanzos leva a súa sinatura⁵. E o da Coruña, que aparece tamén referendado polo conde —en realidade, unha réplica do anterior—, sinalaba:

«Temos sabido como os procuradores de Zamora, que é o reino de Castela, por si e pretendendo ter voz e derecho polo devandito reino de Galicia, din que se teñen confederado e conformado cos procuradores da cidade e reino de Toledo en certas cousas tocantes á boa partida destes reinos para ir V.M. a recibir a coroa do Imperio»⁶.

E finalizaban manifestando que «no é cousa xusta que unha cidade doutro reino fale nin dea voto por un reino tan antigo e tan nobre como é este reino de Galicia, en especial nas cousas en que V.M. non é servido», en referencia á rebelión das comunidades⁷. Non se tiña producido áinda referencia ao establecemento da Casa da Especiaría, que era o que pretendían o conde e os seus socios. Con todo, a solicitude estendeuse por Santiago antes da celebración de Cortes, en marzo de 1520, co empeño por introducila na orde do día, algo que foi rexeditado polo propio voceiro da Coroa (García Oro, 1994: 119). A iniciativa malograda, con todo, provocou unha reacción contraria nos deputados como amosa unha das peticionés finais dirixidas ao monarca:

«[Os deputados] suplican a VM que mande que a Contratación que hai en Sevilla ou en outras partes coas Indias e os seus oficiais que sexan naturais da devandita Contratación, que todas as outras cousas que tocan a isto non se muden de Sevilla nin destes reinos agora nin en ningún tempo, e que todas as persoas naturais destes reinos que quixesen contratar naquelas partes pódano facer, e disto mandar dar en provisión real»⁸.

A resposta do monarca que figura na mesma petición foi a seguinte: «A isto respondo que non teño feito innovación nin entendo innovar diso en cousa algunha», é dicir, dáballes aos deputados unha resposta sospitosamente confusa que tanto se podía entender como un si ou como un non.

Trasladadas as cortes á cidade herculina (abril de 1520), o Concello deu soporte a unha nova súplica que non coñecemos máis que por referencias, e que abrangúa xa, xunto cos pedimentos anteriores —rexeditamento dos rebeldes de Castela e vindicación do perdido voto en Cortes—, a solicitude dunha nova Casa da Contratación para a cidade. Así mesmo, os aristócratas galegos enviaron ao monarca algunas outras

5 «Exposición de la ciudad de Betanzos a S.M.», Betanzos, 15 de febreiro de 1520, Archivo General de Simancas (en adiante, AGS), PTR, leg. 3, 166.

6 «Exposición de la ciudad de La Coruña a S.M.», A Coruña, 15 de febreiro de 1520, AGS, PTR, leg. 3, 167.

7 Ibidem.

8 «Capítulos generales presentados por los procuradores en las Cortes de Santiago y La Coruña», s/l, 1520, AGS, PTR, leg. 70, 10.

demandas que apuntaban nesta mesma dirección e que non obtiveron resposta inmediata pola saída da frota que o levaba cara Flandres (maio de 1520)⁹. O almirante da armada resultou ser o propio conde de Vilalba, quen tivo ocasión de departir co rei estas cuestiós.

Nunha tentativa por frear a adhesión dalgunhas cidades galegas, como Ourense ou Betanzos, ao bando das comunidades castelás, que lles recordaban demasiado a Gran Revolta Irmandiña¹⁰, Fonseca e Andrade emprazaron á nobreza e a o alto clero galegos a unha xunta na vila de Melide para o 4 de decembro de 1520. Entre os convocados —a meirande parte asistiu en persoas; só uns poucos o fixeron mediante poderes— figuraban Beatriz de Castro, condesa de Lemos, o marqués de Astorga, os condes de Altamira e Benavente, os bispos de Astorga e de Lugo e o deán da igrexa de Mondoñedo ata completar vinte e un asistentes, entre cabaleiros e señores¹¹. Pretendían «falar e conferir as cousas que parece eran precisas e conviñan ao servizo de Deus e do rei e raíña, nosos señores, e para conservación do seu real estado e patrimonio e ao ben e para común paz e sosego do devandito reino [*de Castela*]»¹². Os acordos, resumidos en catorce puntos, facían resón do sucedido

«entre as comunidades e vilas de Castela, [*pois*] de cinco meses a esa parte ten habido e hai algúns movementos, alborotos, escándalos en prexuízo da raíña e rei nosos señores [...], e que, se descendesen a este reino de Galicia, o que Deus non queira, segundo a disposición e calidade del e da xente del, poderíanse acrecentar e acrecentarían moitos escándalos, mortes, perdidas, roubos e outros moitos danos e contrariedades ao devandito reino e os seus moradores»¹³.

Polo mesmo, advertían

«que se algunha poboación suxeita a súa coroa real, ou de outro calquera lugar de señorío ou abadengo deste devandito reino se puxeran en rebelión e desobediencia para non pagar a S.A. o xa dito, ou lles desobedeceren ou deixaren de servir, que todos xuntos e cada un de por si irán coas súas persoas, casas, criados e vasalos a castigalos e sosegalos e reducilos ao servizo de S.A. e en favor da súa xustiza»¹⁴.

Asemade que se situaban de xeito decidido no bando carolino fronte á rebelión das Comunidades, suplicaban ao monarca que lles fixera «mercé de que aquí en adiante este devandito reino [*de Galicia*] teña voto en cortes, e fora delas, en todas aquelas cousas que as cidades do reino de Castela teñen nas ditas cortes e cousas»¹⁵. Por último, os reunidos acordaron que se lles fixese

9 «Exposición de la ciudad de La Coruña a S.M.», A Coruña, 15 de febreiro de 1520, AGS, PTR, leg. 3, 167.

10 Saavedra, 2021: 37. A Gran Revolta Irmandiña constitúiu un conflito anti-nobiliario que se estendeu en Galicia entre 1467 e 1469. Véxase Pallares Méndez e Portela Silva, 2007.

11 Non compareceron os condes de Monterrei, Ribadavia e Soutomaior, nun caso polo preito que mantiña cos Andrade e noutro por figurar como fuxidos da xustiza. Saavedra, 2021: 34.

12 «Los señores y caballeros del Reino de Galicia para gobernarse en tiempo de las comunidades». AGS, PTR, leg. 4, 1. Reproducido tamén en García Oro, 1994: 325-328.

13 Ibidem.

14 Ibidem

15 Ibidem.

«mercé que a descarga da contratación da Especiaría e das outras couzas das Indias novamente achadas, sexa na cidade da Coruña e se faga alí Casa de Contratación segundo e de xeito que está na cidade de Sevilla para as outras Indias antigamente achadas, por canto é de moito servizo de S.A., ben e para o común deste reino por moitos respectos e motivos que dará por relación a persoa que no seu nome a iso envían»¹⁶.

En resumo, os congregados situábanse ao carón do monarca no conflito das Comunidades, pero solicitaban, asemade, a recuperación do voto en Cortes, un asunto que lles proporcionaba unha forte cohesión. E como rogo en apariencia secundario, pero que en realidade constituía a petición principal, suplicaban a creación na cidade herculina dunha nova Casa da Contratación que habería de entender nas transaccións relacionadas coa Especiaría, «as Indias novamente achadas» fronte «as outras Indias antigamente achadas», os territorios das Américas. O artífice destas peticións non podería ter sido outro que o conde de Vilalba, Fernando de Andrade, vencellado xa a Cristóbal de Haro e ao grupo financeiro-comercial burgalés, que eran en realidade os que se beneficiaban da creación da nova Casa, capturada como estaba en gran medida a de Sevilla polos intereses do grupo xenovés. Para atraer os votos do resto de cabaleiros e señores, o conde abaneou a artimaña do voto en Cortes, facilitada, ademais, polo medo dunha axuda dos seus vasalos á revolta comuneira e revivir así a derradeira rebelión irmandiña que moitos deles ainda lembraban (Saavedra, 2021: 32 e 37). No escrito deslizouse, e isto era o importante para o conde, a petición de establecer unha nova Casa da Contratación na urbe herculina, na que esperaba realizar os seus negocios en compañía dos burgaleses, como así sucedeu. De feito, Andrade parecía ter serios problemas de liquidez para o cobro das súas rendas polos numerosos preitos que mantinha con outros señores e que aclara o porque das súas asiduas peticións de mercés ao monarca¹⁷. Toda unha argucia para gañar os votos da aristocracia e o clero galegos, e sobre todo o do máis poderoso, o arcebispo Fonseca, coa finalidade de acadar unha axuda forte para que o soberano optara pola situación coruñesa. O emperador non contestou ainda.

Só unha semana despois desta petición, o 11 de decembro, o Concello herculino celebrou a coroación do emperador en Aquisgrán, pero alertou en carta da chegada dun mensaxeiro das comunidades castelás, que lle instaban a enviar deputados á Xunta de Avila, algo ao que se negaran con manifestacións de acorro ao rei¹⁸. Nestas circunstancias, entenderon que era o momento para solicitar a concesión da Casa da Especiaría. En resumo, repetiron a estratexia dos reunidos en Melide co obxectivo de acadar esa vantaxe. Necesitado de socorros para a súa causa fronte aos comuneiros¹⁹, a resposta de Carlos chegou en forma de cédula real, emitida en Worms o 29

16 Ibidem.

17 Véxanse os documentos que aluden á herданza recibida da súa nai, dona María das Mariñas —identificada en algúres como dona María de Haro—, e mesmo aqueles onde solicitou e conseguiu certas mercés reais, reproducidos todos eles en García Oro, 1994: 253-257, 310, 321 e 329.

18 «Carta del concejo de La Coruña al rey comunicando la decisión del concejo de no enviar procuradores a la Junta de Ávila y pidiendo que, a su retorno, designe la ciudad como sede de la contratación de especiería», A Coruña, 11 de decembro de 1520, AGS, PTR, leg. 1, 79, 2.

19 A cidade de Betanzos xa se tiña comprometido a enviar procuradores á Xunta de Avila. «Carta de la ciudad de Betanzos a la Junta de Ávila comunicando su intención de enviar procuradores, en nombre del reino de Galicia

de marzo de 1521²⁰. Nela agradecía o respaldo da aristocracia, o clero e as cidades galegas no conflito, pero non quixo aínda tomar resolución respecto ao voto: «que nisto polo de agora vos sufrades para que nisto non se faga mudanza, que indo eu alá, praceando a Noso Señor, verei e proverei o que toca ao ben dese reino, como é razón e el o merece»²¹. Sen embargo, informou aos destinatarios da firme decisión de establecer unha Casa da Contratación a maiores da sevillana, unha providencia xa assumida, pero mantivo sen resolver de xeito oficial a súa localización:

«Ao que suplicades que a Especiaría que se trouxer de aquí en adiante das illas descubertas se descargue na cidade da Coruña, e que alí haxa Casa da Contratación como a que hai en Sevilla da Contratación das Indias, polo de agora non teño determinado o que será máis convincente facer nisto, por ser cousa nova. Pero indo eu neses reinos, que coa axuda de Noso Señor será en breve, mandareino fornecer como conveña»²².

A decisión de dispor dun porto máis preto dos grandes centros de consumo de especias no norte de Europa estaba xa assumida, en particular polas presións do grupo comercial e financeiro burgalés, con influenza entre os conselleiros flamengos do monarca. Máis previo á aceptación rexia e tal como era preceptivo, algúns dos Consellos reais debíase pronunciar cun *parecer* no que tiña que detallar para o coñecemento do soberano as vantaxes que ofrecía o enclave coruñés fronte ao porto sevillano, que albergaba xa unha Casa da Contratación. O organismo que presentou o informe foi o Consello das Indias²³.

O texto consta de catro apartados ben diferenciados. No primeiro expónense os beneficios máis xerais e solemnes —«o ennobrecemento do seu reino» e o «aumento das súas rendas xerais»— que suporía para o monarca a escolla do porto coruñés fronte ao sevillano, que tamén solicitaba o seu protagonismo para albergar a sé da Casa da Especiaría. No segundo apartado, pormenorizábanse as vantaxes especiais que tería a elección do porto herculino, «o mellor que hai en todos vosos reinos», dicíanlle, e o «máis axeitado á navegación e derrota que traen que outro ningún», segundo a experiencia de «moitas das naves cando veñen de Calicut», en alusión ás portuguesas que regresaban do Índico. A proximidade ás cidades comerciais do norte de Europa, «onde se fai principalmente todo o gasto da Especiaría», era outra das razóns principais para a súa elección, polo que había que «escusar de ir a Lisboa» e menos a Andalucía. E, por último, para a construcción e reparación de naves contaba con vantaxes superiores o porto coruñés, onde se realizaba a menor custo, e as materias primas que se precisaba traer de Flandres ou Inglaterra obtíñanhas «máis a man e de mellor prezo»²⁴.

o en el suyo propio, cuando la Junta así lo permita». Betanzos, 4 de setembro de 1520, AGS, PTR, leg. 1, 39.

20 «Cédula real dirigida al Reino de Galicia en respuesta de los capítulos que este envió para su aprobación», Worms, 29 de marzo de 1521, AGS, PRT, leg. 4, 31.

21 *Ibidem*.

22 *Ibidem*.

23 «Parecer sobre lo conveniente que sería establecer la Contratación de la Especiaría y de las Indias en la ciudad de La Coruña», s/l, s/d, AGI, Patronato 48, r. 2. O documento ten sido transscrito por Fernández de Navarrete, 1837: V, 193-195.

24 *Ibidem*.

No terceiro apartado desaconsellábase de xeito notorio o emprazamento do porto hispalense. En primeiro lugar, por tratarse dun ancoradoiro de auga doce polo que «coas grandes calores críase moito verme [...] e, antes que de alí se despachen [as naves] para facer a armada, saen comidas», inservíbeis para a navegación. Sinalaba, así mesmo, como a «máis principal» desvantaxe derivaba da estreiteza daquel porto, no que apenas poderían manobrar os navíos de gran tamaño, os más precisos para a navegación á Especiaría, e impedidos para «subir á ribeira de Sevilla». Por esa razón, descartaba os de baixa tonelaxe, pola «moita contía de mantementos», salarios semellantes aos dos maiores, e sómente as pertenzas «e *quintaladas* do capitán, oficiais e mariñeiros» impedirían en gran medida a carga das especias. O documento, ademais, sinalaba como un dos elementos disuasorios, os prezos dos riscos de mar en cada un dos portos: «custaría máis do catro por cen o seguro de calquera lugar de Andalucía que da Coruña, no que vai moita suma de diñeiros por ano». Reiterábase tamén a proximidade das cidades flamengas, onde «se gasta a meirande parte [das especias], e moi pouquiño en levante», polo que «é ben se poña canto máis preto se poida poñer daquela navegación». Por último, a proximidade da futura Casa ao porto herculino facilitaría os traballos de carga e descarga dende terra, sen que fora preciso facelo en barcas, e desaconsellaría o fraude, todo o contrario do que sucedía no longo leito do Guadalquivir. A parte final do documento facía un chamado á sensibilidade relixiosa do monarca ao sinalar que o santo patrón da ruta da Especiaría era o apóstolo Santiago, «por cuxa intercesión [...] Deus deparou este descubrimento [da armada de Magalhães]». Por todo, «é razón que V.M. en memoria disto poña esta contratación no lugar onde se pode seguir beneficio, e a terra en que o seu santo corpo está, sexa máis ennobrecido e visitado»²⁵.

Resulta, porén, pouco coñecido un segundo *parecer* remitido ao soberano neste caso pola Cámara de Castela, unha institución que dependía do Consello de Castela, conservado no arquivo de Simancas²⁶. Aínda que aparenta ser unha réplica do anterior, resulta en gran medida diferente e iso non por defender posicións encontradas, se non polas tres significativas evidencias que ocultaba en relación co expedido polo Consello das Indias. En primeiro lugar, non destacaba a precisa cuestión dos seguros marítimos, máis diminuídos no porto coruñés que no sevillano. Tampouco facía referencia á vantaxe de aquel pola meirande proximidade a Flandres, o gran mercado europeo das especias, e nin tan sequera mencionaba as coñecidas oportunidades de fraude, habituais ao longo do leito do Guadalquivir. Como non coñecemos as datas de emisión de ningunha das dúas testemuñas, resulta arrevesado aclarar as razóns destas diferencias. Así e todo, existe un terceiro documento que nos proporciona a solución ao enigma. Trátase dunha real provisión pola que o monarca concedeu en 1522 a Casa da Especiaría á urbe herculina, na que figura por sorte unha alusión reveladora. Nela ordenaba «parolar sobre iso no noso *Consello das Indias* e pareceu que o lugar máis conveniente para a devandita contratación e para o bo despacho e

25 Ibidem.

26 «Memorial a favor del establecimiento de la Casa de la Contratación de la Especiería en La Coruña», s/l, s/d, AGS, CCA, DIV, 9, 2. Existe tamén copia literal do documento («Parecer sobre la fundación de una Casa de Contratación para la Especiería en La Coruña», s/l, s/d) no AGI, Patronato 48, r. 20.

venda da especiaría e droguería [...] era a cidade da Coruña»²⁷. Queda así clarexado que o parecer que coñeceu o soberano e incluíu na súa decisión foi a do Consello das Indias, ou a institución primitiva que rematou logo nel, e non o da Cámara de Castela.

O asunto do duplo parecer embeléñase, ademais, coa cuestión da data en que ámbolos dous documentos foron emitidos, do que se deduce que nunca coñeceremos con certeza a súa datación. En xeral, téndese a pensar que o parecer sevillano foi redactado e se deu a coñecer en 1522, como testemuñan a meirande parte dos estudiosos²⁸. Porén, todos sabemos que o Consello das Indias estableceuse de maneira explícita por cédula real de 1 de agosto de 1524. Polo mesmo, parece descartable en principio a data de 1522, polo que habería que adiala a lo menos a agosto de 1524. Así e todo, esta data tan serodia desmentiría a real provisión xa mencionada que concedía á cidade coruñesa a Casa da Especiaría ao finar 1522²⁹. Emporiso, resulta más razoable que manteñamos a de 1522 —a que transcorre entre a chegada da frota de Magalhães o 6 de setembro e o 24 de decembro, momento no que o emperador asinou a cédula de establecemento da Casa—, e pensar que foi emitido por esa seción especial, a *Xunta das Indias*, creada por cédula de 14 de setembro de 1519 e que funcionaba dentro do Consello de Castela, razón pola que se conserva no arquivo hispalense.

Clarexado este punto do debate, debemos preguntarmos pola razón desa indiferenza cara a opción coruñesa por parte da Cámara de Castela, malia mostrarse aquel favorable tamén ao seu establecemento. Desvelaríamos isto un certo enfrentamento de intereses no seo do Consello de Castela, no que entón convivían a Xunta das Indias, con forte presencia de burgaleses e por iso favorable á cidade herculina, e a Cámara de Castela onde a presión dos xenoveses era forte? Todo parece indicar que así foi, na medida en que a ocultación de tres dos argumentos de maior peso, favorables ao porto coruñés, faría aumentar as expectativas do sevillano, que aportaba no seu favor un entorno comercial moi superior en xentes e recursos.

Emporiso, a resposta de Sevilla non se fixo esperar. É probable que a argumentación da Cámara de Castela, ou mellor dito, os puntos que ocultaba, deran alas á reclamación hispalense, en especial, os referentes aos fraudes cometidos nas embarcacións na ribeira do Guadalquivir, a súa distancia dos mercados especieiros e os meirandes custos dos riscos de mar. Nun novo documento dirixido ao rei Carlos, os sevillanos deliñaron nunha ducia de puntos as razóns polas que habería de manterse a Casa da Contratación na cidade³⁰. En primeiro lugar, destacouse que se trataba da

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 decembro de 1522, no Arquivo Municipal de A Coruña (en adiante, AMC), AC, c. 2618-115. Cursiva miñá.

28 Martínez Barbeito, 1966: 62-63; García Oro, 1994: 154; Rey Castelao, 2021: 55 e Alonso Álvarez, 2022: 554-557. Szászdi, 2020: 14, sitúao a comezos de 1523. Fernández Navarrete, V, 1837: 193, León Guerrero, 2019: 117 e algún outro académico fano para 1524, tras a Xunta de Badaxoz —que tentou chegar a un acordo sobre a soberanía das Molucas, en disputa entre Castela e Portugal—, unha data que tiña sinalado de maneira equivocada Herrera, 1726 [1601-1615]: déc. III, lib. 7, cap. 5.

29 «La provisión que VM manda dar a La Coruña porque se ponga allí la Casa de la Contratación de la Especiería», Valladolid, 24 de decembro de 1522, no AMC, AC, c. 2618-115.

30 «Razones dadas por la ciudad de Sevilla para que la Contratación de la Especiería no se cambie a La Coruña ni

provincia e reino que dispuña de meirandas rendas, polo que aumentarían estas co seu establecemento, «ennobrecerían» a urbe e converteríana nunha das más ricas e poboadas do mundo. En segundo lugar, salientouse en que medrarían as rendas do monarca de erguerse alí a institución. A cidade dispuña, ademais, de terras vizosas para abastecer o comercio de retorno con alimentos e materias primas e manter unha demanda capaz de absorber as mercancías chegadas de alén mar, algo do que non dispuña os arredores coruñeses, con pouca terra de cultivo por ser un país «de montañas e moi ermo» e carecer dun mercado abondoso. A continuación censurouse que o herculino fora un «mercado franco onde se venderían as mercadorías sen pagaren dereitos», algo que sucedería do mesmo xeito en Cádiz, outro dos portos que pretendía albergar o privilexio da Especiaría. Púxose tamén en dubida a dificultade adiantada de navegar con navíos de gran calado —os superiores a 500 toneis— polas características dos territorios asiáticos, con «moitas illas e farallóns», o que só sería practicable cos inferiores a 200, os que así mesmo poderían transitar polo Guadaluquivir e estivar e descargar sen dificultade dende terra. Descualificouse, ademais, o argumento de que a derrota á Especiaría habería de ser a «mais dereita e mais inabordable» dende o porto herculino, «pois vindo as naves como veñen maltratadas de andaren tanto tempo por aqueles mares, correrán moito perigo ao pasaren a costa de Portugal e de Galicia e, así mesmo, de ser tomadas polos franceses o tempo que dure a guerra», en alusión ao corso mantido durante as guerras entre o emperador e Francisco I. Desautorizouse polo demais a pretendida mellor situación xeográfica do porto coruñés, sobre todo pola maior proximidade co levante entre Sevilla e as Indias e a meirande fluidez de tráfico polo poñente. Sinalouse de igual xeito no escrito a insuficiencia de mercadores locais para o comercio con Asia, ao contrario do que sucedía en Sevilla, onde arraigaban moitos negociantes propios e burgaleses, pero non «xenoveses y estranxeiros [...], aos cales V.M. non ten que permitir que traten na devandita Especiaría polos moitos atrancos que hai»³¹. Finalizaban os argumentos hispalenses cunha alusión ás promesas que o soberano tivera dispensado a Magalhães de establecer alí a nova contratación e co recordo da proposta dos Reis católicos de «que a Casa da Contratación das Indias habíase de asentar naquela cidade [*de Sevilla*] e non en outro lugar»³².

Se desbotamos as feituras mais retóricas, Sevilla só podía subministrar un elemento de singular comenencia, o da sólida infraestrutura comercial e financeira de seu emprazamento e a súa contorna —reforzado pola existencia previa dunha Casa da Contratación erixida en 1503 con experiencia relevante nestes asuntos de ultramar— fronte á moito máis feble da cidade herculina. Porén, esta mantiña avantes moi singulares como eran a proximidade aos centros de consumo no norte de Europa, dispor dun porto de mar no que a conservación da madeira dos cascos dos navíos era superior á dos fluviais, uns riscos de mar moi más proporcionados que

a otra parte», s/l, s/d, AGS, CCA, DIV, 48, 2. Pola información que figura neste novo documento, o Concello de Cádiz debeu presentar tamén outro memorial ofrecendo o seu porto, mellor situado que o de Sevilla, pero non se coñecen referencias más precisas.

31 Chama a atención o empeño dos promotores da opción sevillana por ocultar a presencia xenovesa e, en xeral, estranxeira na cidade.

32 «Razones dadas por la ciudad de Sevilla para que la Contratación de la Especiería no se cambie a La Coruña ni a otra parte», s/l, s/d, AGS, CCA, DIV, 48, 2.

os sevillanos e un aforro de custos nas operacións de carga e descarga, como temos sinalado. Emporiso, a decisión que tiña de tomar o monarca era máis de condición política que técnica. Neste contexto, resultaron imprescindibles así os movementos agochados do conde de Vilalba, moi vencellado como temos visto ao grupo comercial e financeiro burgalés, con presencia case universal en prazas castelás, portuguesas e flamengas. A escola sevillana suporía para eles trasladar ali os seus negocios en Castela —as feiras de Burgos e Medina— e os portos da mariña cantábrica, que resultaban fundamentais para as súas transaccións (Casado, 2019: 49-50) e acomodarse nun asentamento novo e ao mesmo tempo lindeiro, sen a presencia de competidores xenoveses e estranxeiros instalados nel.

O grupo presentaba ademais unha destacada presencia na cidade coruñesa. Nos papeis das expedicións posteriores á Especiaría menciónanse tres dos apelidos —os Haro, Salamanca e Covarrubias— de procedencia burgalesa residentes na Coruña. Cristóbal de Haro dispoñía de axentes en Anveres, a principal área comercial europea, en Lisboa —na que morou ata 1515 para irmandarse ao proxecto de Magalhães— e en Sevilla, adonde se trasladou despois de liquidar os seus concertos co rei portugués. Dende a capital andaluza tomara parte en toda sorte de negocios relacionados coas especias, o tráfico de escravos e azucré, e foi un dos que financiaron a armada de Magalhães e posteriormente as de Loaysa (Casado, 2019: 47-50) e a abortada de Simón de Alcazaba. Pola súa banda, os Salamanca —Francisco e Gaspar—, orixinarios de Burgos, mantiñan certa influencia ante o monarca (Velo Pensado, 1993: 41-42). Un tal Gabriel de Salamanca figuraba entre os altos funcionarios da chancelería de Castela dende 1514 e, máis adiante, de Coroa de Aragón, para gobernar os fondos destinados ao futuro emperador. Na cidade herculina moraba tamén unha familia de mercadores coñecidos de modo común por Salamanca que acabaron por ser provedores das armadas ulteriores (Velo Pensado, 1993: 41), en especial un Alonso de Salamanca, rexedor en 1520³³, que en unión de Cristóbal de Haro, Fernando de Andrade e Ruy Basanta —procurador xeral da cidade— capitularon con Diego García de Moguer a expedición que habería de explorar o «corredor setentrional»³⁴. Resulta por outra parte relevante o caso do armador da frota de Loaysa, Diego de Covarrubias, quen relevou a Cristóbal de Haro como factor da Casa da Especiaría e dende 1525, factor xeral para as illas do Maluco nesa expedición³⁵.

Acollida xa a decisión pola opción herculina, pero áinda non comunicada de maneira oficial, o monarca quixo coñecer a disposición dos mandatarios locais a través de certas esixencias previas á concesión do monopolio. En primeiro lugar, precisaba garantir aos comerciantes que haberían de asentar na cidade, sobre todo aos burgaleses, que lle tiñan facilitado as relacións financeiras cos Fugger e Welser, a revogación dos dereitos de carga e descarga das mercadorías chegadas ou con destino ás illas das Especias. En segundo lugar, manter «os privilexios e liberdades [...] aos mercadores

33 Un dos asinantes da «Carta de la ciudad de La Coruña al Emperador Carlos I rechazando la representación del Reino de Galicia que se arroga la ciudad de Zamora, a la que acusa de rebelde en deservicio del Rey», A Coruña, 15 de febreiro de 1520, AGS, PTR, leg. 3, 166.

34 «Escritura de capitulación entre el conde D. Hernando de Andrade, Cristóbal de Haro, Ruy Basanta y Alonso de Salamanca y Diego García, vecino de Moguer, para la armada que han de hacer para descubrir en el Océano Meridional», A Coruña, 14 de agosto de 1525, AGI, Indiferente, 415, L. 1, f. 27r-28v.

35 «Instrucción dada a Diego de Covarrubias», 13 de maio de 1525, AGI, Patronato, 37, r.16.

estraneiros ou do país que viñeran a morar» nela³⁶. Así mesmo, a cidade habería de renunciar á recadación dos dereitos sobre as mercadorías que entraban e saían da Casa de la Contratación. O concello coruñés habería de fornecer, así mesmo, «un lugar como convén onde se faga a casa que S.M. ten ordenado facer [...] sen por iso S.M. pagar cousa algúnhha» e, ademais, outros dous lugares para os alpendres onde abeiraren «os aparellos para as naves e mantemento da armada» e do mesmo xeito para resguardaren «todas as cousas de artillería, armamento e munición»³⁷. Mentres se estivese a construír a propia Casa da Contratación, o concello habería de aprovisionar «rulas e cubertos necesarios para poder gardar todas as cousas». O rei esixía tamén a construcción dun peirao «para a carga e descarga das naves e de todas as demais mercadorías», cousa fundamental para eludir o avultado custo do transporte entre os navíos e a ribeira con axuda de chalupas. Noutro dos puntos sinalábase que os xornais dos carpinteiros, calafates e demais traballadores portuarios, así como os prezos das madeiras, terían que manterse segundo a costume. O concello tería tamén que acomodar «na ribeira madeira para armar as naves grosas que S.M. vai mandar facer». Por último, que «para a seguridade da cidade e da negociación e trato dela» serían precisos construír «tres castelos, un ao par de [o convento de] San Francisco, na illa da pena grande que alí está; outro, na outra banda, fronte a boca do porto e o terceiro fronte a torre do espello [de Hércules]», para cuxa obra a cidade debería entregar a pedra precisada³⁸. Por último, o monarca aseguraba a súa presenza no consistorio coruñés impondo o nomeamento de catro rexedores reais³⁹.

Non se preserva o documento orixinal das respostas do concello ás pretensións do rei Carlos, pero si un resumo do convidado, no que que se daba razón a todas e cada unha das súas esixencias, áinda que con apuntamentos de interese por parte da cidade. A respecto do rexeitamento dos dereitos municipais sobre as mercadorías que entraran e saíran con destino o con orixe no levante asiático, o concello acolleu a súa redacción, mais precisando que se aplicarían tan so «ás cousas que viñeran [fretadas] polas armadas», pero «os que as trouxeran por mercadoría para vender particularmente fora da Casa», haberían de pagar. É dicir, quedarían libres de dereitos municipais as mercadorías rexistradas, pero non as descargadas a nivel persoal polos servidores das naves. Asegurou, por outra banda, que se respectarían os «privilexios e liberdades» dos mercadores que puxesen casa na cidade e que «alén diso» darían un «moi bo acollemento aos que alí foran». Consentiu, así mesmo, sen confrontamento a supresión de dereitos de entrada e saída para as mercadorías asiáticas. Polo que respecta á reserva do lugar para o emprazamento da Casa da Contratación, o concello aportou novedades relevantes, precisando que se localizaría «dende a Casa

36 «Lo que se ha de pedir a los de La Coruña asentándose allí la Casa de la Contratación de la Especiería», s/l, s/d, AGI, Patronato, 48, r. 1 (1).

37 Simón de Alcazaba, outro portugués ao servizo da corte castelá e participante na Xunta de Badaxoz como responsable do apresto das expedicións, deseñou un proxecto de estaleiro para a construcción de navíos e lonxas que haberían de financiárense cos dereitos da *sisa*.

38 Tan só se respectou a localización do primeiro —o de San Antón, encadrado nunha illa próxima á beiramar, hoxe unida á cidade por unha calzada—, o único que principiou a construírse cara finais de século. O sistema defensivo, os castelos de San Diego —hoxe desaparecido, engulido polo acrecentamento do porto— e Santa Cruz, só se completou un século despois. Véxase Saavedra Vázquez, 1998: 143-145 e 189-191.

39 «Lo que se ha de pedir a los de La Coruña asentándose allí la Casa de la Contratación de la Especiería», s/l, s/d, AGI, Patronato, 48, r. 1 (1).

da Moeda e as casas de mulleres ata a fortaleza, coas hortas que neste asentamento e sitio están»⁴⁰. A construcción da Casa da Especiaría nunca se chegaría a proxectar, pero instalouse provisoriamente no outro extremo da cidade, preto da porta da torre, nun lugar coñecido como o Malvecín (Vigo Trasancos, 2016: 209-210). En relación á construcción do peirao, lamentou o concello non dispor de bens de propios para proxectalo, pero que no seu lugar fornecería os catro mil carros de pedra de cachotaría, area e man de obra precisas. Acordou tamén sen grandes reparos a esixencia de proporcionar madeiras, traballadores e toda clase de materiais obrigados para as obras, en especial para a edificación dos castelos defensivos na boca do porto, e comprometeuse a subministrar os edificios e asentamentos necesarios para que a Casa da Contratación principiara a preparar as expedicións á Especiaría. E finalizaba o escrito con esta significativa consideración: «Isto, con condición que S.M. lles conceda pór alí a Casa da Contratación para sempre e lles dea S.M. testemuño disto»⁴¹.

Con estes precedentes, o monarca emitiu unha real provisión a fins de 1522, na que que confirmaba o outorgamento ao concello da Casa da Contratación: «sinalamos e comisionamos á devandita cidade e porto da Coruña por lugar acomodado para as devanditas nosas armadas e mandamos que nela se faga e asente e resida a Casa desa Contratación»⁴². Na provisión subliñábanse as competencias más significativas que pasaría a acoller a urbe herculina. En primeiro lugar, outorgábaselle en réxime de monopolio a organización das expedicións á Especiaría que, en consecuencia, haberían de retornar tamén ao porto de orixe. En segundo lugar, que «nela e non noutra parte estean e moren os devanditos nosos oficiais» e, máis adiante, que os capitáns, mestres, pilotos, mariñeiros e pasaxeiros das armadas terían que vir «á devandita cidade da Coruña a cargar e descargar ea rexistrarse ante os nosos oficiais»⁴³.

A Casa da Contratación da Especiaría abeirábase ao modelo das *casas* portuguesas, como a Casa de Ceuta, a de Minas, a de Guinea ou a da India (Cuesta Domingo, 2009: 133). A herculina estivo gobernada, algo común na administración de Castela, por un factor, figura que apañou o propio Cristóbal de Haro, encargado de aprestar as futuras armadas⁴⁴; un contador, oficio que habería de desempeñar Juan de Sámano, secretario do Consello das Indias, e un tesoureiro, para o cal foi nomeado Bernardino Meléndez, dos recunchos da administración⁴⁵.

40 Trataríase dun amplo espazo que se estende entre o actual edificio adxunto á igrexa de San Domingos, onde se albergaba a Casa da Moeda, pasando polo vello hospital militar, hoxe Abente y Lago, e o xardín de San Carlos, onde se situaba a antiga fortaleza da cidade, ademais dos hortas veciñas que morren no edificio da Audiencia.

41 «Lo que responden los de la Coruña a sus capítulos», s/l, s/d, AGI, Patronato, 48, r. 1 (2). Véxase tamén Velo Pensado, 1993: 42.

42 «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, c. 2618-115.

43 Ibidem. A real provisión anticipaba xa o remate da prohibición á participación estranxeira no financiamento das armadas, e que habería de facilitar a entrada dos Fugger e Welser no da expedición de Loaysa. Véxase Kellenbenz, 2000: 217.

44 Sagarra Gamazo, 2019: 139-140. O cargo requiría que o factor axuntase e mobilizase recursos públicos e privados para a nova empresa da Especiaría en Castela, pero tamén no estranxeiro. Sardone, 2019: 230.

45 O título de tesoureiro, dado na Coruña, leva data de 17 de maio de 1520, pero non se fixo efectivo ata o 17 de novembro de 1522 con xuramento de cargo diante do factor, Cristóbal de Haro, e o contador Juan de Sámano. 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, III, 97-101.

Tras o seu establecemento administrativo, a Casa da Contratación, instalada de xeito provisional ao carón do Malvecín, como se ten dito, organizou catro expedicións ás illas Molucas polo camiño do poñente, pero tamén pescudou outras derrotas. En outubro de 1524, dous anos despois da implantación formal da institución, a do portugués ao servizo da Coroa de Castela, Estêbão Gomes. Oito meses máis tarde, en xullo de 1525, a meirande e máis significativa, a de García Jofré de Loaysa, da que falaremos de inmediato. En decembro de 1525, só cinco meses despois, a do tamén portugués Simón de Alcazaba e, por último, en xaneiro de 1526, a de Diego García de Moguer, un veterano das armadas de Magalhães e Solís.

3. QUEN ERA FREI GARCÍA JOFRÉ DE LOAYSA?

O candidato mellor situado para gobernar a grande armada polos seus saberes e habilidades náuticas resultaba sen dúbida Juan Sebastián Elcano. Era tamén a recompensa mínima que cabería esperar polos servizos prestados na expedición de Magalhães. Así e todo, o seu nome foi vetado polo Consello das Indias, en aparenzia porque se precisaba un almirante que contaxiase unha autoridade mor ante a mariñeiría, que eludira conflitos e liortas como os sucedidos coa frota do portugués. De aí que acabase por imporse a figura de Loaysa, de meirande prestixio social e co abeiro do propio Consello que presidía o seu tío-avó García de Loaysa y Mendoza e do que falarei máis adiante⁴⁶.

Mais, quen era en realidade o tal Loaysa? García Jofré de Loaysa —escrito tamén Loaísa e Loayza— mantivo un percorrido vital enigmático, de orixes pouco coñecidas que se perden na noite das lendas⁴⁷. O patronímico Jofré —escrito igualmente Joffré, Juffré ou Cofré— deriva con toda probabilidade do inglés Godfrey, e este a súa vez do escandinavo Gottfred, cuxa expresión entre nós sería Godofredo. De aternos a unha *relación* de mediados do século XVI sobre a súa liñaxe⁴⁸, solicitada no seu momento polo seu tío-avó García de Loaysa y Mendoza, do que falaremos

46 «Para los oficios preeminentes que son necesarios proveer para la armada de la Especiería, están nombrados por el Consejo de las Indias, que se juntó en casa del gran chanciller con el comendador mayor de Castilla y doctor Carvajal, las personas siguientes: Para capitán general de la armada para llevarla y traerla, se nombra por todo el Consejo al comendador Loaysa. Por gobernador y capitán general y quedar en el Maluco en la contratación, se nombra [a] don Íñigo Manrique, alcaide de Málaga [...]. Para los tres oficios [...], que son tesorero, contador y factor se nombran [a] Alonso de Solís, de Salamanca, para tesorero; Francisco de Salmerón, escribano del Consejo, contador; Diego de Covarrubias, factor», s/l, 1525. AGI, Indiferente, 737, n. 1-bis.

47 As referencias biográficas que seguen proceden da «Genealogía de la Casa Loaysa», Real Academia da Historia (en adiante, RAH), 9/264, ff. 179183; «Tablas genealógicas de la Casa de Loaysa, conde del Arco, Marqueses de Santa Cruz de Paniagua, señores de Santa Marta, señores de Huerta y otros linajes», RAH, 9/311, ff. 42-47 e «Tabla genealógica de Loaysa, señores de Huerta», RAH, 25, f. 36; Véxase tamén Fernández, 1627: 135; Fernández de Navarrete, 1, 1851: 539; Chirino, 2000: 48; Mellén Blanco, s/d: s/p., Vázquez Campos, s/d: s/p. Mazón Serrano, 2024.

48 «Esta genealogía se sacó por mandado del señor Hernando de Loaysa de una carta del doctor Muñoz, clérigo de misa, natural de la ciudad de Carmona, cronista que fue de los Reyes Católicos y del Emperador nuestro señor, que escribió al señor don García de Loaysa, cardenal de Sevilla en respuesta de otra que el cardenal le escribió al dicho cronista para que le declarase la genealogía de los Laoysas [...], de la cual carta no se sacó aquí más que lo que tocaba al linaje de los Loaysas». Se deducimos de aquí que recibiu a púrpura cardinalicia no 1539, o documento pódese situar nunha data non moi posterior. Noutra parte do documento sinálase que o doutor Muñoz tomou a información «dunha obra de Pedro Gracia Dei, cronista dos Reis Católicos». Véxase «Genealogía de la casa Loaysa», s/l, s/d, RAH, 9/264, f. 187v.

posteriormente, o primeiro Loaysa que localizamos na Península procedería da Gran Bretaña (Gales) e tería sido fillo natural dun personaxe que non se nomea e relacionado de maneira directa coa realeza británica⁴⁹. Tentou labrarse un porvir en Francia —polo que certos autores consideran francés⁵⁰ e máis adiante na Coroa de Aragón, como mercenario de fortuna en plena expansión dos reinos cristiáns⁵¹. Nas crónicas baixo-medievais figura este primeiro Jofré de Loaysa, cabaleiro ás ordes de Xaime I de Aragón na conquista de Valencia. No 1238 e 1239, o soberano fixolle mercé dalgunhas herdades en terras de Valencia e, en 1249, dos lugares de Bagnères e Serellas, que conformaban naquela época a fronteira polo levante e o sur co territorio musulmán. Casou con Jaumeta de Hungría, unha dama da corte real e ao servizo da princesa dona Violante, filla do monarca aragonés, coa que tivo cinco fillos (Ortego Osete, 2016: 19-20; Vázquez Campos, s/d: s/p). Porén, o enlace da princesa co futuro Alfonso X de Castela motivou que a parella se trasladara á corte castelá, onde Jofré, sen perder a confianza do rei aragonés, púxose ao servizo do monarca castelán, participando nas tomas de Sevilla e de Murcia, onde foi nomeado *adelantado* (Cascales, 1621: 346). En pago aos seus esforzos, concedéuselle a repoboación da Vila Real, antigo nome de Cidade Real⁵², certas propiedades en Sevilla (1248), Tudela de Duero (1255), Alcalá de Guadaíra (1258) e tamén o señorío de Petrer, pertencente entón ao reino de Murcia, un territorio adscrito á repoboación castelá⁵³. Este Jofré de Loaysa morreu cara 1288 e foi soterrado no panteón dos soberanos casteláns no mosteiro das Huelgas, en Burgos (Ortego Osete, 2016: 19-20), o que de certo xeito indica unha moi sólida relación coa Coroa de Castela. Os seus sucesores, que se dispersaron nos séculos XIV e XV por Estremadura (Plasencia e Trujillo)⁵⁴, Castela (Talavera, Cidade Real) e Murcia, lugares todos eles onde se atopaban as mercés acadadas, reforzaron este vencello coa casa real, á cal serviron como asistentes e embaixadores⁵⁵.

49 Genealogía y estirpe del noble linaje de los Loaysas y en particular de los señores de Guerta y Valdecarábanos, que tienen sus casas en Talavera, en Gómez-Menor Fuertes (1983: 367).

50 Entre outros, Cascales (1621: 342), Gómez-Menor Fuertes (1983: 367-368), Mazón Serrano, 2024.

51 «Genealogía de la casa Loaysa», RAH, 9/264, f. 179 e «Tablas genealógicas de la casa de Loaysa, condes del Arco, marqueses de Santa Cruz de Paniagua, señores de Santa Marta, señores de Huerta y otras líneas», RAH, 9/311, ff. 42-47. Tamén Fernández (1627: 136).

52 «Privilegio concedido por el Rey Alfonso X, El Sabio a los pobladores de Ciudad Real y a las ilustres casas de las familias de Céspedes, Loaysa, Jofres, Bazanes, Mejías, Carrillos y Chumaneros», Segovia, 1258, Archivo Histórico de la Nobleza (en adiante, AHNob), Fernán Núñez, C. 312, D. 13. Véxase tamén «Tablas genealógicas de la casa de Loaysa, condes del Arco, marqueses de Santa Cruz de Paniagua, señores de Santa Marta, señores de Huerta y otras líneas RAH, 9/311, ff. 42-47.

53 Na actualidade, Petrel, Alacante. Véxase «Privilegio rodado por el que Alfonso X de Castilla confirma la donación de la villa y castillo de Pedres [Petrer] y la fundación de mayorazgo otorgadas en 1258 por Jofré de Loaysa a favor de su hijo García Jofré, realizadas por merced de la reina Violante, del infante Manuel y otros», Cidade Real, 1293, AHNob, Fernán Núñez, C. 312, D. 13.

54 Polo menos dende 1180 se pode constatar a presencia de Loaysas en Estremadura, cando Pedro de Loaysa era señor xurisdiccional dunha das aldeas de Trujillo (Fernández, 1627: 15).

55 As referencias que temos do noso expedicionario, que corresponderían á duodécima xeración dos Loaysa, resultan más ben escasas. Sabemos que un fillo do último señor de Petrel, pertencente a séptima xeración, Alonso Jofré de Loaysa, casou en Trujillo, o que indica o asentamento desta liñaxe na Estremadura. Un dos seus fillos, Garcí Jofré de Loaysa, deixou de herdeiros a Juan de Loaysa, afincado tamén en Trujillo, Pedro de Loaysa, que casou con Catalina de Mendoza, licenciado en leis, do Consello Real e rexedor en Salamanca e dúas fillas. Pedro tivo polo menos tres fillos. Do primeiro deles, Alonso, vai proceder o noso Jofré e do terceiro, o García de Loaysa y Mendoza, o que sería confesor do rei Carlos e presidente do Consello das Indias entre outros cargos. Alonso tivo dous fillos, Álvaro, sobriño do inquisidor e cabaleiro de Santiago, e Catalina (que acadou o apelido Men-



Escudo de armas coas cinco rosas británicas da liñaxe Loaysa. (RAH, 9/311, f. 42)

Coñecemos xa con sobrada evidencia que o noso García Jofré, dos Loaysa estremeños, naceu en Plasencia, aínda que en data incerta, na segunda metade do século xv⁵⁶. O apócope *frei* que precede ao seu nome, fálanos da súa pertenza a unha orde militar, no seu caso como comendador da de San Xoán de Rodas en Barbalos, Salamanca⁵⁷. Seus pais, procedentes da pequena nobreza local, foran Álvaro de Loaysa, cabaleiro de Santiago, e María González de Yanguas, señora da casa de Yagüe e descendente dun dos fundadores da vila de Plasencia, onde ámbolos dous estaban aveciñados. Jofré era o máis grande de seis irmáns: Hernando, veciño de Plasencia, *contino* da casa real⁵⁸, *xentilhome de boca* do emperador e, máis adiante, co-rexedor dalgúnsas cidades⁵⁹; Xoán, do Consello Real, conselleiro tamén da Inquisición, bispo de Mondoñedo e electo de Sigüenza e Zamora; Álvaro, comendador de Paracuellos, da orde de Santiago e morto no Desastre dos Xelves contra os otomanos (1510); María, herdeira do morgado ao morreren os seus irmáns varóns sen sucesión, casada con Pedro Fernández Paniagua, e Catalina, emparellada con Vasco Pérez de Villalobos (Fernández, 1627: 135; Mazón Serrano, 2024). Pero a referencia máis significativa e que aproveitaron os Loaysa para medrar na administración de Castela foi o seu parentesco con frei García de Loaysa y Mendoza, tío de seu pai Álvaro e tío-avó do comendador, xeneral da orde de San Domingos (1518-1523), presidente da Inquisición en Castela e Aragón (1522), confesor do rei (1523-1530), bispo de Osma (1523), primeiro presidente do Consello das Indias (1524-1530), cardinal adscrito á

doza), que tomou os hábitos en San Domingos do Real en Toledo). Álvaro casou xa en Plasencia cunha dama da nobreza local e tivo cinco fillos, tres varóns e dúas femias. O maior, chamado tamén Álvaro, foi comendador de Paracuellos e morreu na batalla dos Xelves (1510). O segundo, Xoán, foi bispo de Mondoñedo e electo de Sigüenza e o terceiro, García Jofre, cabaleiro de San Xoán e comendador de Barbalos en Salamanca. O pequeno, Hernando, rexedor en varias cidades, *contino* da raíña Xoana e xentilhome de cámara da casa real, herdou gran parte do patrimonio dos seus irmáns. María e Catalina, as irmás, deron orixe a outras liñaxes. Véxanse «Tablas genealógicas de la casa de Loaysa, condes del Arco, marqueses de Santa Cruz de Paniagua, señores de Santa Marta, señores de Huerta y otras líneas». RAH, 9/311, ff. 42-47 e Fernández, 1627: 135.

56 Esta orixe estremeña de Loaysa, que acredita Fernández (1627: 135), queda ben confirmada pola procura de Mazón Serrano, 2022, que a pudo consultar no Archivo Diocesano de Plasencia, fronte aos que situamos o seu berce en Cidade Real (Alonso Álvarez, 1922: 563), segundo a información que nos proporcionan entre outros Fernández de Oviedo (1852 [1535]; López de Gómara (1554: 143), o propio Herrera (1730 [1601-1615]: déc. III, lib. VII, cap. 5) ou Aganduru Moriz (1882 [1620?]: 108). Cidade Real era un dos lugares xunto a Murcia onde moraban outras liñas da familia Loaysa.

57 O seu nome cumprido era o da Soberana e Militar Orde Hospitalaria de San Xoán de Xerusalén, de Rodas e de Malta e polo común coñecida como Orde de Malta ou dos Cabaleiros Hospitalarios.

58 Sobre a figura dos *continos*, véxase Martínez Millán e Ezquerro Revilla, 2002: 339-380.

59 Tras a adopción da etiqueta borgoñoa que introducen os Habsburgo, multiplicáronse os cargos que pasan a ocupar os fillos da pequena nobreza local. Véxase, Albaladejo, 2008: 14-16.

curia romana (1530), bispo de Sigüenza (1532), cardinal de Sevilla (1539) e por último, inquisidor xeral (1546). Algunxs estudosos destacan tamén a súa política singular en beneficio de familiares e amigos (Barrado Barquilla, s/d: s/p.; Nieva Ocampo, 2015: 645-650). A competencia técnica era precisa para progresar na administración e Jofré a tiña abondosa: era membro do Consello Real e embaixador en Londres no 1492⁶⁰ e mesmo perante do sultán turco Selim I, fillo de Bayezid II en 1519 (Chirino, 2000 [1610]: 48; González Castrillo, 1994; Mazón Serrano, 2022). Así mesmo, dirixira a frota que levou a tropa á Xornada dos Xelves (1520) e probablemente estivera na defensa de Rodas (Mazón Serrano, 2022). A súa experiencia como militar e diplomático era impoñente, pero nestes casos a confianza resultaba determinante. Elcano, sen dúbida, era máis competente en asuntos de navegación, sobre todo na de altura, pero o noso Jofré, ademais de posuér unha gran competencia, tiña a confianza dos poderes que decidían (Dille, 2021). E esa foi a razón de maior peso para que fora nomeado polo Consello das Indias como xeneral da armada que partiu de A Coruña en demanda da Especiaría e gobernador do Maluco, é dicir, das illas e terra firme que se pretendían pescudar. E segundo a relación escrita por Andrés de Urdaneta, que participou na expedición, finou o 30 de xuño do 1526 logo de franquear o estreito magallánico sen ser quen de acadar os seus obxectivos⁶¹.

4. AS DERRADEIRAS ARMADAS E O FINAL DA CASA DA ESPECIARÍA

A Casa da Especiaría tentou organizar outras expedicións ás illas Molucas. A nova da formación da frota de Loaysa, tras coñecerse en Sevilla, tivera promovido unha réplica, a comandada polo experimentado piloto Sebastiano Caboto e financiada por mercadores modestos de liñaxe alemán, 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. Sen embargo, o mariño veneciano amañou a súa derrota e en lugar de dirixirse á Especiaría internouse no Río da Prata coa intención de acadar o mítico «*Birú*» ou Perú (Sardone, 2019: 228), unha terra arredor da cal corrían en Europa lendas sedutoras e en cuxa procura se aplicaban con avidez os irmáns Pizarro.

Un ano antes, en decembro de 1525 e sen coñecerse áinda o infortunio de Jofré de Loaysa, o propio Simón de Alcazaba, nomeado capitán xeneral para o Maluco, acordou co emperador construír outras tres naves —a *San Antonio*, capitá, a *San Llorente* e a *Santi Spiritus*—⁶² para unha nova expedición á Especiaría, pero houbo de adiala ata 1527, cando Cristóbal de Haro puido facer efectivos os xuros no seu poder de armadas anteriores⁶³. A frota, que tentaba acadar as illas pola ruta portuguesa, non

60 Sen embargo e dada a semellanza de nomes e a escasa información aportada pola fonte, é tamén posible que o embaixador fora o seu tío-avó, o bispo Loaysa. AGS, RGS, leg. 149209, 296.

61 Biblioteca de Palacio, Madrid (en adiante BP), Sección Manuscritos, núm. 1465, fols. 17-75; AGI, Patronato, 37, r. 36, r. 32 e r. 34.

62 «Relación, testimoniada, de la gente que se había recibido para ir en la armada que se disponía para el Maluco a cargo del general Simón de Alcazaba», s/l, 1527. AGI, Patronato, 45, r. 6.

63 A nova armada financioua sobre todo o emperador e participou nela Cristóbal de Haro, que tentou atraer sen éxito aos dous banqueiros alemáns (Kellenbenz, 2000: 221). Sobre a frustrada expedición de Alcazaba, véxase CODOIN, 1866, [1^a serie], vol. v, 97-117.

chegou a levar áncoras debido ás negociacións para a renuncia castelá aos dereitos sobre a Especiaría (Velo Pensado, 1993: 44; Pulgar Fernández, 1994: 100; Sardone, 2019: 229). Así mesmo, en xaneiro de 1526, sen coñecer a sorte do comendador Loaysa e competindo coa de Sebastiano Caboto, embarcou dende Fisterra a gobernada por Diego García de Moguer, un veterano da de Magalhães e piloto da de Solís, cunha carabela —a mesma que empregara Estêbão Gomes—, un patache e unha tripulación de 40 homes. Esa armada foi financiada en exclusiva por particulares, dado que o monarca rexeitou a súa propia participación, entre eles o ubicuo Cristóbal de Haro, Alonso de Salamanca, Ruy Basanta e o conde Fernando de Andrade⁶⁴, en suma, a administración da Casa da Especiaría. A frota acadou as beiras do Brasil e os ríos Paraguai e Paraná —onde atoparon algúns naufragos da expedición de Caboto saída de Sanlúcar— e sen achar o corredor magallánico do suroeste⁶⁵.

Os cativos éxitos obtidos e o elevado custo das armadas ás Molucas saídas da Coruña decantaron ao emperador, que precisaba ademais diñeiros para os seus compromisos en Europa, a pór fin á súa obstinación polas especias e a Casa da Especiaría pechou para sempre as súas portas en 1528. Os seus activos materiais e humanos foron transferidos a súa xemelga sevillana de onde chegaran. Un ano despois, Carlos renunciaría no Tratado de Zaragoza a favor dos seus competidores lusitanos aos dereitos que posuía sobre aquelas terras e todo o situado ao poñente dunha liña de demarcación que pasaría polas illas das Velas e San Tomé, a 17 graos do ecuador ou 297,5 leguas ao nacente das Molucas. Tratábase dunha 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).

5. REMATE FINAL

A creación da Casa da Especiaría na Coruña da continuidade a un ciclo que principiou coa expedición de Magalhães ás illas Molucas na procura dun camiño occidental alternativo ao portugués. Neste traballo tentouse amosar como ese establecemento se debe inserir no contexto da Guerra das Comunidades e na escolha do reino de Galicia en favor de Carlos. Este soporte resultou proveitoso para acadar o monopolio do tráfico coa Especiaría, que en principio parecía asignado ao porto hispalense, onde xa existía unha Casa da Contratación dende 1505. Pero tras deste privilexio agochábanse os intereses do grupo comercial e financeiro burgalés fronte ao sevillano que arroupaba os empeños de xenoveses e homes de negocios doutras procedencias. A proximidade dos burgaleses aos conselleiros flamengos do soberano fixo que cristalizase a opción coruñesa, o enclave idóneo para as súas transaccións en

64 Sagarra Gamazo, 2019: 140. Velo Pensado, 1993: 44, fala tan só dunha operación financiada por mercadores coruñeses, cousa que non se sostén. Kellenbenz, 2000: 220, inclúe, ademais, aos Fugger e Welser a través de Cristóbal de Haro.

65 «Asiento que el conde de Andrade 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; «Real cédula del asiento y capitulación tomado por el conde Hernando de Andrade 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 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.

Europa, Asia e América, e no que estaban asentadas algunhas das familias do grupo, como os Haro, Salamanca e Covarrubias. Esta é a mensaxe que revela a análise dos cadanxeus *pareceres* dirixidos ao rei, emitidos un deles pola Xunta das Indias —establecida en 1519 e que se convertería máis adiante no Consello das Indias (1524) e controlada polo grupo burgalés—, e o outro pola Cámara de Castela, unha dependencia do Consello de igual nome, dominada por asesores sevillanos. O resultado destas tensións levou á decisión real tomada en Worms na que o monarca accedía á concesión do monopolio do comercio das especias ao porto herculino.

O texto proporciona, en segundo lugar, novas evidencias sobre a orixe do militar e diplomático que comandou a grande armada dirixida ás Molucas, *frei* García Jofré de Loaysa, de quen a historia apenas subministra máis que curtas referencias. A es- tirpe dos Loaysa procedería dunha liñaxe ilexítima vencellada á familia real inglesa, cuxo primeiro expoñente figuraba nas crónicas como militar de fortuna no avance dos reinos cristiáns cara o sur da Península.

BIBLIOGRAFÍA CITADA

- ALBALADEJO MARTÍNEZ, María (2008). «Fasto y etiqueta de la casa de Austria. Breves apuntes sobre su origen y evolución», *Imafronte*, n.º 19-20, 9-19.
- AGANDURU MORIZ, Rodrigo de (1882 [1620?]). *Historia general de las islas occidentales a la Asia adyacentes, denominadas Filipinas por [...]*. En *Colección de documentos inéditos para la Historia de España* (1882). Madrid, Miguel Ginesta, vol. 78.
- ALONSO ÁLVAREZ, Luis (2022). «Caminos sobre la mar. Las expediciones a las islas de la Especiería después de Magallanes, 1525-1564», *Historia Mexicana*, n.º 286, 359-614.
- ARRIANUS, Flavius (1683 [c. 50 d.C.]). *Περίπλονς τῆς Ἐρυθρᾶς Θαλάσσης*-*Arriani Periplus Maris Erythraei*. Ámsterdam, Janssonio Waesbergios.
- ARTAZA MONTERO, Manuel María de (2021). «A perda e a recuperación do voto en Cortes do reino de Galicia». En Pegerto Saavedra (ed). *A unha voz na metade do reino. Cincocentos anos da Xunta de Melide*. Santiago de Compostela, Xunta de Galicia, 70-105.
- BARRADO BARQUILLA, José. «García de Loaísa y Mendoza». *Diccionario Biográfico Español*. Madrid: s/d. En *Real Academia de la Historia*, <http://dbe.rae.es/biografias/14211/garcia-de-loaísa-y-mendoza>.
- CASADO ALONSO, Hilario (2019). «Burgos y el nacimiento de la primera Edad Global». En Adelaida Sagarrá Gamazo, ed. *Burgos, legua cero del viaje de Magallanes-Elcano. Una historia de reyes, mercaderes y océanos. Cristóbal de Haro, mercader burgalés*. Burgos, Fundación VIII Centenario de la Catedral, 25-55.
- CASCALES, Francisco (1621). *Discursos históricos de la muy noble y muy leal ciudad de Murcia*. Murcia, Luys Berós Imp.
- CHIRINO, Pedro (2000 [1610]). *Història de la província de Filipines de la Companyia de Jesús, 1581-1606*. Barcelona, Pòrtic.
- 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, Imprenta de José María Pérez [1ª serie], 42 vols.
- *Colección de documentos inéditos relativos al descubrimiento, conquista y organización de las antiguas posesiones españolas de ultramar* (1885-1932). Madrid, Imprenta de José María Pérez, 2ª serie, 25 vols.
- CUESTA DOMINGO, Mariano (2009). *A Casa da Contratación da Coruña*. Santiago de Compostela, Xunta de Galicia.
- CZARRA, Fred Raymond (2009). *Spices, a Global History*. London. Recreation Books.

- DILLE, Glen F. (2021). *Spanish and Portuguese Conflict in the Spice Islands. The Loaysa Expedition to the Moluccas 1525-1535*. London, Routledge.
- FERNÁNDEZ, Alonso (1627). *Historia y anales de la ciudad y obispado de Plasencia*. Madrid, Juan González.
- FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, Martín (1825-1837). *Colección de los viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo XV [...]*. Madrid, Imprenta Nacional, 5 vols.
- (1851). *Biblioteca Marítima Española*. Madrid, Imprenta de la Viuda de Calero, 2 vols.
- (1919). *Viajes y descubrimientos españoles en el Pacífico*. Madrid, Tipografía Renovación.
- FERNÁNDEZ DE OVIEDO, Gonzalo (1852 [1535]). *Historia general y natural de las Indias [...]*. Madrid, Imprenta de la Real Academia de la Historia.
- FREEDMAN, Paul (2008). *Out of the East. Spices and the Medieval Imagination*. New Haven & London, Yale University Press.
- GARCÍA ORO, José (1994). *Don Fernando de Andrade, conde de Villalba (1477-1540)*. Santiago de Compostela, Xunta de Galicia.
- GÓMEZ-MENOR FUENTES, José Carlos (1989). «Los Loaysas de Talavera de la Reina, señores de Huerta de Valdecarábanos», *Anales Toledanos*, n.º 26, 353-380.
- HERRERA, Antonio de (1726 [1601-1615]). *Historia general de los hechos de los castellanos en las islas y tierra firme del mar océano escrita por [...]*. Madrid, Oficina Real de Nicolás Rodríguez Franco.
- KELLENBENZ, Hermann (2000). *Los Fugger en España y Portugal hasta 1560*. Salamanca, Junta de Castilla y León.
- LEÓN GUERRERO, María Montserrat (2019). «Objetivo Especiería: tres décadas de intentos». En Adelaida Sagarría Gamazo (ed.). *Burgos, legua cero del viaje de Magallanes-Elcano. Una historia de reyes, mercaderes y océanos. Cristóbal de Haro, mercader burgalés*. Burgos, Fundación VIII Centenario de la Catedral, 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 México y de la Nueva España*. Amberes, Martinus Nutius, 2 volúmenes.
- MARTÍNEZ BARBEITO, Isabel (1966). «Casa de Contratación de Especiería concedida a La Coruña por Carlos v en el año 1522», *Revista del Instituto José Cornide de Estudios Coruñeses*, n.º 2, 66-70.
- MARTÍNEZ MILLÁN, José (2000). «2. Los consejeros de Carlos V». En José Martínez Millán (ed.). *La Corte de Carlos v. Segunda parte. Los consejos y consejeros de Carlos v*. Madrid, Sociedad Estatal para la Conmemoración de los Centenarios de Felipe II y Carlos v, 13-486.
- MARTÍNEZ MILLÁN, José; EZQUERRA REVILLA, Ignacio (2002). «La integración de las élites en las monarquías dinásticas: los continuos». En Jesús Bravo (ed.). *Espacios de poder: cortes, ciudades y villas (S. XVI-XVIII)*, Madrid, Universidad Autónoma de Madrid, vol. 1, 339-380.
- MARTÍNEZ SHAW, Carlos, dir. (2019). *V Centenario de la primera vuelta al mundo. Congreso Internacional de Historia «Primus circumdedisti me»*. Madrid, Ministerio de Defensa.
- MAZÓN SERRANO, Tomás (2024). *La vuelta al mundo maldita. La expedición de Loaysa*. Madrid, Ed. Edaf.
- MELLÉN BLANCO, Francisco (s/d). «García Jofre de Loaysa». *Diccionario Biográfico Español*. [27-09-2024]. En: <http://dbe.rae.es/biografias/15864/garcia-jofre-de-loaysa>.
- NIEVA OCAMPO, Guillermo (2015). «El confesor del Emperador: la actividad política de fray García de Loaysa y Mendoza al servicio de Carlos v (1522-1530)», *Hispania*, n.º 251, 641-668.
- ORTEGO OSETE, María del Carmen (2016). «La familia Loaysa, primeros señores feudales de Banyeres», *Bigneres*, n.º 11, 19-25.
- PALLARES MÉNDEZ, M.C.; PORTELA SILVA, Hermelindo (2007). *De Xelmírez aos Irmandiños (séculos XII-XIV)*. Madrid, Ed. Arrecife/La Voz de Galicia, 2 vols.
- PULGAR FERNÁNDEZ, Juan (1994). «La Casa de la Contratación de la Especiería de La Coruña», *Historia y Vida*, n.º 318, 93-100.
- [RETANA, W.E.] (1919-1936). *Colección general de documentos relativos a las islas Filipinas*

- existentes en el Archivo General de Indias de Sevilla. Barcelona, Compañía General de Tabacos de Filipinas, 9 vols.
- REY CASTELAO, Ofelia (2021). «O episodio das illas Molucas. Contexto comercial e político, intereses e resultados». En Pegerto Saavedra (ed.). *A unha voz na metade do reino. Cincocentos anos da Xunta de Melide*. Santiago de Compostela, Xunta de Galicia, 48-69.
- SAAVEDRA, Pegerto (2021). «A Xunta de Melide vista cincocentos anos despois». En Pegerto Saavedra (ed.). *A unha voz na metade do reino. Cincocentos anos da Xunta de Melide*. Santiago de Compostela, Xunta de Galicia, 24-47.
- SAAVEDRA VÁZQUEZ, Carmen (1998). «A Coruña en la Edad Moderna. Siglos XVI-XVII». En José María Bello *et all.* (eds.). *Historia de A Coruña*. A Coruña, Vía Láctea Editorial-El Ideal Gallego.
- SAGARRA GAMAZO, Adelaida (2013). «La empresa del Pacífico o el sueño pimentero burgalés (1508-29)», *Revista de Estudios Colombinos*, n.º 9, 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*. Burgos, Fundación VIII Centenario de la Catedral.
- SARDONE, Sergio (2019). «El “Maluco”. La financiación de las expediciones, 1518-1529». En Carlos Martínez Shaw (ed.). *V Centenario de la primera vuelta al mundo. Congreso Internacional de Historia «Primus circumdedisti me»*. Madrid, Ministerio de Defensa.
- SZÁSZDI LEÓN-BORJA, István (2020). «Armadas, Consulados y Casas de la Contratación. La lucha hispana por el desarrollo de nuevos mercados y la creación de las instituciones supremas del mercantilismo (1503-1529)», *e-Legal History Review*, n.º 31, 1-22.
- TCHERNIA, André (2016). *The Romans and Trade*. Oxford, Oxford University Press.
- TURNER, Jack (2004). *Spices. The History of a Temptation*. New York, Random House.
- VARTHEMA, Ludovico de (1520). *Itinerario del venerable varón micr Luis, patrício romano, en el qual cuenta mucha parte de la Ethiopia, Egipto, y entrambas Arabias, Siria y la India*. Sevilla, Jacobo Croberger.
- VÁZQUEZ CAMPOS, Braulio (s/d). «Loaysa, Garcí Jofré de. Señor de Petrel». *Diccionario Biográfico Español*. [27/09/2024]. En <https://dbe.rah.es/biografias/47515/garci-jufre-de-loaysa>.
- VELO PENSADO, Ismael (1993). *La vida municipal de A Coruña en el siglo XVI*. A Coruña, Diputación Provincial de A Coruña.
- VIGO TRASANCOS, Alfredo (2016). «Al abrigo de la naturaleza: Los puertos gallegos y sus infraestructuras en el horizonte de las guerras noratlánticas (1580-1639)». En *Fronteras de agua: las ciudades portuarias y su universo cultural (siglos XIV-XX)*. Santiago, Universidad de Santiago de Compostela, 197-217.
- WELLS, Troth (2007). «Especias, preciados tesoros». En Jordi García (ed.). *Especias, delicias exóticas*. Barcelona, Intermón-Oxfam, 269-308.





■ Bernard van Orley. Carlos V, ca. 1516



EL SUEÑO IMPOSIBLE DE LAS ESPECIAS. A CORUÑA Y SU PUERTO EN EL TIEMPO DE LA CASA DE CONTRATACIÓN (1522-1529)

ALFREDO VIGO TRASANCOS

UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

«Esta ciudad de la Coruña es una de las nombradas de toda España, así por su antigüedad, como por la excelencia de su puerto, que es uno de los mejores de la christiandad; es la llave de este reyno; tiene hermosa vista, así de la parte de tierra como de la mar; es gran escala de navíos que jamás faltan aquí de todas naciones, carracas y urcas de ricas mercadurías, porque ninguna viene a España, de Flandes o Francia o de otra de aquellas partes, que dexé de tocar aquí; y por consiguiente, ninguna passa del mediterráneo por esta mar de España, que no haga escala en este puerto. Hay aquí casa de moneda» (Molina, 1550: 29).

1. EN LOS ALBORES DE UN NUEVO SIGLO. IMAGEN URBANA DE A CORUÑA

La descripción que hizo de A Coruña el licenciado Molina en la primera mitad del Quinientos pone de relieve el papel estratégico que ejerció su puerto como enclave marítimo en la ruta comercial que existió entre el Mediterráneo y el Atlántico Norte. Su posición geográfica, como cabeza rectora del gran puerto llamado en lo antiguo de los Ártabros, lo convertía en un nudo fundamental, pues justo se situaba en un lugar en donde las naos tenían que virar en su ruta marítima tanto fuesen hacia el sur como hacia al norte europeo. Por su situación en el mar era, además, un puerto amplio y accesible, y aunque su peor condición era la de estar demasiado expuesto a la agitación de sus aguas en tiempos de fuertes vientos o temporales, tal como indicaba el cosmógrafo portugués Pedro Texeira, ofrecía la ventaja de tener muy cerca

el puerto de Ferrol que constituía, en cambio, un refugio muy seguro¹. Por esta razón fue siempre, el de A Coruña, un puerto clave, tanto en época romana como en época medieval.

Ahora bien, esta situación que ya venía de antiguo se reforzó, sin duda, a principios del XVI al reactivarse las relaciones políticas de España con los países del Mar del Norte², en gran parte debidas a los lazos matrimoniales que los Reyes Católicos habían establecido con las cortes de esa zona. De hecho, las nupcias de Catalina de Aragón con el príncipe de Gales, Arturo, y luego con su hermano Enrique VIII, estrechó vínculos con la corona inglesa, lo mismo que el matrimonio de Juana la Loca con Felipe el Hermoso, hijo del emperador Maximiliano de Austria, que nos acercó con los estados de Flandes, entonces ricos y poderosos. Por eso que no pueda sorprender que el puerto de A Coruña se eligiese como el más adecuado para ser punto de embarque de Catalina de Aragón en su marcha hacia Inglaterra en 1501 (Murguía, 1982: I, 286) y, sólo cinco años después, en 1506, para ser lugar de desembarco de Felipe I y la reina Juana cuando hicieron su segundo viaje de regreso a España para reclamar su condición de reyes de Castilla alojándose en el convento de los predicadores de Santo Domingo³. Fue el comienzo que anunciable la futura partida del rey Carlos I hacia Flandes desde A Coruña, en 1520, precisamente para ser coronado en Aquisgrán como emperador y, mucho después, en 1554, del príncipe Felipe para desposar con la reina de Inglaterra María Tudor (Barreiro, 1986: 260-265) que se aposentó, como confirma fray Jacobo de Castro, en el convento franciscano al que concedió por ello una importante limosna que se invirtió en obras de reedificación (Castro, 1722, I. 172).

Estas visitas de miembros de la casa real comportaban, además, un enorme ajetreo para la ciudad. Había que acondicionar un lugar para que se aposentasen los reyes o príncipes, pero con ellos llegaba, no lo olvidemos, una comitiva numerosa que conllevaba la presencia de numerosos criados y damas de compañía, clérigos, soldados, miembros destacados de la corte y otros personajes públicos que había que alojar y entretenir. La cercanía de los reyes también permitía, por otra parte, el acceso a sus personas por parte de las autoridades municipales y de la nobleza local, como fue el caso de Fernando de Andrade, señor de Pontedeume y Ferrol y conde de Vilalba⁴ que, después de una destacada actividad en las campañas de Italia, se encontraba avecindado en A Coruña en 1506 y se encargó de tomarle a Felipe I, en

1 Así se expresa el cosmógrafo portugués en 1634: «el puerto desta ciudad de La Coruña no es seguro para los navíos, por ser una plaia abierta sin abrigo ninguno y de muy poco fondo, y así obliga a los navíos a dar fondo más de un quarto de legua a la mar donde ventando un poco rezio están en conoído peligro. Y los navíos que con alguna necicidad no pueden azer su biage o que deben asestir muncho en este puerto ban a ynbernar al Ferrol, que queda a quattro leguas de la ciudad de La Coruña». Pereda, 2002: 328. Por otra parte, es importante señalar que este trabajo es resultado del proyecto de investigación ARSOGAL con código de referencia PID2022-137098NB-I00, correspondiente a la convocatoria 2022 de Proyectos de Generación de Conocimiento del Ministerio de Ciencia e Innovación. También se ha beneficiado de una ayuda del Plan Galego IDT. Consolidación e Estruturación 2023 GRC GI-1510. Código: 2023-PG060 (ED431C2023/21).

2 Saavedra, 1994: 106-109.

3 Gómez, 1980: 32. Los reyes llegaron al puerto el 26 de abril y se alojaron en los predicadores; es decir, en el viejo convento medieval de Santo Domingo que estaba fuera de las murallas de la Ciudad Vieja, enfrente a la puerta de Aires. Vid. Cerro, 1973: 78-79.

4 Sobre él véase Couceiro, 1971: 237-264 y, especialmente, García, 1994.



Fig. 1. Sepulcro de Fernando de Andrade. Capilla mayor de la iglesia de Santiago en Pontedeume.

el marco de la gótica capilla mayor de la iglesia conventual de San Francisco⁵, el juramento de los fueros de la ciudad (García, 1992: 86) y, más tarde, de acompañarlos formando parte del cortejo real hacia Castilla al mando de la artillería⁶. Sería el primer contacto del de Andrade con la nueva Casa de los Habsburgo que, años después, se estrecharía, como veremos, en el reinado del Carlos I (Fig. 1).

Para entonces, A Coruña era una ciudad de imagen todavía medieval que vivía un período de cierta bonanza y que hacía tiempo había consolidado su carácter urbano bipolar con dos centros de población predominantes que estaban asentados sobre la península que se adentraba en el mar (Fig. 2).

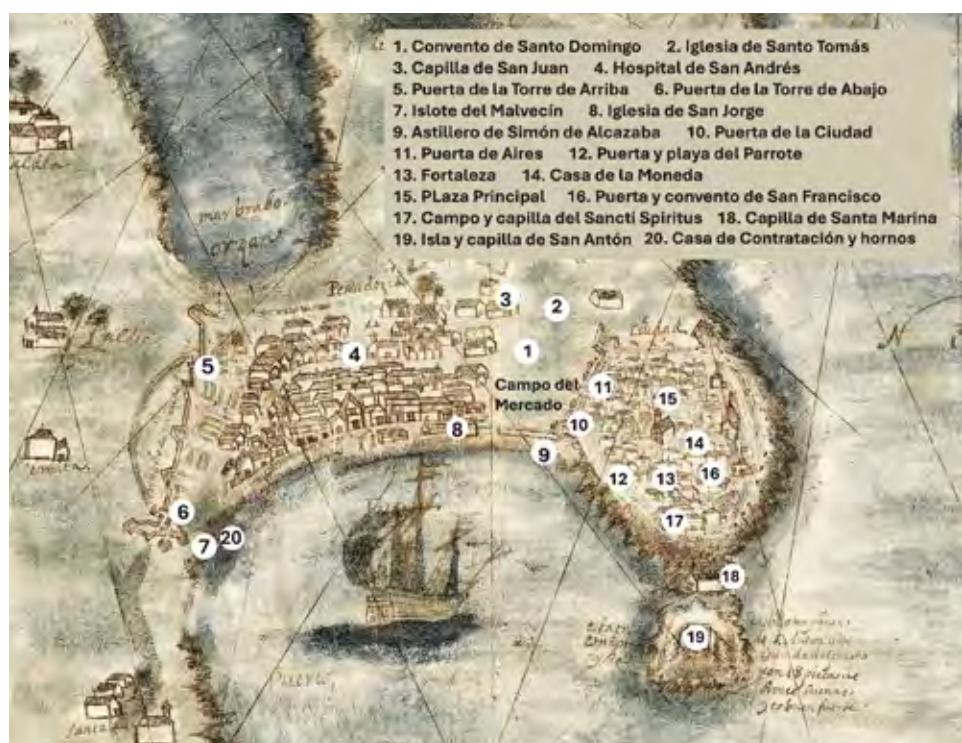


Fig. 2. Vista de la ciudad de A Coruña con sus dos principales núcleos de población: la Ciudad y el arrabal de la Pescadería (detalle). 1639. Juan de Santáns y Tapia. Archivo General de Simancas, MP y D, 11, 88.

5 Archivo Municipal de A Coruña (AMC). Libros de reales cedulas, provisiones y otras disposiciones. Caja 2618-107. Tuvo lugar el 30 de abril de 1506.

6 Martínez-Barbeito, 1966: 63 y Fernández, RAH.

Uno de ellos era el llamado propiamente «Ciudad», Ciudad Alta y hoy Ciudad Vieja, que conformaba un núcleo autónomo reconcentrado en la zona más alta del promontorio marítimo y que estaba rodeado de murallas. Era, no obstante, una cerca defensiva de poca calidad ya que, en su gran mayoría, estaba construida con mamostería y con «unos torreones redondos a la manera antigua» que no la preparaban para la guerra moderna basada en la artillería; esa era, al menos, la opinión del ingeniero italiano Tiburcio Spanochi que la conoció durante su estancia en A Coruña en 1589 (Estrada, 1969-1970: 50). Según Soraluce (1985: 30), conformaba un recinto de 18 cortinas no muy largas y 17 torreones en su mayoría semicirculares. En ella se abrían cuatro puertas principales⁷. La más importante era la llamada de la Ciudad o «Çibdad»⁸ —luego del Mercado, Real o más infrecuentemente de la Virgen de la Leche— que comunicaba con la ribera de la Marina, el arrabal de la Pescadería y con la calle de «Abaxo» que daría forma a las futuras calles Riego de Agua, Real y a los Cantones, como parte integrante de lo que era el viejo camino de acceso a A Coruña. La segunda, más norteña, era la llamada puerta «dos Sares», Ares o Aires —en alguna ocasión también de Santo Domingo—, que relacionaba el núcleo viejo con el convento extramuros de predicadores de Santo Domingo entonces situado en el campo del mismo nombre y que tenía inmediato el pequeño hospital para pobres llamado de los Ángeles; se disponía donde hoy está, más o menos, el cuartel de Atocha. Tenía también muy cerca la iglesia parroquial de Santo Tomás, un pequeño poblamiento extramuros de agricultores y la ermita de San Juan que se encontraba próxima al campo de la Leña en la actual plaza de España, a partir de la cual se extendían, por el norte y nordeste, los molinos de viento de las Atochas y el campo de la Estrada que limitaba ya con el mar. La tercera era la puerta de San Francisco, dispuesta más hacia el sudeste, en lógica relación con el convento franciscano situado también fuera de muros junto a la actual capilla de la Tercera Orden; la puerta se encontraba aproximadamente donde hoy está la desembocadura de las calles Tinajas y San Francisco y es probable que quedase destruida con la gran explosión que afectó a este sector cuando estalló, en 1658, el polvorín asentado en la Fortaleza ubicada donde hoy está el jardín de San Carlos. En todo caso, más allá de esta puerta, hacia el sur, se encontraba el campo de Sancti Spiritus donde estaba, muy cerca, la ermita de este nombre, tras la cual, casi en las rocas que miraban a la isla grande donde estaba la ermita de San Antón, se encontraba otra capilla de muy cortas dimensiones llamada de Santa Marina. Finalmente, la cuarta puerta era la llamada del «Perrote» o del Parrote, que estaba directamente relacionada con la playa de su nombre y en donde, según

7 Vedia, 1845: 51; Soraluce, 1985: 32 y Velo, 1992: 37, nota 56. Este último autor sacó a la luz un documento municipal del 2 de octubre de 1542 en donde las cuatro puertas y el postigo, más las dos que tenía la Pescadería, se mencionan expresamente: «Repartieron las llaves de las puertas de la çibdad en esta manera: La de Orçan a Juan García Sampayo. La de la puerta de la Torre a Gomes de Coroto. La puerta de la çibdad a Alonso Gomes. La puerta dos Sares a Guille Rodríguez. La puerta do Parrote al alguacil. La puerta de San Francisco a Juan de Suevos. Del postigo de la Ferrería a Juan de Luaces». AMC. Libro de actas de acuerdos municipales. Caja 5-2, fol. 42.

8 En documento del 30 de octubre de 1456 se la considera la principal de la Ciudad Vieja por entrar por ella los mantenimientos y comunicar con el arrabal de la Pescadería: «Esta dicha çibdade esta setuada e edificada en una isla la qual es çercada de la mar e no tiene mas de una puerta por donde ayan mantenimiento los que en ella son moradores e habitantes et des contra la dicha puerta esta situada la pescaría e arrabal de la dicha çibdad». Barral, 1998: 89.

indican los textos, se desembarcaban «todas las mercaderías que vienen por mar» (Estrada, 1970: 343), entiéndase a la Ciudad Alta o Vieja y que debemos situar, no donde hoy se encuentra la puerta actual del mismo nombre, sino más retrasada, en línea con el muro medieval que hoy conduce rectilíneo desde la trasera del edificio de Capitanía en dirección al este y que queda medio oculto por el cierre de los jardines del capitán general (Vaamonde, 1912: 277) (Fig. 3). Las fuentes no indican ninguna otra puerta principal, sólo un pequeño postigo llamado de la Ferrería o «Ferraría» que quizá haya que situar en el entorno de la calle Herrerías donde hoy se encuentra el callejón de San Benito.

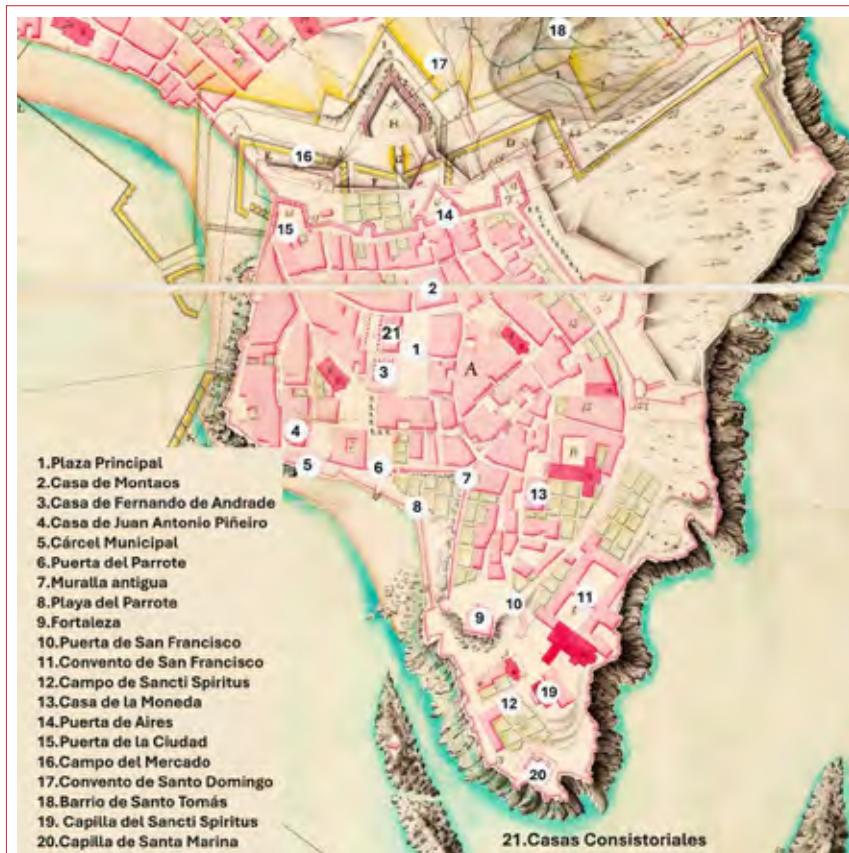


Fig. 3. Plano de la Ciudad Vieja. 1726. Francisco Montaigú (detalle). Se aprecia parte de la muralla medieval, el tejido viario con soportales y las plazas, presididas en el centro por la plaza Principal o de la Harina. Archivo Cartográfico y de Estudios Geográficos del Ejército, armario E, tabla 3, carpeta 2, n. 35.

Tal recinto defensivo quedaba, no obstante, unido y dominado al sudeste por una gran Fortaleza cuyo origen todos los autores sitúan en el momento de la refundación de A Coruña por el rey Alfonso IX al inicio del siglo XIII y que, ya lo hemos dicho, estaba situado donde hoy se encuentra el jardín de San Carlos. Gracias a Jerónimo del Hoyo (1950: 218), que la describe hacia 1607, sabemos que era de planta «cuadrada» y con «dos murallas que la cercan, una detrás de otra» y que tenía foso,

barbacana, dos puertas y, «en tiempos antiguos», un puente levadizo en la entrada principal; podemos completar esta descripción con un informe que realiza para el rey el capitán general de Galicia Juan de Ávalos, en 1592, indicándole que era «de muy buena fábrica de cantería de gruesas paredes de sillares labrados, edificio [hecho] para durar mucho» y que estaba dominada por «una torre cuadrada muy grande y muy alta en medio de dicha fortaleza que llaman del omenaje, a la redonda de la qual ay otras seis torres, quatro grandes y dos pequeñas, tres dellas corresponden a la mar, las dos al puerto y la otra la entrada del». Señala por último que «estaba casi en el mismo estado de su fundación» (Barral, 1998: 142).

Son, sin duda, las dos, descripciones muy precisas, si bien es necesario considerar otros dos datos de interés: uno que indica que, en tiempos de los Reyes Católicos, en 1495, algún punto de su vieja estructura se iba a preparar para recibir artillería al construirse un pequeño baluarte de piedra donde disponer «çiertas bombardas» que apuntasen al mar⁹ y, el segundo, que, en opinión de Melio de Sande, que escribe su comentario en 1621, se tenía «por cierto, y es común opinión de los naturales de esta ciudad, que de la piedra que se sacó de esta escalera [del Castillo Viejo, hoy Torre de Hércules] se hizo la fortaleza que está a la parte del mediodía» (García, 2004: 249), hecho este que no debemos pasar por alto. Lamentablemente no podemos precisar más, aunque es posible apreciarla, tal vez, al fondo de la representación que, de la Ciudad Vieja, hizo el geógrafo portugués Pedro Texeira hacia 1634 y en la que se ven algunas torres más altas que sobresalen del perímetro general muy concentrado y compacto (Fig. 4). Sea como fuere, el llamado también Castillo Nuevo en oposición al Castillo Viejo herculino, tal como indicamos, quedó destruido por completo en



Fig. 4. Vista de A Coruña (detalle). 1634. Pedro Texeira. *Descripción de España y de las costas y puertos de sus reynos*. Österreichische Nationalbibliothek. Codex Miniatus 46, fol. 32v.

⁹ Se indica en una orden de 1495 enviada por los Reyes Católicos al alcaide de la fortaleza Vasco de Vivero: «que de tres o quatro años poco mas o menos que nos diz que vos mandamos que fisierdes un baluarte en la dicha fortaleza e para defensa del puerto... para faser dicho baluarte vos fezistes traer mucha piedra... nos mandamos traer a la dicha çibdad çiertas bombardas». Barral, 1998: 144. Vid. AMC. Libros de Reales Cédulas, provisiones y otras disposiciones. Caja 2618-66.

1658 al volar el polvorín que almacenaba en su interior y que afectó a todo su entorno: lienzos de muralla cercanos, seguramente la puerta de San Francisco, el mismo convento franciscano que quedó muy resentido, la capilla del Sancti Spiritus, otras construcciones inmediatas, a lo que hay que añadir que perecieron en la explosión más de 200 personas (Vedia, 1845: 101-102).

La Ciudad era, además, asiento principal del poder real y municipal, de la milicia, la nobleza urbana, buena parte del artesano, del convento de clarisas de Santa Bárbara con su pequeña plazuela y de las dos parroquias que tutelaban su área urbana. La más antigua era la de Santiago¹⁰ que tenía un brevísimo atrio delantero y un pequeño hospital de peregrinos adosado; la otra era la de Santa María del Campo, ya ascendida al rango de colegiata, que disponía igualmente un pequeño hospital y un atrio mayor dedicado a cementerio¹¹; también acogía la Ciudad Vieja la Casa de la Moneda que era una construcción, al igual que la Fortaleza, propiedad del rey y que se encontraba en el solar del edificio, hoy desocupado por Defensa y muy transformado —antiguo cuartel de la Moneda y luego de Santo Domingo—, que se dispone adosado y en escuadra con la fachada de la iglesia actual de los dominicos construida en el siglo XVIII. Por un plano de 1603 sabemos que tenía planta regular y casi cuadrada, con un patio con su pozo que se encontraba muy próximo a la entrada y alrededor del cual se disponían las distintas estancias, las escaleras principales y los hornos de fundición¹² (Fig. 5); se menciona en algún documento que tenía delante, al igual que hoy, una pequeña plazuela ante su entrada principal señalando sin duda su rango regio.

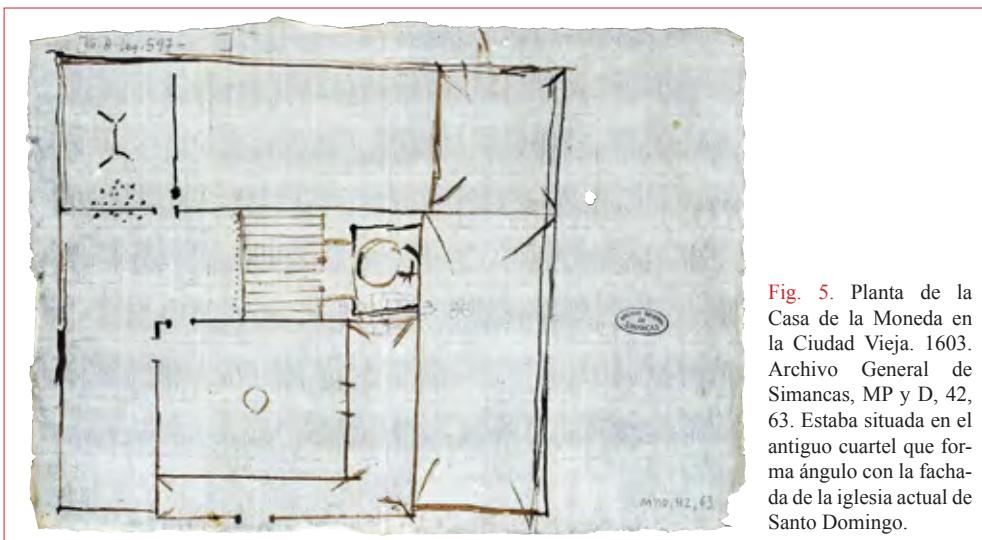


Fig. 5. Planta de la Casa de la Moneda en la Ciudad Vieja. 1603. Archivo General de Simancas, MP y D, 42, 63. Estaba situada en el antiguo cuartel que forma ángulo con la fachada de la iglesia actual de Santo Domingo.

10 En documento de 1512 se la reconoce como «iglesia matriz et principal e cabeza entre otras iglesias de la cibdad de la Coruña et de la dicha iglesia de Santa María del Campo et de haber estado y estar de tiempo inmemorial a esta parte en posesión de tal iglesia matriz e cabeza de las dichas iglesias de la dicha cibdad de la Coruña». Iglesia, 1883: 110.

11 Sobre las dos parroquias véase Barral, 1998.

12 Archivo General de Simancas (AGS), MP y D, 42, 63. Gómez, 2003b: 93.

Ya entre los edificios de carácter municipal los más importantes eran la Casa de Ayuntamiento que debía de ser muy sencilla y debió de ocupar, desde finales del siglo XV, un discreto edificio en la plaza Principal llamada luego de la Harina y que se amplió y reconstruyó después, a partir de 1549¹³. También merece destacarse la Cárcel Municipal (Barral, 1998: 109) que se dispuso sobre el muro del Parrote y que tenía acceso por la vieja plaza de este nombre —actual plaza del General Cánovas Lacruz— donde luego se asentó la Cárcel Real y hoy se encuentra el Hotel Finistere. Entre los edificios municipales no conocemos, por el contrario, el lugar de asiento del alfolí que sin duda existiría para almacenar la sal; en cambio, la alhóndiga, la casa del peso y el llamado Palacio de la Harina que algunos autores han querido ver situado igualmente en el Parrote y que habría sido destruido, según ellos, en 1526 (Estrada, 1970: 347 y Gil, 1976: 142), en realidad hay que ubicarlo fuera de muros, delante de la puerta de la Ciudad, en el campo de Santo Domingo llamado después del Mercado, donde sabemos que fue construido en 1513¹⁴, tal como señaló en su día Ferreira Priegue (1988:120). Y allí seguía en las décadas siguientes, junto a otras lonjas de almacenamiento y la fuente llamada del Mercado, la más cercana a la Ciudad, hasta que fue destruido, al igual que las lonjas, por los ingleses en el ataque de Drake de 1589 (Martínez, 1889: 82-83).

Respecto al caserío más común, en donde imperaban las casas construidas de madera, cabe pensar que, tras el pavoroso incendio que sufrió la Ciudad Vieja en 1501, coincidiendo con la visita de Catalina de Aragón y que afectó también a una parte de la iglesia de Santiago¹⁵, muchas viviendas se reedificarían en materiales más consistentes siguiendo las órdenes dictadas para A Coruña por los Reyes Católicos en 1493¹⁶ que indicaban que, puesto que

«las casas della son todas fechas de madera que estan en peligro de fuego ... vos mandamos que de aquí en delante todas las casas que se fisieren de nuevo, o se ovieren de reparar por viejas las fagays faser e fagays que fagan las delanteras e laderas e lo detrás de parte de fuera de cal e canto e de rapia o ladrillo e no de madera» (Barral, 1998: 114).

Con todo, siguieron proliferando los voladizos y soportales que daban protección a los artesanos y vendedores y fue común también que el grueso del callejero fuese, por esta razón, de vías estrechas y tortuosas, además de poblado de numerosas callejuelas llamadas «venelas». No eran infrecuentes las calles dispuestas en cuesta y mal empedradas. No obstante, el plano viario de la Ciudad estaba organizado por las pequeñas plazas, plazuelas y atrios que precedían a las iglesias y edificios principales,

13 Vaamonde, 1922: 72-73 y 76-77; Barral, 1998: 108 y Vigo, 2024: 12.

14 AMC. Libros de reales cédulas, provisiones y otras disposiciones. Caja 2618-97. Se consideró que el mejor lugar para ubicarlo «es en la puerta que se dice de la cibdad» por estar a medio camino entre la Ciudad y la Pescadería.

15 La fecha se indica en una inscripción de la capilla de San Miguel de la iglesia de Santiago, hoy oculta, que fue transcrita por Iglesia, 1883: 111: «Agosto de j:U:j: se qmo. Esta cibdad / estando la Ssrrma. Pnresa de gales; Fija / de los pryncipes rrey dn. Fro. E reyna dona / Ysabel y esta Yglia. Y fue rredificada sien- / do Rector el Reberendo afonso martis ba-/ rela q po. curador juao. de coire e con / gran diligencia. E trabajo la acabaron en / termyno de dos anos con la ayuda de los / onrados parrochanos y algunos otros nobles señores». García, 1987, II: 221-222 indica que el incendio tuvo lugar en 1502.

16 AMC. Libros de reales cedulas, provisiones y otras disposiciones. Caja 2618-55.

todas presididas por la llamada plaza Principal¹⁷, que estaba situada estratégicamente en el punto central de todo el conjunto urbano y que dio paso, tiempo después, a la llamada plaza de la Harina y hoy de Azcárraga.

Entre las viviendas, había, sin embargo, casas de mayor empeño, siempre pertenecientes a gente destacada vinculada a ilustres familias de la nobleza local. De hecho, consta como edificio importante la Casa de los Montaos que debió de ser gótica en origen, propiedad en esos momentos de Pedro Bermúdez de Castro, señor de Montaos, y que se corresponde con el edificio muy reformado que acogió luego la Veeduría, la Intendencia, el Gobierno Militar y hoy el Centro Cívico de la Ciudad Vieja¹⁸. Estaba integrada en la feligresía de Santa María del Campo donde el citado Pedro había construido una tumba tardo-gótica que se abrió a manera de arcosolio en el muro del evangelio de la capilla mayor de la colegiata para acoger los restos de su padre Fernando Bermúdez de Castro que había sido abad de Santa María (Martínez-Barbeito, 1966: 63; Barral, 1994: 50-51). Es posible que la casa, junto a una posición dominante sobre la plaza Principal y un volumen destacado, tuviera en su día una huerta o pequeño jardín trasero, mirando hacia la calle Amargura tal como lo revela algún plano de principios del siglo XVIII¹⁹. En todo caso, no era la única vivienda destacada de la aristocracia local: estaba también la casa de la calle Herreñas en donde había morado el ilustre coruñés Gómez Pérez das Mariñas a finales del siglo XV, que heredó su hija Constanza y que luego ocupó la casa-palacio de los marqueses de Camarasa ya desaparecida (Estrada, 1970: 341); igualmente la Casa Gótica del Parrote, gran ejemplo del gótico tardío, que presidía con la Cárcel Municipal la plaza del mismo nombre y que fue propiedad del comerciante y corsario frey Juan Antonio Piñeiro Gallego, originario de la tierra de Ferrol, participante en el sitio de Rodas y caballero de la orden de San Juan a la vez que comendador de Portomarín²⁰. Llama la atención, sin duda, por su torre lateral dominante y claro distintivo de poder desde donde se divisaba la entrada al puerto, pero no menos destacables eran su pórtico de arcos segmentados, su galería abierta a manera de «loggia» italiana de la planta principal o las bellas ventanas de rica decoración flamígera que presidían su cuerpo alto (Fig. 6).

Otra de las casas de interés debió de ser la que fue propiedad del ya mencionado Gómez Pérez das Mariñas que dejó en herencia a su hija Ginebra y que estaba en el distrito parroquial de la iglesia de Santiago (Vaamonde, 1913-1914: 230-233); también las casas que pertenecieron a la familia de Vasco da Ponte, destacado personaje de la Galicia del Quinientos; asimismo las tres casas que, unidas y con la principal presidida por un patio de cierta holgura asentado sobre postes de madera con un corredor perimetral alto, fueron de propiedad particular antes de pasar, a finales del XVI, a manos de la Audiencia y de la Gobernación ya en régimen de alquiler o por

17 También se la denominó Mayor, del Mercado, de las Casas Consistoriales. Jerónimo del Hoyo, de las dos plazas coruñesas que menciona (la otra sería la del Palacio, hoy de la Constitución), dice que era la «mayor, aunque no es grande, y es más llana» (1950: 220).

18 Vedía, 1845: 40. La destaca también, hacia 1607, Hoyo, 1950: 220.

19 Archivo Cartográfico y de Estudios Geográficos del Centro Geográfico del Ejército (ACEG), armario E, tabla 3, carpeta 2, n. 55. Plano de 19/02/1736. Vigo (dir.), 2011, II: 74, plano 7.

20 Vázquez, Sánchez, 2021: 206-207 y Vázquez, Sánchez, 2023: 22-24.

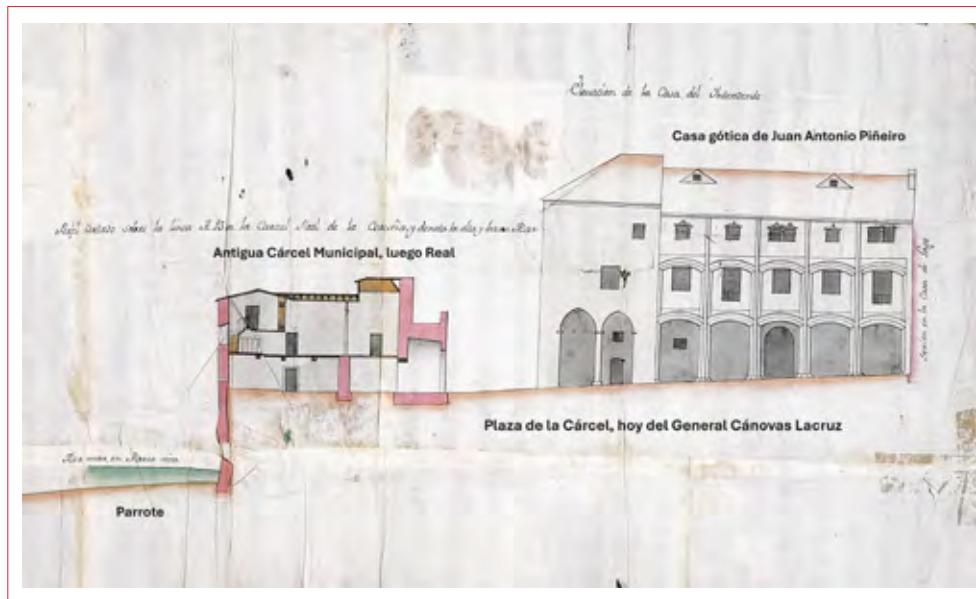


Fig. 6. Dibujo y corte transversal de la Casa Gótica del Parrote, que fue propiedad de frey Juan Antonio Piñeiro Gallego, y de la antigua Cárcel Municipal, luego Real (detalle). Siglo XVIII. Archivo General Militar de Madrid, S.H. C-28/12

compra del Estado, razón por la cual pasaron a llamarse Casas Reales o Casas del Rey, hasta su derribo en 1747 (García-Alcañiz, 1986: 221-223 y 231-233). Estaban aisladas de su entorno formando un conjunto arquitectónico que, posteriormente, se comunicó por dentro para facilitar los usos administrativos y residenciales, aunque sus fachadas siempre se abrieron a las tres plazas que las circundaban: una situada al norte dando lugar a la que habría de llamarse posteriormente plaza de Palacio -en razón del Palacio de la Audiencia y Capitanía que la presidía, hoy se llama de la Constitución-, otra hacia el oeste llamada de la Cárcel que se habría a la Cárcel Municipal, luego Real, y que miraba también, ya lo hemos dicho, a la Casa Gótica de frey Juan Antonio Piñeiro; y, finalmente, la plaza del Picadero al este —este nombre lo recibe al menos en documentos del siglo XVIII— y que debió de servir en el siglo XVI, seguramente con otra denominación, como plazuela interior de la puerta del Parrote que estaría allí ubicada y que daba acceso, en 1594, al «mexor desenbarcadero que ay en todo el puerto» (Estrada, 1970: 335). Y hacia ese desembarcadero, miraba el muro trasero de las citadas casas del futuro Palacio de Capitanía²¹, que se integraban, de hecho, en la muralla (Fig. 7).

Entre las casas de mayor importancia de la Ciudad Vieja no podemos dejar de mencionar la que estaba en construcción en 1474 en la plaza Principal, propiedad del ya mencionado Gómez Pérez das Mariñas, que dejó en herencia a su hija doña María (Vaamonde, 1913-1914: 230) y que luego, tras su muerte, pasó a manos de su hijo Fernando de Andrade (Estrada, 1970: 334) que ya hemos destacado como personalidad de su tiempo y que tendrá gran importancia en nuestro relato. Precisamente

21 Sobre el palacio actual de Capitanía vid. Vigo, 2007, 108-120 y Pardo, 2024.



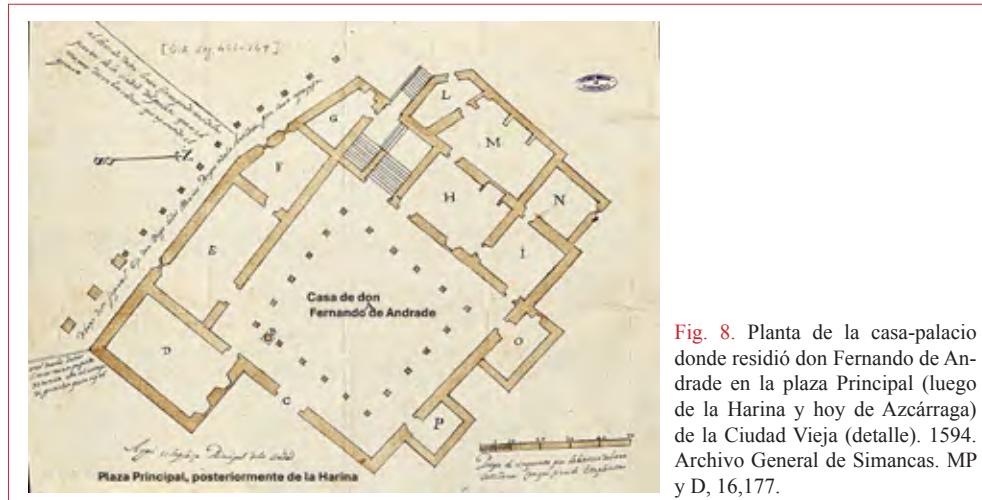
Fig. 7. Plano de un sector de las fortificaciones del Parrote con la planta de las antiguas Casas de la Real Audiencia y del Capitán General (B) y con las plazas de la Cárcel y el Picadero (detalle). 1733. Juan de la Ferrière. Archivo General de Simancas, MP y D, 56,12.

por este motivo merece atención el edificio, pues fue su casa en A Coruña durante los años en que residió en la ciudad y en los que el señor de Andrade tuvo tan gran protagonismo. Ya hemos dicho que ocupaba una posición central, casi estratégica, adosada a otras construcciones que luego fueron del Concejo y sirvieron de Casa del Peso y de Casa Consistorial en la plaza Principal. En todo caso, gracias a un dibujo que conservamos de 1594²² y a otros que nos han quedado de la primera mitad del siglo XVIII²³, sabemos cuál era su configuración, con su planta irregular bien organizada alrededor de un espacioso patio columnario de cinco huecos y de formato casi cuadrado, en torno al cual se disponían corredores y estancias, la mayor parte de las cuales se distribuían al fondo donde se encontraba la escalera principal de tipo claustral que permitía subir a la planta alta. Tenía por lo demás dos pisos, la puerta principal abierta a la plaza, sobre ella, en la planta alta, una «loggia» o mirador de cuatro grandes arcadas, a su derecha un pequeño vano y, hacia la plaza lateral sur que luego se llamó de Palacio y hoy de la Constitución, en la planta baja, un largo pórtico de soportales con una forma algo angulada. Como elemento rector disponía asimismo de una torre, esta vez de tres cuerpos y construida sobre la plaza Principal, lo que le daba al edificio una apariencia señorial muy distinguida (Vigo, 2024: 13-16) (Fig. 8). Obviamente estaba acorde con la imagen de otras grandes mansiones de finales de la Baja Edad Media, entre la que destacaba la Casa Gótica del Parrote ya señalada que tenía, recuérdese, además de una torre de esquina, un pórtico con su vistoso mirador superior.

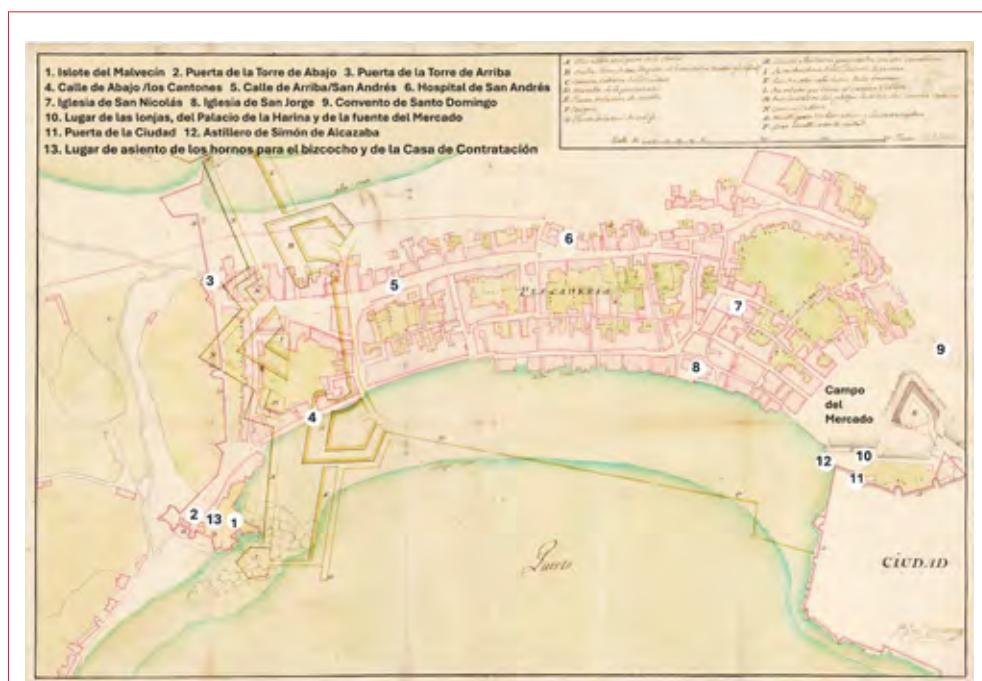
El otro núcleo de población importante que daba forma a la ciudad de A Coruña era, en cambio, el arrabal de la Pescadería que se extendía largo y estrecho por el istmo arenoso hasta tierra firme. Estaba separado de la Ciudad Alta por un espacio amplio y en fuerte pendiente que es el que ya señalamos con el nombre de campo de Santo Domingo o del Mercado donde estaban, al sur y muy cerca del mar, el Palacio de la Harina con la casa del peso, varias lonjas y la fuente del Mercado; pero tras este se extendía hacia occidente todo el caserío urbano marcado por el discurrir de calles alargadas y longitudinales cortadas por pequeñas y estrechas traviesas. A la

22 AGS, MP y D, 16-177. Gómez, 2003a: 88-90.

23 Vid. Vigo (dir.), 2011: I, 117, planos 169, 170 y 171.



altura del siglo XVI conformaba, como dicen los documentos, una población mayor y más activa que la propia Ciudad, además de más cómoda para vivir por ser llana, más dinámica y bulliciosa, con más luz y más abierta también hacia el mar, no en vano su riqueza provenía preferentemente de la pesca y del comercio, razón por la cual era el barrio de la burguesía y de las gentes más relacionadas con la actividad del puerto (Fig. 9).



Al igual que la Ciudad tenía dos parroquias —tres si incorporamos la más excéntrica de Santo Tomás, ya señalada—; la de San Jorge, que se encontraba justo en la ribera del mar, en un apéndice rocoso donde rompían las olas, rodeada por un atrio que servía de cementerio y que estaría donde hoy se encuentra el Teatro Rosalía Castro; la otra parroquia era la de San Nicolás, más adentrada en la población y con una advocación que nos recuerda al que fue patrón de viajeros y peregrinos. Tenía a su vez dos calles principales con nombres bien sencillos, la de «Abaxo» o Abajo, que coincidía con el curso actual de los Cantones, Real y Riego de Agua, y la de «Arriba» o del Arenal que no era otra que la actual de San Andrés (Hoyo, 1950: 221). También disponía de dos hospitales, uno pequeño, acaso con capilla, nombrado de Santa Catalina (Velo, 1992: 335), tal vez ubicado donde hoy está la plazuela y calle del mismo nombre, y otro de mayor tamaño y sin duda más importante que era el de San Andrés, que contaba con estancias para enfermos, muchas camas, un patio, una capilla y seguramente un cementerio del que queda todavía como recuerdo en el lugar el viejo crucero que hoy se encuentra en la calle de San Andrés muy cerca de la actual capilla castrense (Barral, 1998: 101-106 y 113-140) (Fig. 10). Tenía como construcción cierto empaque arquitectónico como testimonio que era del poder que tuvo en su día el gremio de mareantes, su promotor y que era también el encargado de su mantenimiento; por eso la portada, que daba acceso al hospital y que hoy se encuentra encajada a los pies de la muralla del Archivo del Reino y del jardín de San Carlos, no sólo muestra su carácter gótico tal vez cuatrocentista, sino una decoración de peces que hacen alusión al medio de vida de quienes la llevaron a cabo. Cabe pensar que junto a todo esto, el arrabal marinero debió tener alguna fuente, además de la del Mercado que estaba muy alejada y más cercana a la Ciudad Vieja; quizás sería el embrión de la futura de San Andrés que ocupó un lugar destacado en la misma calle.

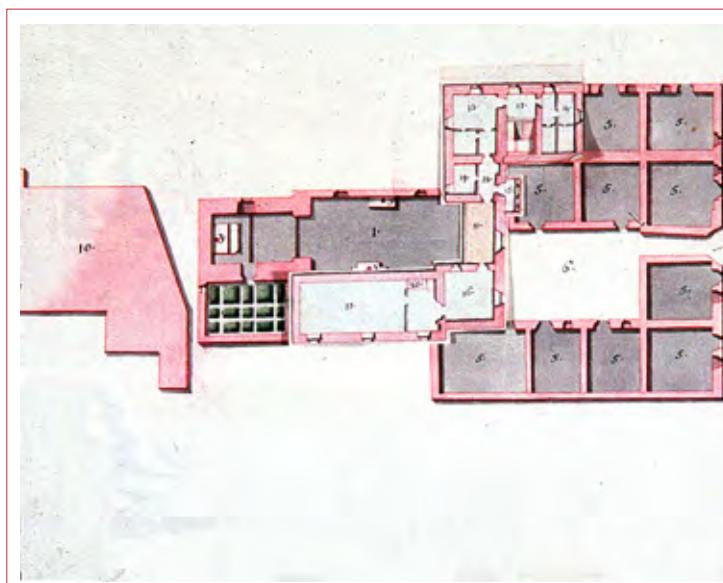


Fig. 10. Planta del antiguo Hospital de San Andrés en la calle de Arriba, hoy de San Andrés. 1768. Carlos Peisson Duparquet. Archivo Histórico Nacional. Consejos. MP y D 868.

Sea como fuere, como barrio urbano la Pescadería siempre estuvo muy expuesta a los ataques enemigos debido a que, a lo largo de la época medieval, nunca tuvo una defensa de carácter sólido y permanente. Es posible que tuviese algún vallado muy sencillo de carácter circunstancial; por eso que, al final del siglo XV, en 1496, buscando una mayor protección en un momento de cierto peligro, nos informe Estrada Gallardo, que el gobernador de Galicia, Diego López de Haro, había hecho²⁴

«asiento con los vecinos de la çibdad de la Coruña y sus arrabales y pescadería, para que cercasen la dicha pescadería por la parte de la ysla de muro de piedra y barro rrevocado con cal, de una lanza de armas en alto y de nueve pies en ancho, e que hiciesen la dicha cerca y muro a su costa e misión fasta trezientas e çincuenta braças de largo» (1969-1970: 46).

Estaba ya culminada en 1504. No obstante, era de escasa calidad material pese a constituir un básico frente de tierra que disponía al menos de un pequeño espigón que se adentraba tímidamente en el Orzán llamado el Camaranchón y un pequeño fortín en la isleta rocosa del Malvecín²⁵ que se armó, ya entonces, con alguna bombarda²⁶ y quedaba cerca de tierra firme; disponía asimismo de dos puertas de acceso en ambos extremos, una llamada de la Torre de Arriba o del Orzán que estaba en relación con la calle de San Andrés y otra al sur llamada de la Torre de Abajo, la más importante de las dos, que accedía directamente a la calle de Abajo hoy los Cantones (Hoyo, 1950: 221). Dado su carácter de arteria viaria principal y de acceso a la Ciudad Vieja, donde transcurría «todo el concurso de la gente natural, forasteros y extranxeros», cabe suponer que estaría mejor empedrada y seguramente protegida del mar con algún muro de contención con algún punto de carga y descarga de pesca y de mercaderías. Por lo demás, era allí, no lo olvidemos, en la playa inmediata donde varaban las barcas de los pescadores mientras las naos preferían fondear echando anclas seguramente en la zona más occidental del puerto donde las aguas de la bahía estaban más calmadas.

Sabemos muy poco de su caserío, aunque cabe imaginar que dominarían las casas del remo tan típicas de los pescadores y mayoritariamente construidas de madera y con gran humildad. No debían de escasear, sin embargo, las buenas casas de comerciantes y mercaderes que también en este momento poblaban los mejores puntos del arrabal. Lástima que todo este barrio, con sus casas, iglesias, conventos, hospitales y demás instalaciones fuese brutalmente incendiado y destruido por el ataque de Drake, por lo que tuvo que ser reconstruido por completo. Eso es lo que explica que hable de él y su caserío de forma muy positiva Jerónimo del Hoyo (1950: 221), al

24 AMC. Libros de reales cedulas, provisiones y otras disposiciones. Caja 2618-67.

25 El carácter de pequeño islote que tenía el Malvecín y que hoy estaría donde los jardines de la Rosaleda, lo indica, aludiendo a un documento de 20 de junio de 1550, Velo, 1992: 33, nota 7: «en el Malvecín, que es una isleta, junto al arrabal de la dicha ciudad donde bate el mar».

26 Su condición de punto fortificado lo señala Tiburcio Spanochi en un memorial de 1603 que alude a lo que vio, in situ, en su estancia coruñesa de 1589: «y considerando también como pretendieron los antiguos defender toda la Pescadería, pues hicieron un cubo que le dicen el Malviçino en el principio del arenal donde por allí se junta la península con tierra firme, y tiraron desde allí un muy largo fosso y trinchera de un mar a otro». García, Portela, 1997: 137.

describirlo a comienzos del XVII, pues dice de él que tenía «buenas casas de piedra, las delanteras de sillería y los altos de arriba de ladrillo». Por lo demás, la Pescadería estaba también más poblada que la Ciudad, tenía más extensión y era, sin duda, el centro neurálgico en cuestiones de negocio; de ahí que, conscientes de ello, se viese en sus habitantes un deseo de marcar distancias con la más activa Ciudad, tal como se indica en una ejecutoria expedida en Medina del Campo por los Reyes Católicos el 14 de septiembre de 1504 a favor de los cofrades de San Andrés que dice:

«que la pescadería de La Coruña era cerrada con sus puertas de muros e con mejores casas e más nobles e mucho mayores palacios que la que llaman la ciudad e mas parrochias e que en la Pescadería abía novecientos vecinos, tres iglesias parrochiales [incluye también la más alejada y norteña de Santo Tomás] e mas media parrochia de la población vieja, que en esta hay dos parrochias y fasta doscientos vecinos e que viese el rey qual era más razón de llamarse ciudad: que si la vecindad de la Pescadería se quisiese meter dentro de la ciudad vieja no cabría la mitad de la tal población» (Martínez, 1889: 51-52).

Queda por mencionar que, fuera del frente de tierra orientado hacia el puerto y en dirección a la Palloza, también existía el pequeño barrio suburbano de Santa Lucía, cuya iglesia tenía también un pequeño lazareto. En fin, que dicho esto sólo falta por indicar el número estimado de habitantes que pudo haber tenido toda la ciudad de A Coruña. Las fuentes documentales son dispares; ya hemos visto los 1100 vecinos que señalaba el documento anterior, lo que daría lugar a una población aproximada de 5500 habitantes. Hacia 1517-1523 la *Descripción y Cosmografía de España* escrita por Fernando Colón, hijo de Cristóbal Colón, dice que A Coruña era una «ciudad de 600 vecinos, situada junto al mar y a orillas de un río [el Mero] que tiene allí su desembocadura, que está en llano, en un arenal que casi es una isla, puesto que la cerca el mar, salvo por una parte que tiene buena Fortaleza y es llave de Galicia» (Casabella, 1987: I, 4); nos situaría, por lo tanto, en el entorno de los 3000 habitantes; cifra que, por lo que parece, es la más aceptada por la historiografía moderna. Saavedra Vázquez da esa misma población para principios del XVI y, más o menos, 4000 habitantes para mediados de siglo (Saavedra, 1994: 33-34), lo que comportaría un destacable crecimiento.

2. CARLOS I, LAS CORTES, SU PARTIDA A FLANDES Y PRIMERAS CONCESIONES REALES (1520)

Con una A Coruña configurada con una imagen urbana como la que acabamos de describir, después de haber celebrado Cortes infructuosas en Santiago, en donde consta el destierro de Fernando de Andrade por su energética reivindicación del Voto para el viejo reino de Galicia (Couceiro, 1971: 239), el 14 de abril de 1520 tuvo lugar la llegada de Carlos I a la ciudad con la intención de proseguir las Cortes interrumpidas en Compostela, conseguir el dinero que necesitaba para coronarse emperador y partir hacia Alemania en una armada que le esperaba fondeada en el puerto. Sabemos que el cortejo real fue recibido en Palavea por las autoridades coruñesas y que, desde

allí, la comitiva regia tomó rumbo hacia el interior de la población (Vedía, 1845: 40). No conocemos el trayecto oficial, pero no es difícil imaginar que tuvo que seguir el curso del camino principal que accedía a la Pescadería a través de la puerta de la Torre de Abajo, proseguiría luego por la calle que bordeaba el mar -Cantones, Real y Riego de Agua- y, tras cruzar el amplio campo despejado de Santo Domingo o del Mercado, se introduciría finalmente en el núcleo antiguo por la puerta de la Ciudad hasta llegar a la colegiata de Santa María donde, al decir de Rey Escariz, fue recibido con un *Te Deum* de acción de gracia, tras el cual se dirigió, ya sin más demora, al lugar en donde tenía previsto aposentarse (Rey, 1888: 298). Dado que con él venía un numeroso séquito de grandes personajes del entorno cortesano del monarca —entre ellos, los marqueses de Villena y Villafranca, los condes de Lemos, Benavente y Monterrey, el arzobispo de Santiago Alonso de Fonseca, el condestable de Castilla, los duques Alba, de Alburquerque y Medinaceli (Sandoval, 1634: 218-219)— debió de suponer un serio problema de alojamiento para la ciudad. Muchos debieron de instalarse en los conventos mendicantes de Santo Domingo y San Francisco, otros tal vez invitados en las viviendas de la aristocracia local que tenía allí su morada; la propia Fortaleza y la Casa de la Moneda pudieron servir, en última instancia, de lugar de acogida de alguna personalidad y no hay que descartar que alguno de ellos, se aposentara incluso en la Pescadería. Al haber desaparecido las actas municipales de 1520 y tampoco precisar estas cuestiones las crónicas del momento, no podemos confirmar estas dudas, lo mismo que tampoco el lugar donde residió el propio Carlos I; si bien parece que las Cortes tuvieron lugar en el convento franciscano tal como confirma el padre Jacobo de Castro que, en su *Primera parte del árbol cronológico de la Santa Provincia de Santiago* publicado en Salamanca en 1722, señala que, por esa razón, «por aver estado en este Convento, donde celebró Cortes, el señor Carlos Quinto, pasando a Flandes, algunos sin más probabilidad le llaman [al convento] Real, a que añaden el aver en este Convento una pieza, o Celda grande sobre la Portería, que dizan el *Quarto del Rey*, por ser donde se aposentaron Ministros de su Magestad, como son Visitadores de esta Audiencia, Capitanes Generales de sus armadas y otros de semejante distinción» (Castro, 1722, I: 172).

Que las Cortes se celebraran en el convento franciscano coruñés nada tiene de extraño pues, en efecto, también se habían celebrado en la sede de esta orden las celebradas poco antes en la ciudad de Santiago (Romero, 1887: 231-235). Sin embargo, es dudoso saber si Carlos I se alojó allí o en otro lugar, pues el padre Castro parece sugerir que el emperador se hospedó en una celda del convento —«el señor Carlos Quinto estuvo en... otra [quadra distinta al *Quarto del Rey*] cuya Tribuna a la Capilla Mayor oy se conserva» (Castro, 1722, I: 172)—, mientras el historiador Enrique Vedía propone, en cambio, que lo hizo en la casa del señor de Montaos (Vedía, 1845: 40 y 274), que era propiedad de Pedro Bermúdez de Castro al que ya nos hemos referido.

Tiene interés señalar que fue también durante la estancia del monarca en A Coruña cuando se le levantó el destierro a Fernando de Andrade que allí residía en la casa ya mencionada situada en la plaza Principal; debió de ser un acercamiento importante del conde de Vilalba a Carlos I porque consiguió también que lo nombrara capitán

general de la armada que se encargaría de trasladarlo a Flandes²⁷, hecho este que debió de ser una ocasión perfecta para estrechar lazos con el emperador y hacerle ver la importancia que tenía el puerto coruñés para muchas cuestiones de interés. No es casual, de hecho, que, un año después, en 1521, en un escrito proclamase el de Andrade que la ciudad era la llave de toda la costa norte de la península indicando que

«La Coruña se deve de poner mucho recabdo, porque es puerto muy nombrado, y muy bueno de tomar, y con poco reparo que en él se hiziese, no se tornaría a cobrar sino con mucho gasto y trabajo, y si los franceses lo toviesen, serían señores de toda la mar de Vizcaya e de Asturias e de Galizia» (García, 1992: 136).

Debe recordarse que, en este momento, Francia era el principal enemigo de la monarquía española y que se estaba viviendo una gran inquietud bélica en los puertos cantábricos.

Sea como fuere, concluidas las Cortes y conseguido el dinero que el monarca pretendía, cuenta el cronista del viaje, Prudencio de Sandoval, que el embarque de Carlos V camino de Inglaterra como escala previa en su viaje a Flandes y Alemania²⁸ fue de la manera siguiente:

«A diez y nueve de Mayo sábado a la puesta del sol se levantó un viento recio, y los pilotos dixeron que el tiempo era bueno. Y el emperador mandó pregonar que aquel día se embarcasen todos, porque otro de mañana se quería hacer a la vela. Domingo veinte de mayo, antes que amaneciese confesó y oyó misa y recibió el Santísimo Sacramento, y se fue a embarcar, acompañándole hasta la lengua del agua don Alonso de Fonseca, arçobispo de Santiago... Embarcáronse con el Emperador Don Fadrique de Toledo, duque de Alva, y el marqués de Villa Franca y su hijo, y Don Hernando de Andrade, conde de Andrade (sic)... y con gran música de todos los ministriiles y clarines, recogiendo las áncoras, dieron vela al viento con gran regozijo, dexando a la triste España cargada de duelos y desventuras» (1634: 218-219).

Vedía añade que la misa y la comunión tuvieron lugar en la colegiata de Santa María (1845: 45), lo que, aunque no está documentado, tiene bastante sentido si, como él aseguró, el emperador se hospedó en la Casa de los Montaos, pues estaba en su feligresía y era, además, la iglesia más afecta a la familia de su propietario, Pedro Bermúdez de Castro, que era hijo natural de Fernando Bermúdez de Castro, abad que había sido de la colegiata y que tenía su tumba en la capilla mayor. Además, refuerza esta probabilidad el saber que Santa María era también la iglesia de más rango de A Coruña; es decir, no sólo era un templo parroquial de patronato real, sino también una colegiata con sus correspondientes canónigos que, posteriormente, se convirtió en abadía secular por decisión del papa Alejandro VI, el papa Borgia, en 1494.

27 Couceiro, 1971: 239 y 250; también Fernández, RAH, s.p.

28 De Coruña fueron a Dover, de ahí al puerto de Flesinga y de éste a Gante, su ciudad natal. Fernández, 1894: I, 131.

Junto a todo esto, vuelve a ser Vedía quien informe que la puerta que atravesó el rey para embarcar fue la del Parrote que entonces estaba, ya lo hemos dicho, más retrasada que la actual, en línea con el muro trasero de Capitanía y que tenía acceso directo a la playa (1845: 45). (1845: 45). Tampoco está este dato documentado, si bien es bastante verosímil, mucho más que las propuestas que formularon en su día Rey Escariz (1888: 299) y Vaamonde Lores (1912: 291) que indicaron que el emperador había salido por la puerta del Clavo o por la de San Miguel, algo completamente imposible pues entonces tales puertas no existían. En cualquier caso, de este acontecimiento tan destacado se conserva una bella miniatura iluminada que aparece ilustrando las páginas del *Libro de Horas del viaje de Carlos V para ser coronado como Emperador*, un manuscrito de 1520 que hoy se guarda en la Real Biblioteca del monasterio de El Escorial (Keyser, 2000) (Fig. 11). Aparece como encabezamiento de la primera hora canónica «Ad Matutinas» o Maitines, rezados para favorecer la feliz partida del emperador del puerto coruñés bajo el auspicio divino y con la intercesión de tres santos: Santiago, San Nicolás y San Livino de Gante²⁹. Se atribuye a Clara de Keyser, miniaturista de Gante, que era hermana del autor del libro, el humanista también gantés Robert de Keyser (Haeghen, 1908: 325-338). Sin duda es de una belleza



Fig. 11. Carlos I sale de A Coruña camino de Flandes. 1520. Miniatura de Clara de Keyser. *Libro de horas del viaje de Carlos V para ser coronado Emperador. Liber trium officiorum ex Salomon Secundum usum Caroli Quinti Imperatoris. Ms. Escurialensis, vitr. 13.*

29 Andrés, Zalama, 2000: 59-67. También Vigo, 2008: 178-180.

singular; no obstante, como representación es poco realista, pues aunque describe con detalle la salida de una noble comitiva encabezada por el emperador —todos van elegantemente vestidos y con sus cabezas cubiertas con grandes sobreros de ala ancha—, las puertas de una ciudad amurallada y un muelle en forma de plataforma con un pequeño graderío que desciende hacia el mar, en realidad todo el conjunto se recrea ilusoriamente a la manera flamenca, pues A Coruña que vemos más se asemeja a la imagen que pudo tener la propia Gante o cualquier puerto de Flandes, de donde era originaria la iluminadora, que a una ciudad gallega del Quinientos como era A Coruña. Es más creíble, en cambio, el resto de la representación donde, en la orilla del agua, espera un barquero preparado para trasladar al emperador a la nave capitana de la armada, si bien capitaneada en realidad por Fernando de Andrade y no por los tres santos que aquí aparecen en la nao. No debe haber duda de su santidad, pues llevan ropa intemporal, una especie de aureola alguno de ellos y no olvidemos que Santiago era el patrón de España, San Nicolas de los viajeros y San Livino un santo muy vinculado a Gante, donde el emperador había nacido. Tres santos, pues, perfectos para navegar «a lo divino» y garantizar la buena singladura del monarca y dos de ellos, por cierto, con iglesias dedicadas en la Ciudad y en la Pescadería coruñesas.

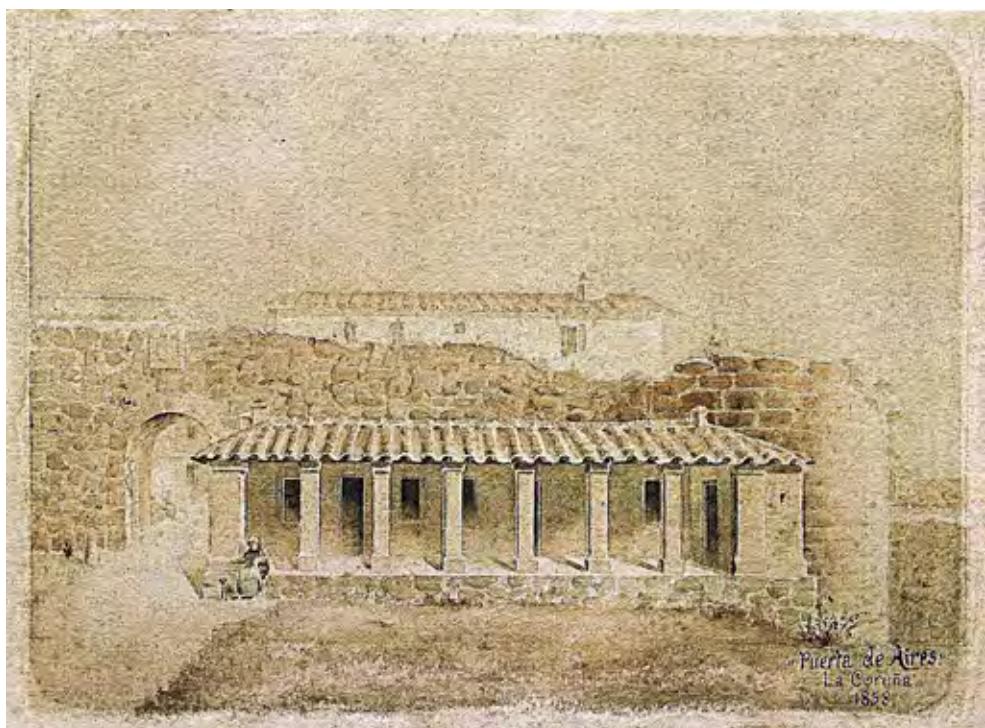


Fig. 12. Vista de la antigua muralla de la Ciudad Vieja con una torre semicircular y la antigua puerta de Aires. 1858. Antonio del Castillo. Museo de Belas Artes da Coruña. Inv. 0856.



Fig. 13. Carga de lana en el puerto de una ciudad española amurallada. Miniatura del siglo XIII. *Cantigas de Santa María*. Cantiga 35. Biblioteca del Real Monasterio de San Lorenzo de El Escorial. Códice Rico. Patrimonio Nacional.

Ahora bien, a diferencia de la arquitectura que se representa en la iluminación, la puerta que debió de utilizar Carlos I en A Coruña acompañado de don Alonso de Fonseca, arzobispo de Santiago «hasta la lengua del agua», debió de ser una simple estructura medieval de medio punto, abovedada en su interior y de buena sillería muy semejante a la que tenía la puerta de Aires que existió hasta el siglo XIX y que conocemos a través de un dibujo y una acuarela (Fig. 12). Habría de parecerse también a la que, hoy inaccesible, se encuentra tras la casa número 8 de la calle San Carlos. De ella descenderían seguramente unas escaleras de piedra alguna de las cuales podrían estar talladas en la propia roca, y de esta, según fuese en alta o baja mar, el emperador accedería a la playa o directamente a la barcaza. En fin, que podría decirse que el embarcadero no sería más que una estructura de mínimos sin ningún relieve arquitectónico, muy semejante al «muelle» medieval que aparece representado en una miniatura de las *Cantigas de Santa María* (Fig. 13). Ese sería, pues, el lugar por donde también entrarían las mercaderías en la Ciudad Vieja; aunque la Pescadería estaría, poco más o menos, en la misma situación; siendo así el puerto coruñés un recodo amplio de la bahía solo defendido por la naturaleza y sin apenas ninguna infraestructura (Vigo, 2016: 197-217).



Fig. 14. Santander. 1575. Georg Braun y Frans Hogenberg, *Civitates Orbis Terrarum*.

Había, por tanto, una gran diferencia con las grandes ciudades portuarias europeas mucho mejor equipadas e incluso con las poblaciones norteñas del Cantábrico español que, en su gran mayoría, tenían muelles y diques, alguna atarazana importante y hasta alguna pequeña dársena protegida del embate del mar. Al menos así se aprecia en las imágenes urbanas que se publicaron en el *Civitates Orbis Terrarum* entre 1572 y 1617 (Fig. 14) o en la *Descripción de España y de las costas y puertos de sus reinos* de Pedro Texeira, de 1634 (Vigo, 216:197-207).

Acoger al monarca supuso para la ciudad recibir una serie de beneficios casi inmediatos que buscaron impulsarla. Uno de ellos fue poder celebrar un mercado franco en los sábados de cada mes «para que se pueble y ennoblezca y se traigan a ella mercadurías y viandas». Hizo constar el rey que «con la brevedad de la partida» no podía disponer lo conveniente a la forma y manera en que debía celebrarse. Acerca del sitio en que habría de tener lugar solo indicó que debería disponerse «dende la puerta de la torre de la dicha cibdad, hasta todo el campo de Santispiritus fuera de la dicha cibdad en aquellas partes y lugares que el nuestro corregidor de la dicha cibdad de la Coruña e el regimiento della con los mayordomos e vicarios de la cofradía de San Andrés de dicha cibdad señalaren»³⁰; es decir, que dejaba vía libre, en principio, para que se celebrase en algún punto despejado que estuviese dispuesto a lo largo de toda la orilla costera que miraba al puerto desde la puerta de la Torre —¿de la Pescadería?—, hasta el campo de Sancti Spiritus que se encontraba fuera de los muros de la Ciudad Vieja por donde hoy está el hospital Abente y Lago. Sin embargo, finalmente se celebró en un lugar abierto equidistante de la Ciudad Alta y el arrabal de la Pescadería como era el campo de Santo Domingo o del Mercado donde ya se celebraba, desde 1503, la venta de los productos más pesados de la feria anual que Isabel la Católica le había concedido a A Coruña, que se realizaba, en cambio, dentro de los muros de la Ciudad Alta en la plaza Principal³¹. Este espacio contaba además con algunas instalaciones importantes, pues allí estaba la fuente del Mercado³² y el Palacio de la Harina con la casa del peso que, en efecto, se encontraba muy cerca de la puerta de la Ciudad llamada posteriormente Real³³.

Hubo también un segundo beneficio del rey, esta vez directamente relacionado con el puerto: la Real Cédula que, en nombre del monarca y de su madre la reina Juana, expidió en Valladolid, el 2 de agosto de 1520, el cardenal-gobernador Adriano de Utrecht. Buscaba, ciertamente, que todas las embarcaciones pudieran entrar a abrigarse en el puerto coruñés en tiempos borrascosos, lo que era impedido, como nos señala Vedía, «por antiguas costumbres perjudicialísimas a los tratantes y hom-

30 Murguía, 1982: 286 y Velo, 1992: 110, nota. 114.

31 «E entiendo ser asy cumplidero a mi servicio, e al bien común desa dicha cibdad porque sea más poblada e noblecida, por la presente vos hago merced que se pueda hacer e faga en esa dicha cibdad dentro del cuerpo e muros della, una feria franca de treynta días en cada un año, los quales comiencen correr e corran desde quinse días andados del mes de jullio hasta quince días andados del mes de agosto siguiente... y es mi merced que la dicha feria se haga y trate dentro de los muros e cercuerto de la dicha cibdad porque dicha cibdad sea mas poblada e noblecida como dicho es ecepto algunas naos e navíos e maderas e otras algunas mercaderías e cosas pesadas que no se puedan sobir a la dicha cibdad ... que se debe vender e comprar en los arrabales e Ribera e puerto de la dicha cibdad». Boado, 1915: 101.

32 La primera noticia documental que hace referencia a su existencia la dio a conocer Velo, 1992: 246, nota 560. 12 de octubre de 1524: «y luego ordenaron e mandaron que ninguna persona sea osado de lavar paños ni mantos ni otra cosa en la fuente del mercado, so pena de estar un día a la vergüenza en la picota». AMC. Libro de actas de acuerdos municipales. Caja 1-1, fol. 27v. En cualquier caso, es evidente que, para entonces, la fuente del Mercado ya existía.

33 Estaba, en efecto, cerca de las murallas como indica un documento de 7 de enero de 1541: «Dixeron que por cuanto ellos fueran a ver el lugar donde se debía de hacer las lonjas en el mercado e en cumpliendo lo que convenía acordaron que las lonjas se hagan de la torre de cabe la casa del palaío de la harina hasta la otra torre». Velo, 1992: 110, nota 120. Parece confirmarlo otro documento posterior del 10 de abril de 1541 en el que Carlos I y la reina Juana ordenan vender el pan en grano y otras mercaderías que vienen de fuera de nuestros reinos, no en casas particulares, sino en las lonjas del mercado de Santo Domingo, que está junto a la Marina. Gil, 1976: 141.

bres de mar» (1845: 47). Y es que, según señala el documento firmado por el cardenal, desde antiguo, el sector más resguardado del puerto herculino estaba señalado por dos «marcas», una de las cuales estaba situada en el muro de la Fortaleza, en la Ciudad Vieja, y la otra «en el derecho de ella, de la otra parte del mar, encima de una peña, que está encima del camino que va de la dicha Ciudad para el Pasage». No precisa más el documento en cuanto a su ubicación, pero es probable que tal marca estuviese situada en las proximidades de donde, muy posteriormente, se construyó el castillo de San Diego que, en efecto, cierra da manera casi perfecta la concha portuaria y la zona más abrigada de la bahía. El caso es que esta zona imaginariamente señalada por las dos señales sólo era accesible a aquellas naves que pagaban un diezmo sobre la carga que transportaban, teniendo las demás que quedar fondeadas en lugares más peligrosos en días de temporal lo que ponía hombres, barcos y mercancías muy expuestos al mar. Además, se daba el caso que no todas las naves que entraban en el puerto conocían esta costumbre, por lo que era habitual que se adentraran en la zona señalada y, al no querer asumir el impuesto, eran «fatigados e molestados e cohechados» por los encargados de vigilar, con lo que o pagaban el dinero correspondiente o tenían que salir a zonas más peligrosas. Por otra parte, esta costumbre, al parecer, no existía en ningún otro puerto de la monarquía y hacía que el de A Coruña fuese evitado muchas veces por los navegantes, lo que hacía que las escalas y el negocio se resintiesen; por ese motivo el Concejo y los vecinos de A Coruña le habían expuesto al rey que quitase dichas «marcas» para facilitar a todos el libre acceso; lo que aceptó el monarca a través de la firma del cardenal-gobernador, tal como confirma claramente el documento en cuestión:

«Por ende nos vos mandamos quitar las dichas marcas... que agora e de aquí adelante para siempre jamás, todos los navíos... que vinieren al dicho puerto de la Coruña, puedan llegar libremente, así en tiempo de tormenta como de bonanza, y echar sus áncoras donde quisieren... sin caer por ello en pena ni calunia alguna» (Vedia, 1845: 164-165).

En este contexto que anunciaba unos tiempos más prometedores, aconteció además la reunión de la nobleza gallega en la villa de Melide el 4 de diciembre de ese año. Estaban presentes las casas de Lemos, Altamira, Caamiña, Benavente, Rivadeneira, Pardo de Cela, Bermúdez de Castro..., los obispos de Lugo y Astorga, el cabildo de Mondoñedo, el propio Fernando de Andrade, que ya había regresado de Flandes y, presidiéndolos a todos, el arzobispo de Santiago Alonso III de Fonseca (Martínez-Barbeito, 1966: 61). La intención era mostrar a la Corona su apoyo decidido en unos momentos de gran incertidumbre por la revuelta comunera, pero también solicitarle una serie de peticiones que favorecieran al Reino de Galicia entre las que destacaba, de nuevo, la solicitud del Voto en Cortes que estaba entonces en manos de la ciudad de Zamora (Artaza, 2021:83-85). No fue la única, ya que, en las Capitulaciones que se firmaron el 4 de diciembre de 1520, también se solicitaba, en el capítulo 10, la concesión para A Coruña de una Casa de Contratación para la Especiería y con las mismas condiciones que la de Sevilla que estaba activa desde 1503. Dice así el citado capítulo:

«[Acordaron] de suplicar y suplican a sus Altezas [Carlos y su madre Juana] e sus Gobernadores en su nombre, que les hagan merced de la descarga de la contratación de la especiería, e de las otras cosas de las Indias nuevamente halladas, sea en la ciudad de La Coruña y que allí se haga Casa de Contratación segund e de la manera que está en la Ciudad de Sevilla de las otras Indias antiguamente falladas por cuanto es mucho servicio de sus Altezas, bien e procomún deste Reino por muchos respectos e motivos. Que dará por relación la persona que en su nombre a ello embían» (Barreiro, 1882: 99).

Fue, pues, el preámbulo de una aventura que quería situar a la ciudad en un escenario muy prometedor, convertirla en un gran centro de negocio y en una especie de nueva Sevilla, aunque centrada, obviamente, en el valioso mercado de las especias.

3. A CORUÑA SEDE DE LA CASA DE CONTRATACIÓN: EL GRAN PROYECTO PORTUARIO DE LA ESPECIERÍA (1522)

La respuesta del emperador no fue, sin embargo, inmediata; hubo que esperar a su regreso a España en 1522 y a que llegase a Sanlúcar de Barrameda, el 6 de septiembre, la nao Victoria capitaneada por Elcano y que confirmaba que el viaje a las Molucas era posible por la ruta occidental que había iniciado Magallanes, para que, por fin, Carlos I, por Real Cédula firmada en Valladolid el 24 de diciembre de 1522, conceda a A Coruña la Casa de Contratación para la Especiería³⁴, tal como queda reflejado en la provisión real que dio a conocer Isabel Martínez-Barbeito:

«por la presente señalamos e deputamos la dicha çibdad e puerto de La Coruña por lugar conbiniente para las dichas nuestras armadas e mandamos que en ella se haga e funde e resida la Casa de la dicha Contratación por el tiempo que nuestra merced e voluntad fuere e vieremos que conviene a nuestro servicio y bien de la dicha negociación, e queremos que en la dicha çibdad e no en otra parte se hagan las dichas armadas que enviaremos a las dichas Indias de Especiería e a ella vengan las que de las Indias de Especiería vinieren e que en ella e no en otra parte estén e residan los dichos nuestros oficiales» (1966: 67-68).

Da también las razones de esta elección:

«Asy por el bueno e franco puerto que tiene como porque en el puedan surgir navíos grandes segund para la dicha navegación e trabto se requiere ... y por la gran deboçion que abemos e tenemos al bien aventuredo Apóstol señor Santiago patron despaña guiator y protetor de las dichas nuestras Armadas e de todas otras nuestras empresas» (Martínez-Barbeito, 1966: 67-68).

³⁴ AMC. Libros de Reales Cédulas, provisiones y otras disposiciones. Caja 2618-115. Sobre las varias razones que llevaron al emperador a apostar por el puerto coruñés como sede de la Casa de Contratación vid. Cuesta, 2009: 172-180 y Alonso, 2022: 553-559.

Pedro Mártir de Anglería, que fue testigo de los hechos, da todavía una información más precisa:

«Debe decirse el motivo que tuvimos el César y nosotros, su Consejo [de Indias], para que esta negociación de la especiería se tratara en el puerto gallego de La Coruña, con suma molestia de la célebre ciudad de Sevilla.... Aquel puerto gallego, a más de su seguridad para dar abrigo a las naves, está situado en el lado de España, que mira en camino recto y corto a la Gran Bretaña, y estando próximo a las fronteras gallegas y septentrionales, es más a propósito para los mercaderes de especiería. Y no deben omitirse dos riesgos temibles para los marinos que con esta invención se evitan. El mar océano que media entre este puerto y la desembocadura del Guadalquivir, por la cual se sube a Sevilla, es tan tempestuoso que, con pequeñas tormentas de vientos de Poniente, a las naves que coge en aquel derrotero, las arroja a rocas cortantes del promontorio Sacro y sus cercanías... El otro peligro consiste en los asaltos de los piratas. Hay en aquel trecho muchos valles abandonados entre montañas horribles, que por su esterilidad no permiten estar pobladas, y sirven de guarida a los piratas. Sus naves, avisadas por los espías desde las altas cumbres, asaltan a los que pasan. Por estas razones se ha dispuesto que esta negociación se lleve aquí» (1989: 529-531).

En otro documento añade Anglería más argumentos, ya que, junto a una mayor proximidad a los estados del norte que la ciudad de Sevilla, A Coruña, por su posición más septentrional, también neutralizaba mejor al puerto de Lisboa, el gran rival comercial de nuestra monarquía, «pues para llegar a estos dos últimos lugares tienen que hacer [los mercaderes] un largo viaje de circunvalación por la Península» (1912: 237).

Sin embargo, la concesión regia de la Casa de Contratación comportaba para A Coruña una serie de obligaciones que era necesario aceptar, pues el puerto, como ya indicamos, carecía de instalaciones. En este sentido el documento real era preciso a la hora de plantear las exigencias; así, la ciudad tenía que comprometerse a proporcionar el lugar «donde se haga la casa [de contratación] que Su Magestad ha de mandar hacer para la negociación como conviene»; también a ofrecer el sitio «donde se hagan otras dos casas..., que ha de ser una de la armazón, a donde se han de recoger todas las cosas de los aparejos de las naos y mantenimientos para la armada, la otra donde se han de tener todas las cosas de artillería, armas y munición y otras muchas cosas de menudecias»; a su vez tenía que comprometerse a hacer «una cay [muelle] grande, a do mas convenga, para la negociación de la carga y descarga de las naos y de todas las otras mercaderías»; asimismo tendría que poner al servicio del rey, justo en la orilla de la ribera «madera para cinco o seis naos gruesas que Su Magestad ha de mandar hacer»; finalmente, para seguridad de «la cibdad y de la negociación y trato della», indicaba el rey que sería necesario construir tres castillos «el uno a par de San Francisco, en la isla de la Peña Grande que ally esta», «el otro de la otra parte a la punta de la entrada del puerto» y el tercero en «la Torre del Espexo, baxo della, a la lunbre del agua, para lo qual la cibdad y su tierra» debían de ayudar con el aporte de

la piedra necesaria. Y aún añadía un último punto: «que entre tanto que Su Magestad manda hacer las cosas neçesarias para do se recoxan todas las cosas de las armadas y mantenimientos, den a costa de la çibdad las lonjas y almaçenes neçesarios para poner en guarda todas las cosas neçesarias de la armada» (García, 1992: 341-343). Es decir, que se establecía una corresponsabilidad entre la Corona y la ciudad para de este modo hacer realidad todo el gran proyecto portuario de las especias.

No se hizo esperar la contestación de A Coruña. De hecho, al capítulo del lugar de asiento del edificio de la Casa de la Especiería, las autoridades municipales proponían situarlo en algún punto «desde la Casa de la Moneda y de las casas de las mugeres, hasta la fortaleza, con las huertas que en este logar y sitio están» y que «caso que ayan algunas casas en este sytio edificadas» con permiso de «Su Mages-tad» se podrían comprar a sus propietarios a un precio justo para derribarlas (García, 1992: 342). Por consiguiente, la Casa de Contratación se pretendía levantar en un espacio muy claramente especificado: entre el edificio donde hoy está el cuartel de Defensa próximo a la actual iglesia de Santo Domingo, donde estuvo situada la Casa de la Moneda, y el jardín de San Carlos donde estuvo la Fortaleza, más o menos por donde hoy se encuentran las calles San Carlos, Tinajas y San Francisco, lugar en el que estarían situadas por cierto, según el documento que señalamos, «las casas de las mugeres» que hay que interpretar obviamente como el lugar donde estaba la mance-bía o las casas de mujeres dedicadas a la prostitución, muy cerca de la puerta de San Francisco y del convento franciscano (Fig. 15). Se buscaba, pues, que el edificio más representativo del proyecto real tuviera una ubicación óptima: entre dos edificios del rey ya existentes, en un lugar elevado que favorecería su visión monumental y con un dominio privilegiado sobre el puerto y la playa del Parrote que reflejaría claramente su carácter de edificio símbolo del poder. Así, todo el conjunto arquitectónico, asentado como estaba en un alto que dominaba el entorno, quedaría constituido en una especie de promontorio real en el que mandarían todas las propiedades del monarca: la Casa de la Moneda, la Casa de Contratación y, en última estancia, la vieja Fortaleza (Fig. 16). Sin duda, un testimonio claro de la imagen del poder regio en una ciudad que era, además, de condición realenga.



Fig. 15. Vista aérea de un sector de la Ciudad Vieja y del promontorio real con la ubicación de la Casa de la Moneda, del lugar escogido para la Casa de Contratación de la Especiería y de la Fortaleza antigua. Google Earth.



Fig. 16. Playa del Parrote hacia 1900. Al fondo lo que pudo ser el promontorio real amurallado donde estuvo la Fortaleza y quiso levantarse la Casa de Contratación de la Especería.

Respecto a las dos casas de la Provisión y de la Artillería, la indicación que ofrece el documento es, sin embargo, más confusa, pues refiere que el terreno «se dara de fuera, ques de la punta de la casa de la Contratación ques a la ribera, de la una parte y de la otra». Reconozco mi dificultad para aclarar la situación, pero deberían de construirse cerca de la orilla del mar, en un lugar cercano al punto previsto para la construcción de las naos o de su fondeo para de esta forma proceder a aprovisionarlas y armarlas con más facilidad.

Tampoco podemos proporcionar la ubicación precisa para el «cay grande», dado que el documento municipal es impreciso y no proporciona información alguna sobre el lugar; sólo indica que el muelle sería demasiado costoso para la ciudad porque esta no tenía recursos, pero que, en cambio, podrían ofrecer al rey para su construcción «quattro mil carros de piedra mampostería, puestos al pie de la obra» y, además, la gente necesaria para «trabajar sin jornal» (García, 1992: 342).

Es más precisa la información de los tres castillos, pues el documento regio los sitúa claramente en la isla de San Antón, muy probablemente en la zona donde luego se construyó el de San Diego y, el tercero, justo a los pies de la Torre de Hércules, para de este modo defender la entrada al puerto y su área más resguardada. En todo caso, la ciudad no objetó ningún problema para que el monarca los levantase donde quisiera, del mismo modo que también se avenía a dar «las lonjas, las necesarias para poner en guarda cualquier cosa que venga para las armadas, mientras se haze la casa». Por último, se comprometía el Concejo a «hazer diez hornos, allende de los que agora están fechos en la çibdad, y en lo de los bizcocheros, que en la çibdad ay hartos» pero que si fuesen necesarios los harían venir de otras partes (García, 1992: 343).

De todo esto, sin embargo, poco se hizo, al menos con la intención que se presumía en el documento regio. Al final, como veremos, el «cay grande» nunca se convirtió en realidad, tampoco los tres castillos previstos ya que los fuertes de San Antón, San Diego y Santa Cruz son de época posterior. El propio edificio de la Casa de la Contratación, ni se levantó con la grandeza esperada, ni tampoco en el lugar simbólico previsto; con lo que, de tan notable proyecto portuario, solo se realizaron, seguramente con una estructura provisional modesta y en lugares de debatida localización, las dos casas-almacén, los hornos para el bizcocho, los cinco previstos para fundir la artillería y un astillero para construir las naos cuya localización también ha planteado no poca controversia.

4. LAS EXPEDICIONES A LAS ISLAS DE LAS ESPECIAS Y SUS INSTALACIONES PORTUARIAS. URGENCIAS E IMPROVISACIONES (1523-1528)

Que las propuestas exigidas por el rey no se llevasen a cabo con la solidez y grandeza pretendida, no quiere decir, en absoluto, que no hubiese que levantar en la ciudad una serie de instalaciones básicas de urgencia que permitiesen a A Coruña ser operativa en las expediciones marítimas que la aguardaban, así como eficaz también en la defensa de su puerto que debería ser seguro para las armadas. Sin embargo, todas estas instalaciones y defensas debieron de ir en aumento a medida que iban tomando forma las expediciones al Maluco, hasta conseguir su máximo apogeo entre los años 1525 y 1529, una vez se hicieron en la ciudad todos los preparativos para la expedición de Simón de Alcazaba que, paradójicamente, nunca tendría lugar.

La primera de las tres expediciones que salieron del puerto coruñés, pero también la más sencilla, fue, como es sabido, la que estuvo capitaneada por el navegante portugués Esteban Gómez que salió del puerto el 24 de septiembre de 1524, no mucho después de haber sido aprobada por Carlos I el 27 de marzo de 1523 (Benito, 2017: 74-75). Sólo la formaba una carabela llamada Nuestra Señora de la Anunciada, que había sido construida en los astilleros de Bilbao, alcanzaba las 75 toneladas, había costado 1900 ducados y constaba con una tripulación de 68 personas (Vigneras, 1957: 190-191 y 195-196). Al no construirse la nao en A Coruña no fue necesario habilitar un astillero, pero sí consta que fue en la ciudad donde se aprovisionó de todo lo necesario para el viaje y donde se armó, lo que hace suponer que debieron de disponerse algunos hornos para el bizcocho y alguno más especial para fundir la artillería, aunque no tenemos información precisa al respecto³⁵. No hay que descartar, sin embargo, que ya estuviesen situados donde luego consta que estaban los que se usaron para surtir la expedición frustrada de Alcazaba.

No es cuestión de que prestemos atención a las circunstancias del viaje que queda fuera de nuestro estudio, pero es interesante constatar que quiso descubrir un paso para las Molucas por la costa norteamericana y la «tierra de los Bacalaos», que re-

35 Vigneras, 1957: 192, señala que el bizcocho fue cocido en diez hornos que los oficiales de la Casa de la Especiería habían dispuesto a este fin en A Coruña.

gresó a A Coruña el 21 de agosto de 1525 apenas diez meses después de haber salido y sin haber encontrado el paso hacia Oriente ni especia alguna con la que poder comerciar. Cuenta, no obstante, Pedro Martir de Anglería, que

«Esteban Gómez —a quien llama en algún momento «este buen hombre»—, no habiendo conseguido descubrir nada de lo que se proponía, por no volverse de vacío, en contra de nuestras leyes de no hacer violencia a nadie, llenó la nave de hombres y mujeres, de ciertos inocentes y semidesnudos pueblos que se contentaban con chozas en vez de casas» (1989: 541).

Al parecer fueron 58 los indios que trajo en su carabela que, llegados a tierra, fueron puestos en libertad y, después de ser bautizados, se distribuyeron como servidores, que no como esclavos, en el convento franciscano, en casas de distintos coruñeses comunes, en la posada de una andaluza llamada *La Sevillana* y en las viviendas de familias principales, una de ellas, por cierto, la del ya conocido Fernando de Andrade³⁶ que, después de estar ausente de Galicia por algún tiempo, había regresado ese año a su residencia coruñesa (Vigneras, 1957: 199 y García, 1992: 145).

La segunda expedición y, sin duda, la más importante fue la capitaneada por el comendador de la Orden de San Juan de Jerusalén, García Joffre de Loaysa que había sido con anterioridad embajador del monarca ante «el gran príncipe turco» en Estambul³⁷. Sabemos que estuvo formada por siete naves de distinto porte (Fig. 17): cuatro naos grandes, otras dos más pequeñas y un patache y que llegó a tener una tripulación de 450 hombres; entre ellos Juan Sebastián Elcano que ejercía de piloto mayor, Andrés de Urdaneta, relator del viaje y futuro cartógrafo, y Rodrigo de Triana que fue el vigía colombino que dividió por primera vez el Nuevo Mundo (Rodríguez, 2022: s.p.). Sea como fuere, de las siete naves que salieron del puerto, a pesar de que Martir de Anglería nos precisa que seis de ellas se habían construido «con no mediano gasto, en el puerto cantábrico de Bilbao» (1989: 411-412), la historiografía moderna parece haber concluido que sólo fueron cuatro, si bien las de mayor envergadura —la *Santa María de la Victoria*, de 360 toneles, la *Sancti Spiritus*, de 240 toneles, la *Anunciada*, de 204 toneles y la *San Gabriel*, de 156 toneles—, las que se fabricaron en Vizcaya, aunque en el astillero de Bermeo, de donde pasaron después a Portugalete para ser aprovisionadas, antes de partir hacia A Coruña el 21 de febrero de 1525 al mando de Elcano (Rodríguez, 2022: s.p.). Así pues, serían las otras tres embarcaciones más pequeñas —la *Santa María del Parral*, de 96 toneles, la *San Lesmes* de 96 toneles y el patache *Santiago* de 60 toneles— las que se construirían finalmente en A Coruña (Mellén, 2021: 36) y las que, por esa razón, requirieron de un lugar específico para instalar el astillero, además de los talleres, maderas y carpinteros de ribera que una empresa de estas características necesitaba.

36 En concreto consta que la hija de Fernando de Andrade se quedó con dos indias que entraron a su servicio. Otros se los quedó un maestro de escuela, un herrero, un sacerdote, etc.

37 Sobre García Joffre de Loaysa y su expedición puede consultarse Alonso, 2025, a quien agradezco que me haya pasado el artículo, entonces inédito, que ahora se publica en el presente libro.



Fig. 17. La nao Victoria que dio la vuelta al mundo en la expedición de Magallanes-Elcano. De este tipo serían las naos que participaron en las expediciones coruñas al Maluco. *Theatrum Orbis Terrarum*, Abraham Ortelius.1590. <https://sge.org/noticias/lado-insolito-primer-a-vuelta-mundo/attachment/la-nao-victoria-detalle-mapa-abraham-ortelius-1590/>

No tenemos información precisa del lugar en donde fueron construidas las tres naves. Sin embargo, es posible que se eligiera para ello un sitio resguardado a lo largo de la amplia ribera de la Marina que era muy apropiado para ello. En cambio, el biscocho para toda la expedición sabemos por Gil Merino que se coció en los hornos ya existentes de la Casa de la Moneda (Gil, 1976: 156, nota 20), mientras que el artillado tuvo lugar, por lo que parece, en algún punto indeterminado de la vecina ría de Ferrol (González, 1980: 88; Barreiro, 1986: 215; Sagarra, 2019: 141 y Alonso, 2025).

Lo que sí conocemos casi al detalle es todo el ceremonial que acompañó la despedida de los buques el día de su partida que tuvo lugar el 24 de julio de 1525, víspera de la festividad de Santiago, patrón de Monarquía y de las Españas. Aporta algunos datos de este día Andrés de Urdaneta³⁸, lo mismo que Francisco López de Gómara³⁹, pero el que enriquece más su comentario es, sin duda, Pedro Martir de Anglería que se expresa así al respecto:

«Por fin, en contra del parecer y el deseo de los portugueses, al amanecer la vigilia de Santiago, patrón de los españoles, con viento favorable de tierra dio sus velas al viento. Al levar anclas, tocaron las trompetas, sonaron los tambores y retumbaron los cañones; de modo que parecía que se hundía el cielo, y temblaban las montañas de alegría. La tarde anterior, el general de la armada, fray García de Loaysa, crucifero de

38 Urdaneta, 1536: fol. 17: «Lunes a XXIV días del mes de julio de 1525 años partimos de la cibdad de la Coruña para las yslas de Maluco... con siete navíos y en ellas quattrocientas y cinqueta hombres poco más o menos».

39 López, 2003: 119: «Hizo Loaisa pleito homenaje en manos del conde don Hernando de Andrade, gobernador de Galicia; los capitanes lo hicieron en las de Loaisa, y cada soldado en las de su capitán; bendijeron el pendón real del emperador, y partieron con grande alegría y estruendo por setiembre de 1525». Sorprendentemente confunde el mes en que tuvo lugar la salida.

San Juan, que hace cuatro años fue enviado por el César de embajador al gran príncipe de los turcos, prestó homenaje en manos del conde Fernando de Andrada, príncipe de Galicia y Virrey de ese mismo reino, que derrotó, tiempo ha, en la Calabria, a Auben, caudillo de los franceses: los demás capitanes le prestaron el homenaje al general y a los capitanes, los soldados y dependientes. Prestado el homenaje en manos de los dos con solemne pompa, recibió con sumo aplauso el estandarte real, que se bendijo antes. Se quedaron éstos, y partieron aquéllos, soplando viento favorable de popa» (1989: 529-530).

Dado el ritual, en donde, además del estruendo de la artillería el día de la despedida, en la tarde del día anterior había tenido lugar con toda la pompa requerida el acto de la recepción del estandarte real, de su bendición religiosa y de la prestación de homenajes encadenada que la tripulación rindió a sus capitanes, estos a su capitán general y este a su vez al gobernador de Galicia, que no era otro que el tantas veces mencionado Fernando de Andrade, cabe pensar que pudiera haber acontecido, no al aire libre, sino en el marco de una iglesia coruñesa afecta a las autoridades y expedicionarios. Al menos sabemos que así ocurrió en la partida de la expedición de Magallanes el 2 de agosto de 1519 cuando salió del puerto de Sevilla, donde toda esta interesante ceremonia tuvo lugar en la iglesia conventual de Santa María de la Victoria —hoy desaparecida—, ante la imagen de la titular, que estaba situada en el barrio marinero de Triana (Uncilla, 1907: 5 y Zweig, 2006: 56). Desgraciadamente, respecto al caso coruñés, no lo conocemos; podemos especular, teniendo en cuenta la fecha de salida, víspera del Apóstol, que hubiera tenido lugar en la iglesia de Santiago, la más antigua de la Ciudad; cabría la posibilidad de que fuese, en cambio, en la de Santa María de Campo por su mayor jerarquía, su condición de real y su vinculación a los mareantes; quizá también en San Nicolás, de la Pescadería, por ser éste santo anatolio, patrono de los viajeros y comerciantes; pero tampoco sería imposible que hubiera tenido lugar en la iglesia de San Jorge por ser la iglesia que estaba más a la orilla del mar, en la Pescadería, y por ser el santo patrono de caballeros, cruzados y soldados. Incluso cabe la posibilidad de que tal acto hubiese tenido lugar en la iglesia conventual de San Francisco dado que había sido escogida por Felipe I para jurar los privilegios de la ciudad, por Carlos V para celebrar las Corte y por el propio Juan Sebastián Elcano que, en efecto, antes de salir la expedición, había concertado «con el guardián y frailes del monasterio de San Francisco de La Coruña para que dijesen una misa de concepción cada día y tuviesen cargo de rogar á Dios por mi ánima, y de todos cuantos en esta armada»⁴⁰.

En fin, queda la duda, aunque sería interesante en un futuro saber cuál pudo haber sido el lugar de tan brillante ceremonia que precedió a la salida de la expedición y que aportaría a la ciudad un punto muy destacable de sus lugares históricos.

40 Así lo indica, efectivamente, en las últimas voluntades que dictó poco antes de su muerte que tuvo lugar el 6 de agosto de 1526. En ellas dispuso que una importante suma de dinero fuese para el monasterio de San Francisco de A Coruña para que sus integrantes rogasen por su alma: «Item, digo que yo concerté con el guardián y frailes del monasterio de San Francisco de La Coruña para que dijesen una misa de concepción cada día y tuviesen cargo de rogar á Dios por mi ánima, y de todos cuantos en esta armada». Vid. Aguiar, 2024.

Tampoco se precisa dónde estuvo fondeada la armada de Loaysa. Lo más lógico sería, sin embargo, que estuviese con las anclas echadas en el sector más próximo a la parte más occidental del puerto, cerca del islote del Malvecín, por Santa Lucía o cerca de la ensenada de la Palloza donde en las representaciones portuarias suelen situarse los barcos que estaban a la espera; pero siempre estaba el puerto de refugio de Ferrol para ofrecer, en caso de apuro, un abrigo más seguro hasta la partida. En cualquier caso, la expedición de Loaysa, si bien consiguió después de muchos avatares llegar al Maluco, es sabido que concluyó de una forma infortunada, no ya por las grandes pérdidas humanas y de barcos —entre otros muchos expedicionarios murieron durante el viaje tanto Loaysa como Elcano—, sino también desde el punto de vista comercial que era el aspecto que más interesaba a los inversores. Habían participado, como promotores de la empresa, además de la Corona, destacados personajes de la época como los conocidos banqueros alemanes Fugger y Welser, el comerciante y banquero burgalés de origen converso Cristóbal de Haro, el omnipresente Fernando de Andrade y muchos otros, cada uno con aportaciones económicas muy diferentes (Sagarra, RAH, Rodríguez, 2022: s.p. y Alonso, 2022: 568-571).

Finalmente, descartado el viaje comandado por Diego García de Moguer por su escasa incidencia en A Coruña —de hecho, partió de Fisterra el 15 de agosto de 1527 con una carabela y un patache que no se habían construido para la ocasión y con una tripulación de 40 hombres—, la expedición que más repercusión tuvo en la ciudad fue la del portugués Simón de Alcazaba, pese a darse la paradoja de haberse frustrado al coincidir su momento de partida con la venta de las islas Molucas a Portugal el 22 de abril de 1529.

Es importante saber, sin embargo, que para esta expedición se habían construido en A Coruña las cuatro naos que el rey había previsto, los buques *San Antonio*, *San Llorente*, *Santispiritus* y *Capitana*, junto con su aprovisionamiento, artillado y defensa. De ahí que, durante el largo proceso que duró su preparación que va de 1526 hasta la firma del tratado de Zaragoza en 1529, se prodiguen las noticias documentales que, esta vez sí, dan cuenta de varias cuestiones que nos afectan; es decir, con el astillero y las lonjas donde se construyeron las naos y almacenaron las maderas y utensilios, con los diez hornos para el bizcocho que tuvieron que habilitarse por orden del rey, con los cinco hornos de fundición donde se fabricó el armamento al cargo del maestro fundidor Rodrigo Martínez, con el edificio principal de la Casa de Contratación y, por último, con las obras fortificadoras que se realizaron para defender el puerto de un golpe de mano enemigo.

Respecto a las defensas, por orden expresa del monarca todo quedó al mando del gobernador de Galicia, Antonio de las Cuevas, que tuvo un largo mandato que casi coincide con el tiempo de la Casa de Contratación⁴¹. Las murallas ya estaban en plena mejora a finales de 1525, pues a principios del año siguiente, el 6 de enero de 1526, consta que el maestro de obras Pedro de la Secada reclamaba a Jácome García, vedor de las obras de las murallas de A Coruña, lo que se le debía por «fazer de muro e torres en la cerca que se fazía por mandato de Su Magestad en la cibdad de la Cruña» (Pérez, 1930: 507) (Fig. 18).

41 De 1522 a 1530. Vid. Verdera y otros, 2003:183.

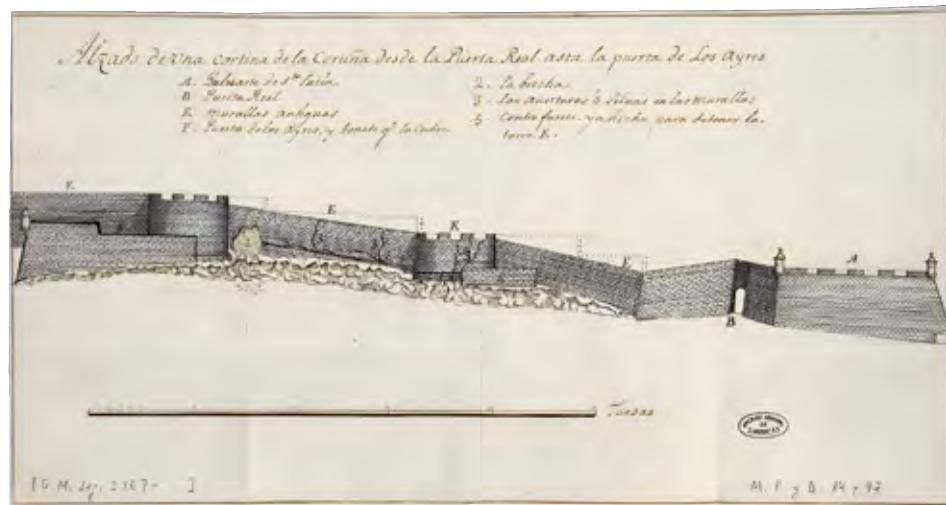


Fig. 18. Tramo de la muralla de la Ciudad Vieja entre la puerta de la Ciudad o Real y la de Aires. Delante de la primera, en el campo del Mercado, estuvieron situados el Palacio de la Harina con la casa del peso, las lonjas y la fuente del Mercado. AGS, MP y D, 14-97.

Poco después, por una carta dirigida al Concejo por Simón de Alcazaba, también sabemos de la intención del rey de construir un baluarte en el sitio del astillero, por lo que pide que mandasen las autoridades municipales «dar la orden para que se alimpiase y sacase la tierra que está a la entrada del estallero porque para se hacer el baluarte no ay necesidad de tanta tierra como allí está»⁴². No obstante, la mayor actividad debió de experimentarse a partir de 1528, toda vez que, en una carta dirigida a Carlos I por el gobernador ya citado Antonio de las Cuevas, este le expone al rey que pondría «buen recabdo en la obra y en el gasto de los dos mil ducados» previstos para la fortificación, pero que, para que A Coruña estuviese

«bien reparada solamente queda para que aquella çibdad fuese la más segura y la más importante para servicio de V. Magestad que en España hubiese que la fortaleza se derribase y pasase al cerro de la isla [de San Antón] porque hecho allí una fuerça baxa de muralla con el artillería que en la Coruña oy ay estaría el puerto tan seguro como V. magestad lo tendría visto... y con esto y con la piedra de la fortaleza que agora ay se aría» (Vaamonde, 1912: 274).

Además, indicaba que había en esta acción del derribo del castillo medieval otro provecho que se seguiría pues «en el mismo suelo de la fortaleza que agora ay se aría la casa de la contratación porque es el suelo más a propósito de la mar que en la Coruña ay, agolo saber a V. Magestad porque poco a poco se pueden reparar estas cosas que tanta calidad tienen» (Vaamonde, 1912: 274). Y algo debió de hacerse, en efecto, pues aunque es verdad que ni se tiró la Fortaleza medieval ni la ansiada Casa

42 AMC. Libro de actas de acuerdos municipales. Caja1-1, fol. 154r.

de Contratación se levantó en su solar liberado, sí debió de habilitarse algún lugar donde instalar algún cañón en la isla de San Antón⁴³, mucho antes de que se procediese, en 1588, a construir el castillo abaluartado que hoy conocemos y que tuvo un gran protagonismo en la defensa de la ciudad durante el ataque de la armada inglesa al año siguiente. Por lo mismo debió de instalarse alguna artillería en el islote del Malvecín, tal vez el cañón doble pedrero de bronce que Simón de Alcazaba regaló a la ciudad el 20 de mayo de 1528, con el material sobrante de la artillería prevista para armar sus naos y que hizo también el maestro fundidor Rodrigo Martínez⁴⁴.



Fig. 19. Vista panorámica del viejo astillero de la dársena de la Marina. Foto de ca. 1950. Por esta zona debió de habilitarse el astillero donde se construyeron las naos para la expedición frustrada de Simón de Alcazaba y quizá también las de García Jofré de Loaysa. <https://arquivo.galiciano.gal/arpadweb/es/consulta/registro.do?id=2343140>

Lugar controvertido es, sin duda, el sitio donde se instaló el astillero de las naos con todos sus talleres y almacenes que, obviamente, debieron de ocupar una superficie bastante extensa. Hasta el momento, quién más se ha posicionado en disponerlo en un lugar determinado ha sido Estrada Gallardo que optó por situarlo en la playa del Parrote inmediata a la puerta del mismo nombre y en directa relación con la Ciudad Vieja cuya muralla señoreaba el lugar. Dice incluso este autor que, para despejar la zona, hubo que derribar, en 1526, el Palacio de la Harina que allí estaría instalado, muy cerca de donde mucho después se construyó el actual Palacio de Capitanía (Estrada, 1970: 347). Sin embargo, si nos atenemos a la información que proporcionan los documentos, todo parece llevarnos a pensar en otro lugar diferente y, en concreto, en la zona de la ribera de la Marina que estaba más cerca del campo del Mercado -más o menos en el punto donde convergen Puerta Real, Avenida de Montoto y la

43 No es casual que, ese mismo año, una orden real, obviamente no cumplida, mande construir un castillo en la isla de San Antón. Véase Parrilla, 1972: 136.

44 AMC. Libro de actas de acuerdos municipales. Caja 2-1, fol. 316v.

Dársena portuaria-, sitio idóneo por estar muy protegido y resguardo del mar, por tener sus orillas la inclinación o pendiente necesaria para facilitar la caída al mar de las embarcaciones y por disponer, en el entorno, espacio suficiente para levantar las instalaciones necesarias (Fig. 19). Esto sin olvidar que allí, desde 1513, como ya hemos indicado, estaba situado el Palacio de la Harina o alhóndiga con su peso real en cuyo entorno ya existían algunas lonjas para almacenar distintos productos, algunas de las cuales pudieron aprovecharse para la ocasión. Además, por esa zona también se encontraba la fuente del Mercado que ahora, en 1527, va a repararse significativamente⁴⁵. Aparece dibujada en un plano de 1597⁴⁶ y todavía subsistía hacia 1607 cuando la describe Jerónimo de Hoyo con estas palabras antes de su definitiva desaparición: «Fuera de la ciudad, pero muy cerca de la muralla, como se sale hacia la Pescadería hay una fuente con un pilón y destá beben el común de toda la ciudad y en ella se da agua a las cabalgaduras» (1950: 220) (Fig. 20).



Fig. 20. Plano de un sector de la muralla de la Ciudad Vieja con las puertas de la Ciudad o Real y la de Aires. Delante se dispone el amplio campo del Mercado donde estuvo el astillero, el Palacio de la Harina, las lonjas y la fuente del Mercado (D). AGS, MP y D 17, 53.

Pese a todo, el dato documental más preciso respecto a la ubicación del astillero de Simón de Alcazaba es el que lo sitúa delante justamente de la puerta llamada de «la çibdad»; es decir de la puerta que luego se llamó Real y que, de siempre, fue el principal acceso a la Ciudad Vieja. Y son varios los documentos que así lo precisan.

45 El 8 de abril de ese año se hace, en efecto, un reparto de 3000 maravedís para acondicionar «la fuente de la puerta de la çibdad». Velo, 1992: 71, nota 153.

46 AGS, MP y D, 17-53.

El más antiguo es del 9 de febrero 1526 y en él se da la orden para «que se fabrique el astillero para las naos en la puerta de la Cibdad»⁴⁷; sólo un mes después un acta consistorial del 21 de marzo del mismo año, señala «que escogiendo de esta forma el astillero a la puerta de la cibdad que la dicha cibdad derrocaría el palacio de la farina»⁴⁸; se insiste en nuevo documento del 23 de marzo de 1526 indicando, esta vez, que el Palacio en cuestión estaba «sobre las casas de Gonçalo Ferreño, sitas cabe el astillero de las naos, de la puerta de la çibdad» (Velo, 1992: 39, nota 69). Además, si es cierta la apreciación de Velo Pensado que refiere que el término «alfatería» en A Coruña aludía a los constructores de barcos (Velo, 1992: 98), viene al caso recordar que en la Ciudad Vieja existía una calle con este nombre, «Alfatería» o «Alfataría» a la que se accedía justamente a través de la puerta de la Ciudad y que debe identificarse con la actual calle Santiago⁴⁹. En fin, que todo parece sugerir que la construcción de barcos y el astillero estaban, en efecto, en el lugar señalado.

Tampoco es seguro que el Palacio de la Harina, como se ha dicho, fuese derribado en 1526 para despejar el lugar (Murguía, 1982:289 y Tettamancy, 1900:67) pues, sospechosamente, la mención que da cuenta de este hecho en las actas municipales está tachada con dos aspas, como dando a entender que dicha propuesta municipal quedó sin ejecutar. Quizá por ello, el citado «Palacio» sigue mencionándose sistemáticamente en el mismo lugar —o en otro muy cercano, pero situado igualmente en el campo del Mercado— en documentación posterior que casi se extiende hasta el tiempo en que tuvo lugar el ataque de Drake, en 1589, en que sí sabemos que fue destruido (Ferreira, 1988: 120). El primero de ellos se corresponde con una mención en acta municipal del 7 de enero de 1541 que precisa lo siguiente: «Dixerón que por quanto ellos fueran a ver el lugar donde se debía de hacer las lonjas en el mercado e en cumpliendo lo que convenía acordaron que las lonjas se hagan de la torre de cabe la casa del palaçio de la harina hasta la otra torre» (Velo, 1992:110, nota 120). El segundo es otra noticia sacada a la luz por Gil Merino, de 1557, en la que consta la cantidad de dinero que se destina a reparaciones y obras en el Palacio de la Harina, así como al arreglo de una tubería que pasaba bajo el edificio y suministraba el agua a una fuente que, claro está, no puede ser otra que la ya mencionada del Mercado (1976: 143). Vuelve a aportar información sobre el tema otra acta municipal del 24 de mayo de 1584: «El señor corregidor [...] hizo tomar [...] veinte herraduras [...] y las hizo llevar a la alhóndiga y palacio de la harina del mercado y allí las hizo pesar en el peso que está colgado en el dicho palacio» (Velo, 1992: 199, nota 204). Finalmente, el último documento que da cuenta de la existencia del «Palacio» en el campo del Mercado, es un memorial sacado a la luz por Martínez Salazar referido al cerco de la ciudad en 1589 que da cuenta de su destrucción:

47 AMC. Libro de actas de acuerdos municipales. Caja 1-1, fol. 143r.

48 AMC. Libro de actas de acuerdos municipales. Caja 1-1, fol. 149r.

49 Velo, 1992: 279, nota 304. En un documento del 7 septiembre de 1582 se describe el itinerario que siguió la gran procesión que tuvo lugar en la Ciudad Vieja para celebrar la victoria del marqués de Santa Cruz desde la colegiata de Santa María «pasando por la puerta de Santo Domingo [de Aires], baje por el mercado abajo y entre por la puerta principal de la ciudad, por la alfatería arriba, por la calle del canónigo Suárez por evitar prolixidad e porque haya lugar para celebrar los oficios de predicar el sermón, vuelva por la plaza dela dicha ciudad a la dicha iglesia». Se vuelve a dar cuenta de la calle en acta municipal del 13 octubre de 1584: «En este ayuntamiento acordaron que se aderece la calçada de la puerta de esta ciudad que está en la alfataría». Vid. Velo, 1992: 98, nota 247. AMC. Libro de actas de acuerdos municipales. Caja 10-1, fol. 323.

«[los ingleses] pegaron fuego a todas las cassas de la dicha Pescadería y arrabal y lo abrasaron y quemaron todo, sin poderle valer ardiendo hasta los cimientos, donde la ciudad perdió todos sus propios que tenía que era el Miembro de la Cestería entrada y portazgo y las lonjas y el peso de la Harina que todos estaban incorporados en el arrabal... quedando la ciudad en el estado arriba dicho y en gran peligro si no se fortifica» (1889: 82-83).

En todo caso, el astillero mandado construir por Alcazaba y que pagó la ciudad con una sisa que alcanzó los 200.000 maravedís, estaba a punto de iniciarse en marzo de 1526 (García, 194: 146). Ya consta en plena actividad constructiva en los meses siguientes y, en octubre, con las naos muy próximas a ser votadas al mar pues el Concejo asumió la responsabilidad de custodiarlas para que no sufriesen percance alguno⁵⁰. Las naos estaban ya echadas al agua el 20 marzo de 1527⁵¹. Por consiguiente, hecho esto empezaba una segunda fase consistente en equiparlas de armamento y de provisiones, en especial del necesario bizcocho que era el alimento imprescindible de la tripulación antes de salir al mar en un largo viaje ultramarino.

En referencia al lugar en donde se dispusieron los cinco hornos de fundición para la artillería, gracias a la documentación consultada por Velo Pensado, hoy sabemos que, en 1528, se encontraban en la isla de San Antón (1992: 45, nota 119). Seguramente se ubicaron allí por ser el lugar idóneo para su seguridad y protección al estar los hornos aislados por el mar y con difícil acceso para ladrones o saboteadores. En cambio, la Casa de la Artillería, donde se almacenó todas las piezas salidas de la fundición, es muy probable que se habilitase en una de las lonjas del campo del Mercado, tal como sugiere un documento del 20 mayo de 1528⁵²:

«Yo, Juan de Villanueva, vecino desta cibdad de la Coruña, que resçibí de vos los señores justicia e regidores desta cibdad de La Coruña dos ducados de oro, los cuales me debían por razón de la lonja, que la dicha cibdad hizo en las casas donde yo posaba donde estuve la monición e cosas de la armada» (Velo, 1992: 110, nota 119).

Otra cuestión importante es saber dónde se dispusieron los hornos para el bizcocho, los depósitos para almacenar la harina y, muy especialmente, la sede oficial de la Casa de Contratación. Por fortuna, un documento sacado a la luz hace unos años por García Oro lo aclara por completo. Y gracias a él, se concluye, en efecto, que la Casa de Contratación de la Especería con los hornos para cocer la llamada también galleta marinera y los almacenes necesarios para depositar la harina y el propio bizcocho, estaba ubicada «en la puerta de la torre de la pescaría de la dicha cibdad» en un paraje que se llamaba Malvecín (1994: 148), que era entonces un islote que estaba cerca de la muralla del frente de tierra y, más o menos, donde hoy se encuentran los

50 El documento señala la necesidad de «velar las naos de Su Magestad del astillero». Véase García, 1994: 146.

51 Ese día, en efecto, se suspendió la vigilancia «por quanto no ay necesidad de velar las naos de S. M. del astillero, por quanto las naos principales están echadas a la mar». AMC, Libro de actas de acuerdos municipales. Caja 1-1, fol. 259. Véase también Gil, 1976: 159.

52 AMC. Libro de actas de acuerdos municipales. Caja 2-1, fol. 317v.

jardines de la Rosaleda. La ubicación del edificio y de los hornos todavía la recordaba en ese sitio el procurador general Juan López Pernas cuando, en un testimonio fechado el 20 de junio de 1550, informaba de la reconstrucción de unos hornos de pan para abastecer a los barcos que estaban «en el Malvecín, que es una isleta, junto al arrabal de la dicha ciudad donde bate el mar, porque en el dicho lugar estaban mejor los dichos hornos e no en otra parte, porque los bateles bebían de las naos y tomaban» (Velo, 1992: 33, nota 7).

Es curioso comprobar que los hornos se dispongan, al igual que los de fundición de la artillería, en otro islote rocoso al otro lado de la concha portuaria; obviamente por razones que facilitan su aislamiento y mayor seguridad.

El documento que señalamos sugiere, además, que todo el conjunto estaba instalado en un edificio de gran amplitud y de buena fábrica, fábrica —seguramente con muros de mampostería enlucida al exterior—, de dos plantas y con una cubierta con armazón de madera cubierta de teja. Dice que, en la planta primera estaban las principales dependencias, mientras en la planta baja se disponía la «bodega» en donde estaban los hornos para cocer el bizcocho y las salas para almacenarlo junto con la harina utilizada en su elaboración. El documento es, como indicamos, de 1528 y se corresponde con una información que aporta el mercader Juan de Mourellos sorprendido del uso que le han dado al piso bajo el capitán y los oficiales encargados de bizcochar, pues, al parecer, habían dejado de usarlo para lo que estaba estipulado y lo utilizaban ahora para vivir y cocinar a sus anchas de una manera un tanto arbitraria. Eso al menos es lo que parece deducirse de sus palabras:

«[la Casa de Contratación es] una casa grande, de paredes, e con sus cámaras, e una cojina, e apartamientos, e cubierta de texa y maderas, y en baxo de la dicha casa una bodega con su puerta cerrada y su cerradura, para todo servicio, para guardar los viscochos en los hornos para la dicha armada, de lo qual todo agora se aprovechan los dichos oficiales que hacen la dicha fondición e viven dellos en ella y hacen de comer en ella e tienen sus cosas; y el dicho capitán se aprovecha de todo lo que abtes estaba fecho para guardar la harina que viniese para hacer el dicho bizcocho y las otras cosas que eran menester para los dichos hornos» (García, 1994: 148).

Dada la envergadura del edificio, es muy probable que se mantuviese en razonable buen estado hasta casi finalizar el siglo; pero en 1589 esta zona del frente de tierra y del Malvecín, como toda la Pescadería, fue arrasada por los ingleses, por lo que cabe esperar que la vieja Casa de Contratación desapareciese o quedase muy maltrecha. Nada volvemos a saber al respecto, aunque es interesante señalar que, en un dibujo de 1680 que representa el frente de tierra, la puerta de la Torre de Abajo y el sector del Malvecín ya unido a tierra firme⁵³, aparecen representados y señalados con la letra H unos «almagenses» con una «estufa» en su patio central —letra N— que, tal vez, teniendo en cuenta su forma y su gran amplitud, pudieran haber aprovechado bien parte de la estructura de la vieja Casa de la Contratación de la Especiería con sus hornos, o al menos un sector importante de su solar histórico (Fig. 21).

53 AGS, MP y D, 16-98. Véase Gómez, 2003c: 95-97.

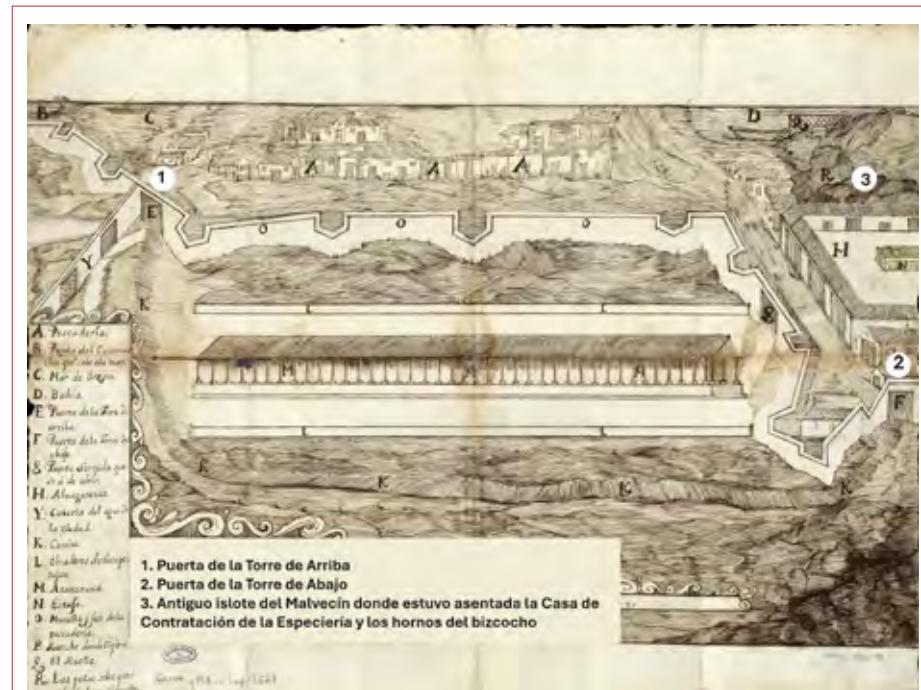


Fig. 21. Dibujo del frente de tierra de la Pescadería con las puertas de la Torre de Abajo (F) y de Arriba (E). 1680. A la derecha se aprecia la zona del Malvecín donde se encontraban, en 1528, los hornos para el bizcocho y la Casa de Contratación de la Especiería. AGS, MP y D, 56, 98.

5. FIN DEL SUEÑO COMERCIAL DE LAS ESPECIAS (1529)

La expedición de Simón de Alcazaba, como ya adelantamos, nunca llegó a partir al haberse zanjado en Zaragoza el conflicto de las Molucas que eran vendidas por Carlos I a Portugal en 1529. Esto, por tanto, puso punto final al sueño coruñés del puerto de las especias tan largamente acariciado por la ciudad y en especial por su gran impulsor Fernando de Andrade. Había fracasado la idea real de proyectar un gran puerto norteño con unas instalaciones a la altura de su tiempo, con un gran muelle para embarcar y desembarcar las mercancías del Maluco, con un edificio monumental y representativo en el promontorio real de la Ciudad Vieja que dominaba todo el puerto al lado de la Casa de la Moneda y de la vieja y fornida Fortaleza; igualmente fracasó la idea de fortificar sólidamente la entrada al puerto y su concha interior con tres modernos castillos que pusieran en jaque a corsarios, piratas y enemigos. Sí llegaron a construirse el astillero, algunas lonjas, los hornos de bizcocho y de fundición, un pequeño baluarte como hemos dicho, a mejorarse las viejas y antiguas murallas del Medievo y hasta se levantó una Casa de Contratación para el negocio de las especias en el Malvecín; pero todo se hizo de una manera un tanto improvisada, urgida por la situación de premura y los escasos recursos que puso el rey y tenía el Concejo, siempre necesitado de sisas que tenía que aprobar a su vez el monarca.

Es seguro que de haber continuado la Especiería en la ciudad y de haber durado la Casa de Contratación coruñesa tanto como perduró la de Sevilla para el resto del comercio indiano el proyecto real hubiese prosperado. Poco, pues, subsistió de todo lo hecho, máxime al haber quedado todo el arrabal de la Pescadería y su entorno, donde estaban el grueso de las instalaciones, prácticamente arrasado y quemado por el ataque de Drake al finalizar el siglo.

BIBLIOGRAFÍA CITADA

- AGUIAR, Iván (2024). «El detalle de La Coruña con Juan Sebastián Elcano 500 años después». *El Debate Galicia*, 06/08/2024. https://www.eldebate.com/espana/galicia/la-coruña/20240806/detalle-galicia-juan-sebastian-elcano-cinco-siglos-despues_218175.html
- ALONSO ÁLVAREZ, Luís (2022). «Caminos sobre la mar. Las expediciones a las islas de la especiería después de Magallanes, 1525-1564», *Historia Mexicana*, 72, 536-614.
- (2025). «A Casa da Contratación de A Coruña e a expedición de Jofré de Loaysa ás Illas da Especiería, 1522-1527». Artículo en este mismo libro.
- ANDRÉS ORDAX, Salvador; ZALAMA RODRÍGUEZ, Miguel Ángel (2000). «El texto del libro, su iconografía artística». En Robert de Keyser, *Libro de horas del viaje de Carlos V para ser coronado Emperador. Liber trium officiorum ex Salomone Secundum usum Caroli Quinti Imperatoris* (Ms. Escurialensis, vitr. 13). Madrid, Testimonio Compañía Editorial, 29-75.
- ANGLERÍA, Pedro Martir de (1912). *De Orbe Novo*, II, New York.
- (1989). *Décadas del Nuevo Mundo. Crónicas y Memorias*. Madrid, Ediciones Polifemo. [10/12/2024]. En: <https://es.scribd.com/document/639903261/Pedro-Martir-de-Angleria-Decadas-de-Orbe-Novo-Decadas-Del-Nuevo-Mundo-Ediciones-Polifemo-Angleria-d-Anghiera>
- (2024). *Cartas del Nuevo Mundo 1493-1525*. Clásicos de Historia, 505. [03/01/2025]. En: <https://archive.org/details/pedro-martir-de-angleria.-cartas-del-nuevo-mundo-1493-1525-1670-1892-2024/mode/2up?view=theater&q=Crunna>
- ARTAZA MONTERO, Manuel María de (2021). «A perda e a recuperación do voto en Cortes do reino de Galicia». En Pegerto Saavedra (ed). *A unha voz na metade do reino. Cincocentos anos da Xunta de Melide*. Santiago de Compostela, Xunta de Galicia, 70-105.
- BARRAL RIVADULLA, Dolores (1994a). *La Coruña medieval. Siglos XIII-XIV-XV*. Perillo-Oleiros, Vía Láctea.
- BARRAL RIVADULLA, Dolores (1994b). «Aqui iaz don Fernando Bermúdez de Castro, señor de Montaos». En *Vida y piedra de la Colegiata Coruñesa*. A Coruña, 46-61.
- (1998). *La Coruña en los siglos XIII al XV. Historia y configuración urbana de una villa de realengo en la Galicia Medieval*. A Coruña, Fundación Barrié.
- (2008). «Arte, arquitectura y urbanismo en la Coruña Medieval». En *A Coruña 1208-2008. La construcción de una ciudad*. A Coruña-Madrid, Concello da Coruña-Ministerio de Cultura, 71-96.
- BARREIRO FERNÁNDEZ, José Ramón (1986). *Historia de la ciudad de La Coruña*. La Coruña, La Voz de Galicia.
- BARREIRO DE VÁZQUEZ VARELA, Bernardo (1882). «Capitulaciones del Reino de Galicia para el servicio de Su Magestad en el tiempo de las Comunidades», *Galicia Diplomática*, I, 14, 8 de octubre, 97-100.
- BENITO FRAILE, Luis Miguel (2017). «Esteban Gómez, piloto de la Casa de Contratación de las Indias», *Revista de Estudios Colobinos*, 13, junio, 69-86.
- BOADO Y GARCÍA DE MONTES, José (1915). «La reina Isabel I concede a la ciudad de La Coruña una feria franca de treinta días al año dentro de sus muros», *Boletín de la Real Academia Gallega. Colección de documentos históricos*, I, doc. XXIV, 101-103.
- CASABELLA LÓPEZ, Xosé Manuel (1987). *La Coruña: ciudad y arquitectura 1700-1868*, 2 vols. Tesis doctoral leída en la Escuela Técnica Superior de Arquitectura de La Coruña, Universidad de Santiago de Compostela.

- CASTRO, Jacobo de (1722). *Primera parte de el árbol chronológico de la santa provincia de Santiago*. Salamanca, Francisco García Onorato y San Miguel.
- CERRO BEX, Victoriano (1973). «Itinerario seguido por Felipe I El Hermoso en sus dos viajes a España», *Chronica Nova*, 8, 59-82.
- COUCEIRO FREIJOMIL, Antonio (1971). *Historia de Puentedeume y su comarca*. Pontedeume, Imprenta viuda de Miguel López Torre.
- CUESTA DOMINGO, Mariano (2009). *A Casa da Contratación da Coruña*. Santiago de Compostela. Xunta de Galicia.
- ESTRADA GALLARDO, Félix (1969-1970). «Datos para la confección de un atlas histórico de La Coruña», *Revista del Instituto José Cornide*, n.º 5-6, 37-66.
- (1970). «Las casas de Gómez Pérez das Mariñas y el Palacio de Capitanía General», *Boletín de la Real Academia Gallega*, 352, 333-355.
- FERNÁNDEZ CONTI, Santiago. «Fernando de Andrade». Real Academia de la Historia. [10-01-2025]. En: <https://dbe.rah.es/biografias/16380/fernando-de-andrade>.
- FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo (1894). *Armada española desde la unión de los Reinos de Castilla y Aragón*. Vol. I. Instituto de Historia y Cultura Naval. [03-01-2025]. En: https://armada.defensa.gob.es/html/historiaarmada/tomo1/tomo_01.pdf
- FERREIRA PRIEGUE, Elisa (1988). *Galicia en el comercio marítimo medieval*. A Coruña, Fundación Pedro Barrié de la Maza.
- GARCÍA-ALCAÑIZ YUSTE, Julia (1986). *Arquitectura neoclásica en Galicia. Siglos XVIII al XIX*. 2 vols. Madrid, Editorial de la Universidad Complutense.
- GARCÍA HURTADO, Manuel Reyes (2004). «Melio de Sande y sus inquietudes intelectuales: Séneca, la Historia de A Coruña y la nobleza». En Ofelia Rey Castelao (coord.). *Cuatro textos, cuatro contextos: (ensayos de historia cultural de Galicia)*. Santiago, 205-282.
- GARCÍA ORO, José (1994). *Don Fernando de Andrade, conde de Villalba (1477-1540)*. Santiago, Xunta de Galicia.
- GARCÍA ORO, José y PORTELA SILVA, María José (1997). «Ferrol y la defensa de Galicia (1520-1603)», *Estudios mindonienses*, n.º 13, 89-186.
- GIL MERINO, Antonio (1966). «Notas históricas sobre la Real Audiencia en Galicia en la segunda mitad del siglo XVI y su traslado a La Coruña», *Revista Instituto José Cornide*, n.º 2, 19-37.
- (1976). «El comercio y el puerto de La Coruña durante el siglo XVI», *Revista Instituto José Cornide*, n.º 12, 137-177.
- GÓMEZ IPARRAGUIRRE, Jorge (2003a). «Planta de la casa del conde de Lemos». En Alfredo Vigo Trasancos (dir). *Planos y dibujos de arquitectura y urbanismo. Galicia en los siglos XVI y XVII*. Compostela, Consello Galego de Colexios de Aparelladores e Arquitectos Técnicos, 88-90.
- (2003b). «Planta de la Casa de la Moneda». En Alfredo Vigo Trasancos (dir.). *Planos y dibujos ...*, 93-94.
- (2003c). «Proyecto para la construcción de una fábrica de lona y jarcia». En Alfredo Vigo Trasancos (dir). *Planos y dibujos ...*, 95-97.
- GONZÁLEZ LÓPEZ, Emilio (1980). *La Galicia de los Austrias*, I, La Coruña, Fundación Barrié.
- HAEGHEN, Víctor Vander (1908). «L'humaniste-imprimeur Robert de Keyser et sa soeur Clara, miniaturiste, XVe-XVIe siècles», *Annales de la Société d'Histoire et Archéologie de Gand*, VIII, 325-338.
- HOYO, Jerónimo del (1950). *Memorias del arzobispado de Santiago*. Transcripción del manuscrito original del año 1607 que se guarda en el Archivo de la Mitra Compostelana. Santiago de Compostela, Porto editores.
- IGLESIA, Antonio de la (1883). «Santiago de La Coruña», *Galicia Diplomática*, II, 14, 1883, 109-111.
- KEYSER, Robert de (2000). *Libro de horas del viaje de Carlos V para ser coronado Emperador. Liber trium officiorum ex Salomone Secundum usum Caroli Quinti Imperatoris*, (Ms. Escurialensis, vitr. 13). Madrid. Testimonio Compañía Editorial.

- LÓPEZ DE GOMARA, Francisco (2003). *Historia General de las Indias*. Biblioteca Virtual Universal [22/01/2025]. En: <https://www.biblioteca.org.ar/libros/92761.pdf>.
- MARTÍNEZ-BARBEIRO, Isabel (1966). «Casa de Contratación de la Especería concedida a La Coruña por Carlos V en 1522», *Revista del Instituto José Cornide*, 2, 59-70.
- MARTÍNEZ SALAZAR, Andrés (1889). *El cerco de La Coruña de 1589 y Mayor Fernández Pita (Apuntes y documentos)*. La Coruña, Andrés Martínez Editor.
- MELLÉN BLANCO, Francisco (2021). «La flota de Loaisa revela sus misterios», *La aventura de la historia*, 36-40. [15/12/2024]. En: <https://www.schhg.cl/wp-schhg/wp-content/uploads/2021/11/Expedicio%CC%81n-Loai%CC%81sa.pdf>.
- MOLINA, Bartolomé Sagrario de (1550). *Descripción del reyno de Galiziay de las cosas notables del Mondoñedo*, Casa de Agustín de Paz.
- MURGUÍA, Manuel (1907). «Descripción de la ciudad de La Coruña en los primeros años del siglo XVII», *Boletín de la Real Academia Gallega*, 10, 219-221.
- (1982). *Galicia*. Vol. I. Vigo, Edicións Xerais.
- PARDO GATO, Ricardo (2024). *La antigua Capitanía General y Real Audiencia de Galicia. El palacio de Capitanía*. Madrid. Ministerio de Defensa.
- PARRILLA HERMIDA, Miguel (1973). «Notas históricas. Las murallas de La Coruña», *Boletín de la Real Academia Gallega*, 355, 133-137.
- PEREDA, Felipe y MARÍAS, Fernando, (eds.) (2002). *El Atlas del rey planeta. La Descripción de España y de las costas y puertos de sus reinos de Pedro Texeira (1634)*, Hondarribia.
- PÉREZ COSTANTI, Pablo (1930). *Diccionario de artistas que florecieron en Galicia durante los siglos XVI y XVII*. Santiago, Imprenta del Seminario Central.
- REY ESCARIZ, Antonio (1886). *Historia y descripción de la ciudad de La Coruña*. La Coruña, Imprenta de Vicente Abad (reedición facsimilar en La Coruña, Ayuntamiento, 1997).
- (1888). «Entrada en La Coruña del Emperador don Carlos I de España. El año 1520», *Galicia Diplomática*, III, n.º 41, 298-299.
- RODRÍGUEZ MASA, Juan Carlos (2022). *Navegando tras los sueños dorados del clavo: el último viaje de Juan Sebastián Elcano (1525-1526) y su amistad con Fernando de Bustamante*. Trujillo, Coloquios históricos de Extremadura. [29/12/2024]. En: <https://chdetrujillo.com/navegando-tras-los-suenos-dorados-del-clavo-elultimo-viaje-de-juan-sebastian-elcano-1525-1526-y-su-amistad-con-fernando-de-bustamante/>
- ROMERO RODRÍGUEZ, Abel (1887). «Las Cortes de Santiago y La Coruña de 1520». *Galicia. Revista Regional*, 11, 231-235.
- SAAVEDRA VÁZQUEZ, María del Carmen (1994). *La Coruña en la Edad Moderna. Siglos XVI y XVII*. Perillo-Oleiros, Vía Láctea.
- (2008). «A Coruña en la Época Moderna (ss. XVI-XVIII)». En *A Coruña 1208-2008. La construcción de una ciudad*. A Coruña-Madrid, Concello da Coruña-Ministerio de Cultura, 145-186.
- SAGARRA GAMAZO, Adelaida. «Cristóbal de Haro», *Real Academia de la Historia*. [15/12/2024]. En: <https://historia-hispanica.rah.es/biografias/21584-cristobal-de-haro>.
- 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*. Burgos. Fundación VIII Centenario de la Catedral.
- SANDOVAL, Prudencio de (1634). *Historia de la vida y hechos del emperador Carlos V*. Primera parte. Logroño, Bartholomé Paris.
- SILVERIO (2024). «La lenta partida de la flota de Magallanes», *Diario de Sevilla*, 10 de julio de 2024. [09/01/2025]. En: https://www.diariodesevilla.es/sevilla/lenta-partida-flota-magallanes_0_2001451616.html
- SORALUCE BLOND, José Ramón (1985). *Castillos y fortificaciones de Galicia. La arquitectura militar de los siglos XVI-XVIII*. A Coruña, Fundación Barrié.
- TETTAMANCY GASTÓN, Francisco (1900). *Apuntes para la historia comercial de La Coruña*. La Coruña, Librería de Regional de E. Carré.
- UNCILLA Y ARROITAJÁUREGUI, Fermín (1907). *Urdaneta y la conquista de Filipinas*. San Se-

- bastián, Imprenta de la Provincia. [17/01/2025]. En: <https://archive.org/details/afn6172.0001.001.umich.edu/page/33/mode/2up?view=theater>.
- URDANETA, Andrés de (1536). *Relación del viaje de la Armada del comendador García de Loaysa a las islas de la Especiería o Molucas en 1525 y sucesos acaecidos en ellas hasta el de 1536*. Biblioteca Patrimonio Nacional, Sección Manuscritos, núm. 1465. [07/01/2025]. En: <https://rbdigital.realbiblioteca.es/s/realbiblioteca/item/12340>.
- VAAMONDE LORES, César (1912). «Las puertas de mar de la ciudad de La Coruña», *Boletín de la Real Academia Gallega*, 59, 271-278.
- (1913-1914). «Gómez Pérez das Mariñas y sus descendientes», *Boletín de la Real Academia Gallega*, 81, 230-236.
- (1922). *Un notable escudo de La Coruña (armas de La Coruña y de Galicia)*. Coruña, Litografía e imprenta de Roel.
- VARELA MARCOS, Jesús. «Esteban Gómez». *Real Academia de la Historia*. [29/01/2025]. En: <https://dbe.rah.es/biografias/14485/esteban-gomez>.
- VÁZQUEZ CASTRO, Julio; SÁNCHEZ GARCÍA, Jesús Ángel (2021). «La última casa gótica de a coruña. Viejos ropajes para una nueva dimensión urbana», *Lexicon: Storie e Architettura in Sicilia*, Extra 2, 205-216.
- (2023). «Casa Gótica (A Coruña). 1936. En Jesús Ángel Sánchez García, Julio Vázquez Castro y Alfredo Vigo Trasancos (eds.). *Arquitecturas añoradas. Memoria gráfica del patrimonio destruido en Galicia en el siglo XX*. Gijón, Ediciones Trea, 21-33.
- VEDÍA Y GOSSENS, Enrique (1845). *Historia y descripción de la ciudad de La Coruña*. La Coruña, Imprenta de D. Domingo Puga.
- VELO PENSADO, Ismael (1992). *La vida municipal de A Coruña en el siglo XVI*. A Coruña, Diputación Provincial.
- VERDERA FRANCO, Leoncio y otros (2003). *La Capitanía General en la Historia de Galicia*. A Coruña. Diputación Provincial.
- VIGNERAS, L. A. (1957). «El viaje de Esteban Gómez a Norte América», *Revista de Indias*, 68, 189-207.
- VIGO TRASANCOS, Alfredo (2008). «A Coruña y el Reino de Galicia. Imágenes urbanas de un centro de poder (1501-1800)». En *A Coruña 1208-2008. La construcción de una ciudad*. A Coruña-Madrid, Concello da Coruña-Ministerio de Cultura, 243-290.
- (2016). «Al abrigo de la naturaleza. Los puertos gallegos y sus infraestructuras en el horizonte de las guerras noratlánticas (1580-1639)». En Manuel Reyes García Hurtado y Ofelia Rey Castelao (eds.). *Fronteras de agua. Las ciudades portuarias y su universo cultural (siglos XIV-XXI)*. Santiago, Universidad de Santiago de Compostela, 197-217.
- (2018). «A Coruña en el foco del artista: imágenes de la ciudad, del Renacimiento al siglo de las Luces», *Cornide*, 1, 177-211.
- (2024). *Directo al corazón de la «ciudad Vieja» de A Coruña: Sueños y realidad de la antigua Plaza de la Harina, hoy llamada de Azcárraga (1700-1897)*. A Coruña, Instituto José Cornide de Estudios Coruñeses.
- (2011). *Galicia y el siglo XVIII. Planos de arquitectura y urbanismo (1701-1800)*. 2 vols. A Coruña, Fundación Barrié.
- ZWEIG, Stefan (2006). *Magallanes*. Editorial del Cardo, Biblioteca Virtual Universal. [07/01/2025]. En: <https://web.seducoahuila.gob.mx/biblioweb/upload/131355.pdf>





DEL CONSULADO A LA CASA DE LA CONTRATACIÓN DE A CORUÑA. EMPRENDEDORES BURGALESES EN EL NEGOCIO ESPECIERO

ADELAIDA SAGARRA GAMAZO
UNIVERSIDAD DE BURGOS

«El mundo solo es interesante cuando se espeja en la imaginación del hombre».

Nicolás Gómez Dávila¹.

En el siglo XV Burgos era una próspera realidad urbana. Los Reyes Católicos instituyeron el Consulado en 1494 recogiendo un modo de asociación y funcionamiento que los comerciantes de la ciudad habían ido creando por tradición de largo tiempo, concediendo además a la ciudad el quasi monopolio del comercio de las lanas castellanas. Esta evolución histórica, económica y social, las nuevas ideas políticas emanadas de las Universidades del Occidente Cristiano y el propio proyecto político de los Reyes Católicos desplazaron a los Rojas, los Tovar y los Lara, concediendo protagonismo a los linajes burgaleses mercantiles y financieros, como los Pardo, Salamanca, Castillo, Maluenda, Polanco, Astudillo, Haro, Lerma, Cartagena y tantas otras dinastías de mercaderes que colaboraron con la Corona, constituyeron la nueva oligarquía urbana y distribuyeron las mercancías burgalesas por toda Europa y con ellas el nombre de Burgos. Pero no solo eso: lograron que una ciudad interior fuera cabeza de una región económica mercantil marítima que llegaba al Mar del Norte y al Báltico y -a lo largo del XVI- la convirtieron en la capital de los seguros marítimos de esa vasta red y se dedicaron especialmente al sector servicios.

1 Gómez Dávila, 2024: 303.

1. EL CONSULADO DE BURGOS Y LOS NUEVOS ESPACIOS ULTRAMARINOS

La historiografía ha dedicado muchos esfuerzos a los estudios sobre el Consulado del Mar de Burgos. El iniciador de esta corriente fue Manuel Basas (1963, 1994); algunos de sus discípulos y otros interesados en esta temática y en general en las actividades comerciales y las sagas de mercaderes han sido Antonio Sánchez (2019), Hilario Casado (2019) o Betsabé Caunedo del Potro (1983); en otro orden de cosas, Alberto Ibáñez, en su estudio sobre *Burgos y los burgaleses en el siglo XVI* (1990). La conmemoración de los 500 años de la creación del Consulado incluyó un congreso específico sobre el tema, cuyas ponencias y comunicaciones se publicaron (1994). No obstante, este hecho no significó el fin de los análisis históricos y económicos sobre la institución. Por el contrario, los investigadores han ampliado sus miras respecto a las nuevas tendencias historiográficas. Así, Germán Gamero Igaea tiene algunas publicaciones sobre el consulado, incluyendo análisis en clave de género (2022); René Payo y José Matesanz historiadores del arte vinculan consulado y menazgo (2015). Indudablemente, estudiosos de la historia de América y del Pacífico hemos dirigido la atención a algunos linajes de mercaderes concretos, directamente protagonistas de las políticas de expansión ultramarina y agentes en las instituciones de gobierno indiano, y por supuesto, en las Casas de la Contratación de Sevilla y A Coruña. Mariano Cuesta Domingo con su estudio *La Casa de la Contratación de la Coruña* (2009); Demetrio Ramos con su artículo sobre el Grupo de Burgos (1992) marcaron el comienzo. Posteriores investigaciones de Tomás Mazón Serrano (2022, 2024), Borja Aguinagalde (2022), Ana Zaballa, Óscar Álvarez y Álvaro Aragón —los tres en la Universidad de País Vasco— (2021), han ido matizando muchos otros aspectos sociales, económicos, y culturales. Por su parte, István Szászdi (2008) hace un análisis jurídico de las tres casas de la Contratación: Indias, Especiería y Terranova, si bien esta, creada en 1511 en Burgos, nunca se hizo realidad. Margarita Serna ha estudiado el marco jurídico diseñado por la Corona para el viaje de Magallanes-Elcano, y lo analiza desde el derecho internacional, el derecho público y el derecho consuetudinario de los navegantes. (Serna, 2021).

Desde mi propia perspectiva y partiendo de la biografía de Juan Rodríguez de Fonseca —gestor indiano entre 1493 y 1523— llegué a los burgaleses de primer momento, su equipo indiano inicial —Jimeno de Briviesca, García de Cotes, Bernardino de Lerma y Sancho de Matienzo—. Fonseca buscó entre los mercaderes gente avezada en la gestión, y con ellos organizó el viaje de Colón en 1493. Un año después, la Corona dio fuerza institucional al Consulado del Mar de Burgos. Después, la relación financiera entre los mercaderes asociados al consulado y las necesidades crematísticas de Fernando el Católico convirtió a algunos comerciantes consulares en agentes de la expansión oceánica y la gestión política en Indias. Efectivamente, el Consulado había prestado dinero al Rey Fernando —2.500 maravedís «de gran tiempo» se dice en 1509² y el bolsero proveía generosamente algunos gastos de la regia casa³. El primer gran empréstito asentado en los registros consulares —14.000 ducados— llegó en 1512; la Reina Juana no había logrado devolverlo en 1524. A la

2 Archivo del Consulado del Mar de Burgos. (ACMB). Libro-Registro 1. Folio 4.

3 ACMB. Libro Registro 1. Folio 7 Vº. A los reposteros de la Cámara del Rey, 3.000 maravedíes; a los porteros, 1.500.

vez don Fernando inició unas gestiones que costaron dos años al embajador Vich, en Roma, para desplazar al nuevo obispo de Burgos y situar a Juan de Fonseca en esta sede. Por las cuentas conocemos la actividad consular y parte de su estrategia: los cónsules se carteaban con Madama Margarita de Austria, quien velaba por sus negocios en Flandes; cobraban la avería en Burdeos, Nantes, Rouen, Florencia, Flandes, la Rochela. El Consulado llegaba a todas partes y tenía sus intereses y sus desintereses bien definidos.

Todo parece indicar que la Corona, en deuda con los mercaderes⁴, concentró en Burgos a Fonseca, Matienzo y Valenzuela y puso a su disposición una posible fuente de financiación: la Bula de Cruzada (Kellenbenz, 2000, 43). Se empezó progresivamente a no utilizarla solo para la lucha contra los infieles; se cedía a los mercaderes que habían adelantado el dinero al Rey —Benavente, Maluenda, Palacios, Haro y Burgos (Kellenbenz, 2000: 43)— -que se lucraban con un interés de un 14% y utilizaban la morosidad regia como arma política. De hecho, los cónsules obsequiaron al obispo Fonseca por valor de 5.100 maravedíes en su toma de posesión, mientras las fuerzas vivas de la ciudad, animadas por el Condestable, se levantaron contra él en un gran tumulto, puesto que era hombre de don Fernando. Juan de Torquemada, bolsero consular, pagó casi 500 maravedíes⁵ al mensajero que trajo las Bulas de la Composición dadas en 1514 por el Comisario General de la Bula de Cruzada, don Juan. Por eso, no es extraño que los burgaleses empezaran a ocupar cargos antillanos: Juan Ortiz de Matienzo, Amador de Lares, Pedro de Mazuelo, Andrés de Haro, Ortega de Carrión, Baltasar de Castro⁶ se instalaron en las islas entre 1511 y 1520. Un año después, García de Lerma recibió su nombramiento como veedor de la costa de las Perlas.

2. LA CASA DE LA CONTRATACIÓN DE LAS INDIAS DE SEVILLA

Los resultados óptimos de la actividad del Consulado en sus primeros años influyeron sin duda como referencia para Juan Rodríguez de Fonseca cuando propuso la creación de la Casa de la Contratación de las Indias en Sevilla en 1503. Hay un dato significativo, ya que desde su creación hasta 1524, año de la muerte de Fonseca, hubo siempre burgaleses y vascos (Zulaika, 2019: 43-6), hombres del circuito

4 ACMB. Libro Registro 1. Folio 45 Vº. Juan de Castro; Juan de Astudillo, Isabel Orense viuda de Diego Bernuy; Diego de Medina Mazuelo; Juan de Béjar; Diego López Gallo; Juan de Burgos; Andrés de Paredes y Diego Gutiérrez; Lope Pérez de Maluenda y herederos de Alonso de Astudillo; Gómez de Quintanadueñas; Andrés y Antonio de Melgosa; Cristóbal de Haro; Francisco y Juan de Mazuelo; Nicolás de Vitoria y Diego López de Aliaga; Juan de San Vítores; Diego de Salamanca Polanco y Gregorio de Polanco; Juan Ortega y Domingo del Hospital; Martín de Salinas; Hernando Aguado; García de Encinas; Luis de Gumiel; Juan y García de Valladolid; Francisco de Angulo; Andrés de Mora; Luis Fernández; Licenciado Gallo; Juan de Vega; Hernando de Burgos; Pedro Ruiz de Villegas; Diego de la Torre; Francisco de Aresti; Gregorio de Ayala y Juan del Castillo; Pedro de Mazuelo, Diego de Cuéllar y Pedro de Castro; Álvaro de Villafuertes; Lope de Baeza; Juan Ramírez de Miranda; Tristán de Camargo; Francisco de Vallejo y Salcedo; Martín de Dobro; Juan de Valpuesta; Nicolás de Montellana; Bernardo de Arlanzón; Pineda; García de Lerma; García de Arauz; Juan Cerón; Diego Trapaz; Pedro de Polanco; Alonso Cerezo; Bernardo Santamaría, Nicolás Cebolleros; Juan de Hoyos y su hermano; Pedro Morisco; Hernando de Setién; Antonio de Salamanca y Martín de Maluenda.

5 ACMB. Libro Registro 1. Folio 9 Rº.

6 Baltasar de Castro, fue nombrado factor de la Isla de San Juan. AGI. INDIFERENTE,420, L.8, F.52R-53R. 06-04-1519. Barcelona

norteño en la Casa de la Contratación: Jimeno de Briviesca, Sancho de Matienzo, Juan López de Recalde, Juan de Aranda, Juan de la Torre, Domingo de Ochandiano, Ochoa de Isasaga (Sagarraga, 1998). Si una ciudad y una institución —Burgos y el Consulado— eran el núcleo de una red regional norteña, no solo terrestre sino también marítima, otra ciudad y otra institución —Sevilla y la Casa de la Contratación— lo serían de una nueva red regional orientada hacia el sur, sin anular la importancia del puerto fluvial en las rutas mediterráneas, africanas y sus contactos portugueses. Es bien cierto que pudo haber otras instituciones como marco referencial —la Casa da India de Lisboa, las Estaplas europeas, la liga Hanseática, etc.— pero la influencia consular aparece como evidente.

Durante diez años (1493-1503), Fonseca y su equipo, instalados en Sevilla, habían organizado las expediciones atlánticas a América conforme a un proyecto claramente definido, como puede verse en las capitulaciones con los capitanes de las expediciones. En cambio, la búsqueda de recursos, hombres, barcos, etc. se hizo desde una política de improvisación, comenzando de cero cada vez. Esta experiencia llevó a Fonseca a escribir un memorial a los Reyes fechado en 1503. Intitulado *Lo que paresce que se deue proueer para poner en orden el negocio e contratacion de las yndias es lo siguiente* (Sagarraga, 2005) se recogen veinte propuestas: dieciocho esbozan la Casa de la Contratación, y las dos últimas, los pueblos de indios; un *lugar jurídico-urbanístico*, primer espacio de protección *indigenista* en América española. La Casa empezó a funcionar en febrero de 1503.

Sancho de Matienzo, burgalés de Villasana de Mena, fue su primer tesorero. Matienzo era universitario y coincidió con Fonseca en el cabildo-catedral de Sevilla. Don Sancho tenía destreza para las cuentas y el nepotismo. Su sobrino Juan Ortiz de Matienzo fue oidor de la Audiencia de Santo Domingo desde 1511; su sobrina Catalina se casó con Domingo de Ochandiano, que trabajó en la Casa como tesorero interino, y en cuestiones externas de gestión india. Recalde era natural de Azcoitia, y su primer contacto en Sevilla con el equipo de Fonseca fue en 1497, a partir de 1507 se incorporó definitivamente al núcleo fonsequista. Juan de Aranda, burgalés, era corredor de mercadurías. Se trasladó a Sevilla en 1515, como factor de la Contratación, cargo en el que sucedió a Ochoa de Isasaga. Además del trabajo como contador, tuvo cierto protagonismo —no exento de polémica— en los preparativos de la armada de Magallanes. En 1532 cedió su puesto a su primo, Juan de Torre (Sagarraga, 1998: 92), quizá pariente de Hernando o Fernando de la Torre, que fue en la armada de Loaysa-Elcano de 1525.

3. LA CASA DE LA CONTRATACIÓN DE LA ESPECIERÍA DE A CORUÑA

Don Juan Fonseca, el gestor indiano, quiso consolidar una estructura de negocio y contratación, que a través de un eje potencial meridional —Sevilla-Medina del Campo-Burgos-potencial norteño— integrara los recursos indios, de Canarias y de Berbería controlados por la Casa sevillana en la circulación económica del reino. Como salió medianamente bien, en 1522 don Juan impulsó la creación de otra Casa, la de la Contratación de la Especiería para coordinar descubrimientos y explotación

especiera en las Molucas, ampliar las posibilidades de los norteños en el viaje de Magallanes-Cartagena-Elcano, y garantizarles el monopolio. Fue una iniciativa empresarial mixta, de la Corona y los inversores particulares. Introducir a los norteños fue una baza que el obispo Fonseca supo jugar bien. De nuevo gallegos —en vez de vascos— y burgaleses asumieron la agencia de los viajes desde A Coruña a las Molucas. Pero esta vez el monopolio no fue solo para un puerto habilitado, sino para los organizadores del periplo que acabó siendo la primera vuelta al mundo y para el grupo de Andrade, Basante y otros, cuyos intereses estuvieron presentes en la representación en las Cortes de Santiago-A Coruña de 1520.



Frontón de la Puerta de la Pellejería de la Catedral de Burgos. Puede verse a Juan Rodríguez de Fonseca como donante, arrodillado junto a las Virgen de los Ángeles Músicos. Es el retrato más cercano en el tiempo a la organización del viaje de Magallanes- Cartagena- Elcano. (Fotografía: dominio público).

Los procuradores gallegos y burgaleses habían expuesto sus peticiones ciudadanas a la Corona, porque en el ámbito colegial de esa asamblea hubo bastantes negocios entre los particulares y Carlos I, que se marchó poco después desde A Coruña para convertirse en Carlos V. Andrade se distinguió por la defensa de los derechos de las ciudades gallegas. En diciembre de 1520, Andrade y el arzobispo Alonso III de Fonseca convocaron una conferencia de nobles en Melide (A Coruña), en la que se aseguró la lealtad a la Corona, pero que planteó al tiempo ciertas reivindicaciones para Galicia, como el derecho de voto en Cortes, hasta el momento en manos de Zamora, y la creación de una Casa de Contratación en A Coruña. Contaba Andrade con la buena relación que le unía con Adriano de Utrecht, el gobernador de Carlos V. Producto de la situación fue el nombramiento de capitanes generales de Galicia a Andrade y Fonseca (11 de abril de 1521). Una cuestión a investigar es hasta qué punto influir el hecho de que en el tiempo de esas negociaciones el arzobispo de Santiago de Compostela y el obispo de Burgos, Alonso III de Fonseca y Juan Rodríguez de Fonseca respectivamente, fueran parientes.

El Rey pretendió un compromiso empresarial estable para hacer sostenible la empresa hegemónica, en el que los recursos americanos, como bien han señalado Emelina Martín (1992) y Sergio Sardone (2019), tenían un papel esencial. El Grupo de Burgos aprovechó esta necesidad para financiar las necesidades de Carlos I y el Reino y vincular intereses comunes que les garantizaran favores políticos y posibilidades económicas. Madama Margarita, gobernadora de los Países Bajos y la Reina Juana —o alguien en su nombre y con su legitimidad— seguían en contacto con el Consulado de Burgos. En 1522 el imperial sobrino le puso al corriente de un nuevo viaje —el de Loaysa-Elcano— a las Molucas, preparado en la Casa de A Coruña. Margarita de Austria, como gobernadora de los Países Bajos, medió y obtuvo el apoyo de los Fugger para las empresas de su sobrino Carlos. Ya tenía el de los Centurión, Negri, Grimaldi, Spínola y Welser. Algunos burgaleses —como Cristóbal de Haro, por ejemplo— habían sido factores de los grandes grupos alemanes Welser y Fugger en España. Esta fue también una vía de introducción y refuerzo en los negocios especieros, ya que Haro contó con el poderoso aval de estas firmas.



Busto funerario de Cristóbal de Haro, exento del arcosolio durante la limpieza y restauración. Fue uno de los grandes agentes de la primera globalización. (Fotografía: Fernando Sánchez de la Rosa).

Como la nobleza gallega, Cristóbal de Haro había sugerido a la Corona que la Casa de la Contratación de la Especiería se situara en A Coruña. El Rey —y Fonseca— consideraban que, si las Indias y la Especiería eran dos ámbitos diferentes su gobierno administrativo no debía mezclarse. Además, el Grupo de Burgos quería practicar una nueva forma financiera, la coparticipación de particulares, pensando en los recursos de los grandes mercaderes de Burgos y Medina del Campo y los financieros flamencos y alemanes, especialmente los ya mencionados Fugger y Welser. A Coruña estaba más cerca de Flandes, Inglaterra, Francia, Alemania, Escocia, Dinamarca y Noruega que Lisboa, su competidora directa. Además, la navegación a las Molucas precisaba naves de amplio calado, por lo que la abundancia de bosques era primordial. La seguridad era mayor al quedar el puerto de Coruña más alejado de las rutas de corsarios, que se dirigían preferentemente a las costas de Portugal y sur de España (Cabrero, 1994: 1093).

El 8 de septiembre de 1522, Aportando en Sevilla, Juan Sebastián Elcano se convirtió oficialmente en *Primus circumdedisti me*. Cristóbal de Haro estaba en Valladolid, como la Corte, cuando apoderó a Diego Díaz, su criado, para recoger su parte de la cargazón de clavo y pimienta el 17 de octubre; el 21, Gonzalo de Almazán trajo a Bur-

gos un correo de Haro sobre «lo del Maluco»⁷: la llegada de Elcano, las albricias del éxito especiero o la confirmación real para la Casa de la Contratación de la Especiería en A Coruña. El rey Carlos se había comprometido a que, si alguno de los cinco navíos regresaba y traía carga de especias, erigiría la Casa. Aunque el nombramiento de su Tesorero, Bernardino Meléndez se había producido en 1520, la Casa de la Contratación de la Especiería en A Coruña no se creó hasta el 22 de diciembre de 1522, tras el regreso en septiembre de la *Victoria* a Sevilla con la carga de clavo. Así fue y así, el 24 de diciembre de 1522 la Casa de la Contratación de la Especiería en A Coruña —y su correspondiente en Tidore— empezó su corta vida. Cristóbal de Haro —su factor, tal como figura en su cartela funeraria⁸— Meléndez, Covarrubias y Salamanca —activos gestores en la casa de Coruña— eran burgaleses. Hernando o Fernando de Andrade y Ruy de Basante, gallegos.

Además de otras razones, pienso que fue decisivo el hecho de que los burgaleses tenían sobrada experiencia en el negocio especiero, tanto en Lisboa como en el hemisferio de influencia lusa. En Lisboa, Martín Alonso de Burgos compraba pimienta en la Casa da Inda⁹, exactamente igual que Cristóbal de Haro y Diego de Covarrubias¹⁰.

«Mercador» burgalés en Lisboa era Bernardino de Medina¹¹, que en 1516 disfrutaba de los mismos privilegios, libertades y franquicias que los mercaderes alemanes¹². Otro de los grandes, Juan de Castro, lisboeta de residencia, recibió regias mercedes —bienes por 50.000 reales—¹³ que fortalecieron los vínculos e intereses comunes entre comerciantes y monarquía. Por su parte, el rey Manuel de Portugal agasajó a Cristóbal de Haro¹⁴ y a los Salamanca. Desde 1512 Alonso de Salamanca negociaba en Goa¹⁵. Años después, el mismo Salamanca capituló en A Coruña, en 1525, junto a Cristóbal de Haro con Diego García para descubrir por el Pacífico¹⁶.

Por otra parte, con la sede de la Contratación de la Especiería en A Coruña, además de la región comercial atlántico-pacífica se pretendió impulsar el Reino de Galicia como región económica. Para hacer posible lo que suponían las tareas de preparación y recepción de armadas especieras la ciudad se comprometió a un programa de obras públicas¹⁷. Cristóbal de Haro en nombre del Rey Carlos obtuvo de la

7 ACMB, Libro Registro 1. Folio 42 Rº.

8 «Aquí Yacen los Señores Cristóbal de Haro: Factor de la Magestad del Emperador, Carlos quinto, de la Casa de la Contratación de la Especiería y Regidor de Burgos. Patrón de esta capilla, y Doña Catalina de Ayala, su mujer falleció el en el mes de Noviembre del año de mil e quinientos e quarenta i un años y ella en el mes de octubre del año de gracia de mil e quinientos e quarenta y seis. Dejaron dotadas en esta capilla cinco misas rezadas cada semana con sus responsos. Requiescant in pace. Amen».

9 PT/Torre do Tombo (TT)/Corpo cronológico (CC) 1/10/23. 04-10-1511.

10 PT/TT/CC/1/11/66. 28-04-1512. PT/TT/CC/2/32/110. 08-05-1512-. PT/TT/CC/1/13/11. 13-07-1513.

11 PT/TT/CC/1/11/97. 16-06-1512.

12 PT/TT/Chancelaria do Rei (CHR) / 25/ 44/ 147. 13-02-1516.

13 PT/TT/CCHR/ K/ 13/ 41-148.

14 PT/TT/CC/1/12/109. 14-04-1513.

15 PT/TT/CC/2/35/122. 26-11-1512.

16 AGI. INDIFERENTE, legajo 415, Libro 1, Folios 23-24V. Escritura de Capitulación entre el conde D. Hernando de Andrade, Cristóbal de Haro, Ruy Basante y Alonso de Salamanca y Diego García, vecino de Moguer, para la armada que han de hacer para descubrir en el Océano Meridional.

17 Testimonio de la contrata que hizo Diego Sarmiento, regidor de La Coruña, en nombre de esta ciudad y concejo con el Rey, sobre la provisión de materiales y oficiales para la construcción de los edificios que debían hacerse en la ciudad para la colocación de la contratación de la especiería, muelle, etc. Valladolid, 5 de diciembre de 1522.

ciudad, representada por el regidor Diego Sarmiento un compromiso en este sentido. Había que construir y reforzar muelles y fortalezas para defensa del puerto; levantar 9 hornos para el bizcocho —pan cocido dos veces, y por ello de larga duración— alquilar locales para la Casa y como almacenes de bastimentos y aparejos; arreglar los caminos, etc. Todo suponía una inversión para la ciudad —que pidió la exención de impuestos— que diariamente debía facilitar cien sirvientes para las obras; miles de carros de piedra, etc.

No obstante, invertir en comunicaciones e infraestructuras supone siempre un activo económico en todos los sentidos. No se trataba solo de impulsar A Coruña, sino de que la ciudad se convirtiera en destino de comerciantes, banqueros, gestores, gentes de oficios, marinos, soldados, mercaderes. Además, se trataba de integrar las unidades de economía familiar y los pequeños mercados en un sistema económico superior y estable, todo un mercado internacional y transoceánico, que sin duda elevaría las posibilidades de trabajo para muchos y haría evolucionar y consolidaría la dedicación de una parte como profesionales del sector terciario. Todo aquello que de bueno la Casa de Sevilla había traído a la ciudad, como el Consulado de Burgos a la urbe donde estaba asentado se presuponía igual de beneficioso para Galicia. Otra cosa es que las cosas no salieran como estaba previsto, principalmente a causa de la terrible dificultad de la ruta a seguir por el estrecho de Magallanes.

El éxito de Elcano, escribe Tomás Mazón, atrajo vivamente el interés del joven rey Carlos, que acarició la idea de crear una gobernación —Loaysa fue nombrado gobernador— estable que incluyera las islas dentro de sus dominios; había por tanto que acondicionar las infraestructuras y los ordenamientos habituales (Mazón, 2024: 88). La armada no podía ser aquella propuesta por Mota y Covarrubias, de tres navíos, sino mayor. Había que construir o incautar navíos. Cristóbal de Haro empezó sus tareas como factor. Había que buscar inversores, bastimentos, etc. Elcano estaba en Burgos en julio de 1524 y se dirigió a Portugalete para la inspección técnica de las cuatro grandes naves que encontró allí. Después, se encargó de hacerlas llegar a A Coruña. Además, a sugerencia del obispo de Burgos Juan de Fonseca irían tres navíos menores, de 80 quintales, para que se quedaran comerciando en el área moluqueña. Sin entrar en detalles menores pero interesantes sobre los productos que llevaban los navíos, hay dos tipos a considerar porque son sintomáticos. Los tapiales para hacer ladrillo y los encofrados que a todas luces manifiestan la intención de construir en las Molucas (Mazón, 2024, 94) y los tejidos. Las holandas finas, terciopelo, damascos, manteles coloridos y alemaniscos, lienzos de Ruan y de Bretaña (Mazón, 2024, 95) eran los textiles característicos que solo llegaban a Burgos, habitualmente, en la flota anual del Consulado, en la vuelta de los Países Bajos a los puertos del Cantábrico.

4. DE A CORUÑA A LAS ANTÍPODAS

Pese al deseo de que otra armada saliera cuanto antes rumbo a las Molucas para asegurar la soberanía castellana frente a los portugueses, algunas dificultades impidieron la inmediata realización de los planes del Rey Carlos. El rey de Portugal, Juan

III, manifestó de inmediato sus recelos por la presencia española en aquella ruta y el problema de la demarcación de los territorios descubiertos fue objeto de discusiones y reuniones, como las Juntas de Badajoz-Elvas del año 1524 donde no se resolvió el problema. Las islas Molucas eran el quid de la cuestión. Si se trazaba un hipotético antimeridiano al hipotético meridiano de Tordesillas ¿en qué zona de influencia quedaban las islas especieras?

Es significativo que reunidas las comisiones para las Juntas de Badajoz y Elvas, el Rey reclame para uso de los plenipotenciarios castellanos «as cartas de navegar que decís que tenéis aviso que están en poder de Francisco de Lerma, vecino desa cibdad (Burgos)» (Fernández Navarrete, 1964: 609). Francisco de Lerma Polanco y su hermano Juan habían prestado dinero al Rey para la compra del título imperial. Dicho y hecho: el 23 de mayo de 1524 los jueces castellanos «traían la carta de la navegación de Castilla hasta los Malucos [...] la navegación del capitán Juan Sebastián del Cano» (Fernández Navarrete, 1964: 630). Si los Lerma tenían esas cartas en Burgos era porque tenían derecho.

Por la cuestión del trazado de la nueva frontera, el antimeridiano de Tordesillas, se retrasó el proyecto de Juan de Mota y Diego de Covarrubias¹⁸. Estos dos burgaleses ayudados por Nicolás de Arteita, estaban preparando una nueva expedición a Molucas, pero se paralizó hasta 1525. Los dos emprendedores unieron su empresa al viaje de Loaysa. Otro viaje especiero —aunque acabara siendo centroamericano— fue el de Gil González Dávila y Andrés Niño, que recorrió la costa caribeña y pacífica de Centroamérica e incluyó expediciones terrestres por el interior. Fue muy beneficioso en oro y bautizos. Había salido de Sevilla y —de regreso— ya tuvo que tributar en la Casa de la Especiería. La desviación geográfica y de objetivos prefiguró —al igual que la visión de Hernán Cortés— la idea de que algún día la Especiería podría explotarse desde América, a través del Pacífico. El viaje de Saavedra desde las costas mexicanas a las Molucas, en socorro de los expedicionarios estancados allí mostró esta misma lógica. Esteban Gómez, en cambio apostó por buscar un paso alternativo.

Como el paso descubierto por Magallanes era complicado navegación, Gómez hizo una propuesta de búsqueda de un nuevo estrecho. La capitulación se firmó en Valladolid, a 27 de marzo de 1523. Gómez pretendía descubrir el Catayo, por la vía septentrional, y atravesando al Pacífico por algún estrecho alternativo al meridional, llegar a islas Molucas. Fue la primera expedición preparada por la recién creada Casa de la Contratación de A Coruña, o de la Especiería. Parece que partió de A Coruña en agosto de 1524, regresando en junio de 1525. La carabela *Nuestra Señora de la Anunciada* atravesó el Atlántico y realizó un reconocimiento de la costa norteamericana en dirección Norte-Sur. Sin embargo, eso supondría atravesar el océano por latitudes altas en una época en que este recorrido sería demasiado arriesgado, por lo que otros estudiosos creen que hizo el reconocimiento de sur a norte. Sea

18 Propuestas: Diego de Covarrubias, Juan de Mota: ir al Maluco tres naos y un bergantín. Está por medio el Capitán Artieta. AGI. PATRONATO, 46, R.28. Real Provisión a Juan de la Cueva, nombrándole factor de las islas del Maluco, al haber fallecido Diego de Covarrubias, que fue en la armada del comendador Loaysa. AGI. PATRONATO, 37, R.28. 29-01-1529. Toledo,

como fuere, aunque parte de estas costas ya habían sido visitadas por Juan Caboto, los hermanos Corte Real o Juan de Verrazano, fue Esteban Gómez quien las recorrió en su máxima extensión y proporcionó los mejores detalles geográficos del litoral, información incluida rápidamente en el Padrón Real de la Casa de la Contratación, que aparece ya en los mapas de Diego Ribeiro. Su información geográfica y la demostración de que no había un paso viable fue de tal interés que compensó el escaso éxito económico de la expedición.

La segunda gran armada especiera, aviada en la ciudad gallega, fue la de Loaysa-Elcano (Mazón, 2024). Elcano, con Diego de Covarrubias y Pedro de Arbolancha —ambos continuos del rey— se encargaron de los navíos. Zarparon el 24 de julio de 1525, víspera de Santiago. Como en anteriores ocasiones los banqueros alemanes Fugger, Cristóbal de Haro y la misma Corona participaron en la financiación del viaje. La expedición fracasó, cada navío hizo su derrotero, que esta vez no fue uno, sino siete singladuras diferentes. Los vientos y corrientes del Pacífico les eran desconocidos; además parecía imposible poder singlar este océano con rumbo este, una vez en las islas especieras. «Los navegantes españoles iban a necesitar tres décadas más de experiencia para hallar una solución» (Fernández Armesto-Lucena Giraldo, 2022: 88). La figura de Andrés de Urdaneta —joven marinero en el viaje de Loaysa-Elcano arriba mencionada— emerge al llegar a este punto, puesto que descubrió el tornavía, es decir, como regresar desde Filipinas hasta Acapulco, ya en los 60 del XVI.

Una nave se perdió en el Cabo de Hornos, otra fue a parar a la costa de México en el Pacífico, Loaysa y Elcano murieron. Por cierto, que se ha destacado como en el testamento de Juan Sebastián Elcano, hecho en la mar, los testamentarios y testigos son todos vascos, pero los hombres con quienes el de Guetaria tenía negocios a medias eran todos burgaleses (Sagarra, 2013; Romero Tallafigo, 2020). Si el paisanaje tenía enorme fuerza, las sociedades en comandita y las redes clientelares también. Volviendo a nuestra singladura, a las Molucas sólo llegó una nave de la armada, la *Santa María de la Victoria*. Desde Gilolo (hoy llamada Halmahera), Fernando de la Torre escribirá más adelante a Cristóbal de Haro, Factor de la Especiería, dándole noticias y mencionando a otro factor, Diego de Salinas¹⁹, de familia mercantil burgalesa. De la Torre se embarcó en la expedición como uno más, pero acabó siendo el gobernador de las islas por aclamación de los supervivientes, el factor *sin cargo oficial* de la Casa de la Contratación de la Especiería de Tidore y el Capitán de la defensa de los territorios españoles frente a Portugal.

Luego se montó la expedición de Diego García, con un doble objetivo: la competición con Sevilla, donde se había aviado la armada de Sebastián Caboto para ir a las Molucas y la búsqueda de Juan de Cartagena y Pedro Sánchez, los desterrados por Magallanes en la Patagonia. García capituló con los oficiales de la Casa de la Contratación de la Especiería, Hernando de Andrade y Cristóbal de Haro. García de Moguer salió de Finisterre, aunque su abastecimiento y preparación se habían hecho en A Coruña, con tres naves. Al llegar a las costas del Brasil tuvo noticias de las Sierras de Plata y, abandonando su empresa, se internó en Panamá en 1528, encontrando allí a otros descubridores y expedicionarios.

19 PT/TT/CC/1/48/62. 01-03-1532 en Gilolo.

5. DE LOS HOMBRES DE BURGOS EN LA CASA DE LA CONTRATACIÓN DE LA ESPECIERÍA

Después de 1524 y hasta la venta en 1529 se mantuvieron los burgaleses y reaparecen algunos viejos conocidos como Pedro de Arbolancha, trabajando ahora —en 1528— para los Fugger como abogado, y junto a Gonzalo de Oviedo como arrendadores de rentas para ellos. Cristóbal de Haro y su sobrino Gonzalo de Burgos ejercieron como tesoreros de la Bula de Cruzada en la diócesis burgalesa²⁰, mientras Francisco de Valenzuela administraba la veintena de las expediciones a la Especiería²¹ y en algún caso de Tierra Firme²². El apoderado burgalés de Haro, Diego Díaz, adelantaba dineros a la Contratación de A Coruña que luego recuperaba²³.

Cristóbal de Haro

Cristóbal de Haro fue miembro de una importante familia de mercaderes y banqueros burgaleses de origen converso. Nacido en Burgos en la segunda mitad del siglo XV —tal vez en 1480— murió en la misma ciudad en 1541. Su matrimonio con Catalina de Ayala le facilitó entroncar con otra poderosa familia, la de Gregorio de Ayala, banquero y financiero del entorno de Carlos V en Flandes. Fue el perceptor de las aduanas de Zelanda. Catalina pertenecía a una red familiar mercantil internacional, algo único por lo temprano de su instalación en Amberes. Formaba parte de la élite burgalesa junto con los Pesquera, los Maluenda, los Salamanca, los Pardo, los Castro, los Cartagena y los Haro.

Los Haro —Diego y Rodrigo en Amberes, o Londres y Cristóbal en Lisboa— fueron los promotores del negocio especiero. De hecho, a Diego se le consideraba el rey de las especias en la ciudad del Escalda (Casado Alonso, 2019: 48); entre 1522 y 1524, algunas sacas de las que compra-vendía allí llegaron a Burgos a través de la flota del Consulado. Por su parte, Haro en Lisboa se hacía con grandes cantidades de pimienta. Además, un pariente suyo —hermano o primo— llamado Andrés, burgalés por supuesto, fue tesorero real en Puerto Rico. Desde allí junto con los oficiales reales burgaleses en el resto de las islas recogía toda la información no oficial, sobre exploraciones, cabalgadas y búsquedas del paso al otro mar para comunicarlas a los parientes en el viejo mundo como fundamento para sus proyectos de llegar a pie de producción, costara lo que costara.

20 LIB – 60. Folios 152. 02-12-1531. Medina del Campo. Cédula real por la que comunica a este cabildo que el obispo de Zamora, comisario general de la bula de la Santa Cruzada, ha nombrado a Cristóbal de Haro y Gonzalo de Burgos, tesoreros de la bula concedida por Clemente VII (24-08-1529), para que la presenten y administren en este obispado de Burgos, y que lo que se recaude con ella irá destinado a pagar el sueldo de los soldados que guardan y defienden las villas conquistadas en África.

21 Real Cédula a Alfonso de Idiáquez para que notifique a Francisco de Valenzuela, tesorero de la veintena de las armadas de la Especiería que esta designada a redención de cautivos, no use del dicho oficio sin nueva provisión. AGI. INDIFERENTE, 422, L.14, F.30R-30V-22-11- 1529. Madrid.

22 Que envíen al Consejo los 2.000 [hay un claro] pesos de oro que vinieron de Tierra Firme de lo cobrado allí de la veintena, y venían consignados a Francisco de Valenzuela, para que S.M. mande hacer de ellos lo que sea de justicia. AGI.INDIFERENTE, 421, L.13, F.215R. 13-06-1528. Madrid

23 Real Cédula a los Oficiales de la Casa de la Contratación para que envíen relación del trigo, harina y cáñamo comprado para la armada del Maluco en 1528 y 1529, para satisfacción de las cuentas que se toman a los herederos de Gonzalo Maldonado, obispo de Ciudad Rodrigo; y para que envíen relación del gasto hecho por Cristóbal de Haro, [factor de la Especiería] de 300 ducados que prestó Diego Díez, burgalés, en 1528.

Establecido en Lisboa desde 1505 —o 1510—, Haro comerciaba con hombres y barcos del norte de España, cuyos productos llegaban a Castilla, Flandes e Inglaterra, donde sus hermanos se preocupaban de la distribución comercial. Había practicado junto a los portugueses en la ruta guineana de las especias y el comercio azucarero con Madeira. También hicieron compraventa de licencias negreras para el mercado africano de los ríos de Guinea con la autorización de Manuel I. Desde 1511, Cristóbal de Haro y Diego de Covarrubias traficaron con especias compradas en la plaza lisboeta, como pimienta en grandes cantidades.

La documentación de la Torre do Tombo muestra a los burgaleses interesados en comprar especias allí donde llegaban, en espera de las oportunidades de tráfico directo. Cuando esta llegó, no solo la aprovecharon, sino que lograron una región exclusiva a través de la Casa de la Contratación de la Especiería (1522). En 1513 Haro figura entre los que «nesta cidade ganham muito dinheiro», según un documento de la Cámara de Lisboa. Kellenbenz y Ramos afirman que descubrió el Río de la Plata antes de 1515; y Gálvez que por esas fechas ya había atravesado el estrecho que luego se llamará de Magallanes. Hay que decir que de momento es el único que lo admite.

El propio Cristóbal, además, envió una flota a las costas brasileñas para cortar palo brasil. Por un error Estevao Iusarte, portugués, la hundió. Haro peleó durante años para cobrar la indemnización prometida por el rey Manuel. Después de todo, había perdido 16.000 ducados en el altercado. En ese forcejeo, mucha gente intercedió por él; lo que muestra el nivel al que había llegado: la infanta Margarita Habsburgo, gobernadora de los Países Bajos; Carlos Habsburgo y su abuelo, el Emperador Maximiliano; y por supuesto, su hermano Diego. Don Carlos animó al embajador español Luis Sarmiento de Mendoza y Luna, primo político de Cristóbal —sus mujeres eran hermanas— quien lo intentó de nuevo, esta vez con Juan III. Todo fue inútil; además, este monarca acusó a Cristóbal de Haro de ser el culpable de los 350.000 ducados que tuvo que pagar por unas islas —las Molucas— que eran suyas, por el tratado de Zaragoza.

El desafortunado incidente —el hundimiento por el portugués Iusarte— le llevó a proyectar junto a un desencantado Magallanes, con el apoyo financiero de los Fugger y Welser y el político de Juan de Fonseca, un viaje a la Especiería por Occidente, para Castilla. Magallanes aportaba su experiencia y Haro y el grupo financiero de Burgos, los medios económicos —1.592.769 maravedís— y el apoyo de Fonseca, que introdujo a Hernando Magallanes, Cristóbal de Haro y Juan de Cartagena —otro burgalés, que fue en el viaje representando a la Corona— en la Corte de Zaragoza para negociar con Selvaggio, Xèvres y Utrecht, consejeros flamencos del rey Carlos I.

En todo caso, los análisis sobre el negocio y la expansión especiera cada vez se focalizan más en su figura. «Cuanto más se reflexiona sobre la primera circunnavegación y se ejercita desviar la atención de la travesía para observar el conjunto de la operación, toma protagonismo y fuerza, con un vigor muy significativo, la figura de Cristóbal de Haro» (Aguinagalde, 2022: 125-26). De hecho, cuando Magallanes viajó a Valladolid en 1518, acompañado de la Duquesa de Arcos, allí se reunieron con Cristóbal de Haro, Diego de Covarrubias y Diego López de Castro (Aguinagal-

de, 2022: 119). En la Casa de la Contratación de Sevilla, el burgalés Juan de Aranda comenzó los preparativos. Luego Magallanes acudió a Valladolid donde firmó la capitulación, en marzo de 1518. La última parte de la estrategia burgalesa para hacerse con el viaje a las antípodas corrió a cargo del obispo de Burgos, Juan de Fonseca, en la corte. Apoyó la viabilidad del proyecto, logró que Juan de Cartagena, burgalés, ocupara el lugar de persona conjunta de Magallanes en la empresa, apartó a Ruy Faleiro, e introdujo a los mercaderes burgaleses en calidad de inversores privados.

Haro estuvo en el negocio desde el principio hasta el final, 1518 a 1538, siendo factor de la Contratación de la Especiería desde agosto de 1519 hasta finales de 1529; después las interminables gestiones le ocuparon hasta poco antes de su muerte en 1541. Además de la armada de Magallanes, armó las de Loaysa-Elcano, González Dávila-Niño, y Alcazaba. Covarrubias murió en el océano y nunca llegó a ejercer como factor en la Casa de Tidore. Los Castro fueron, antes que nada, inversores.



Escudo de armas que Carlos I concedió a Cristóbal de Haro. Aparecen las Columnas de Hércules y el lema Plus Ultra - motivos heráldicos del escudo del rey- las cinco naves, y las especias. (Fotografía: dominio público).

Cuando la armada de Magallanes-Cartagena salió hacia la especiería, Nicolás de Haro, el pariente que se hizo cargo de la sucursal lisboeta fue expulsado, con su gente, por el rey portugués. Así, Cristóbal de Haro «el traidor» se instaló en Burgos definitivamente. Sus circuitos mercantiles —siempre internacionales— seguían el eje de ferias Medina del Campo-Villalón, y las conexiones urbanas entre Burgos, A Coruña y Sevilla. Sus sobrinos Lesmes de Haro y Francisco de Burgos Haro eran los factores —o hacedores— de los *seniors*, al decir de Aguinagalde (2022: 131). Después de la venta de las Molucas y la desaparición de la Casa de A Coruña, Cristóbal de Haro dirigió desde Burgos una red de espionaje en Francia, a través de Pedro de Santiago que, a caballo, enlazaba con los burgaleses mercaderes asentados en Burdeos, la Rochelle, Nantes, Rouen, Le Havre, etc.

Otro agente de campo para Haro —y la Corona, claro— fue Francisco de Valenzuela, que realizó su tarea secreta en el Mónaco de Esteban Grimaldi, para averiguar

si estaban preparando su alianza con Francia para la guerra o no²⁴. El Comendador Valenzuela bien merece un paréntesis; aunque no era de Burgos, trabajó para el grupo de mercaderes especieros. Era un sacerdote cordobés, caballero de Santiago; fue secretario personal de Juan Rodríguez de Fonseca al menos desde 1505 hasta la muerte del obispo en 1524, es decir en sus sedes episcopales de Palencia y Burgos. Además, hizo una larga carrera en servicio de la Corona. Según el propio Valenzuela cuenta, participó en la obtención de las Bulas Alejandrinas o de donación de Alejandro VI en 1493, que otorgó las Indias a los Reyes Católicos. Fue tesorero de la veintena de las armadas de la Casa de la Especiería de Coruña, tributo que estaba destinado a la redención de cautivos y obras pías²⁵. Su trabajo no fue sencillo: algunos nautas y exploradores parecían olvidarse de la veintena, como sabemos por una real provisión de 1525 dirigida a Gil González Dávila²⁶, si bien en este caso el tesorero Cereceda entregó los 2.500 pesos²⁷.

Tras la firma de la Capitulación, la expedición de Magallanes-Elcano —que en verdad debía llamarse Magallanes-Cartagena— se preparó en Sevilla, siendo supervisada por el burgalés Juan de Aranda, oficial de la Casa de la Contratación. De las cinco naves que zarparon en septiembre de 1519 sólo la nao *Victoria* regresó a Sevilla tras circumnavegar la tierra, el 8 de septiembre de 1522, cargada de especias y con Juan Sebastián Elcano, hombre de Haro (Ramos Pérez, 1992), al mando. Cuando para coordinar la empresa de la Especiería, el obispo Fonseca propuso crear otra Casa de la Contratación, Haro sugirió —y logró— que se situara en A Coruña. Aunque no se instituyó hasta el 22 de diciembre de 1522, el nombramiento de su tesorero, Bernardino Meléndez, se produjo en 1520. Cristóbal de Haro, factor de la Casa, llegó a prestar para las expediciones a la Especiería 9.375.000 maravedís y siguió aviando armadas, por ejemplo, la que llevó a Roma a Adriano VI en 1522.

Además, Sardone refleja cómo en 1523, a 11 de octubre y 6 de noviembre llegaron procedentes del tesoro de Indias 4.933,3 y 3.907,3 ducados respectivamente a las manos de Juan Rodríguez de Fonseca. El obispo de Burgos dirigió el segundo monto para los navíos de la especiería y Cristóbal de Haro, como factor de la Contratación de A Coruña (Sardone, 2019, 475). El primero quizás no, porque también fue a parar al arzobispo de Granada, Antonio de Rojas. Ambos, Fonseca y Rojas eran dos de los «cuatro evangelistas» que en ese momento llevaban la organización dineraria para nutrir a la Corona; así, acabaron originando el Consejo de Hacienda. Además, en diciembre Fonseca devolvió los 4.000 ducados requisados a los procuradores de Cortés, Alonso Hernández Puertocarrero y Francisco de Montejo. Desde Sevilla

24 AGS. PTR, LEG,45,61. Hacia 1530.

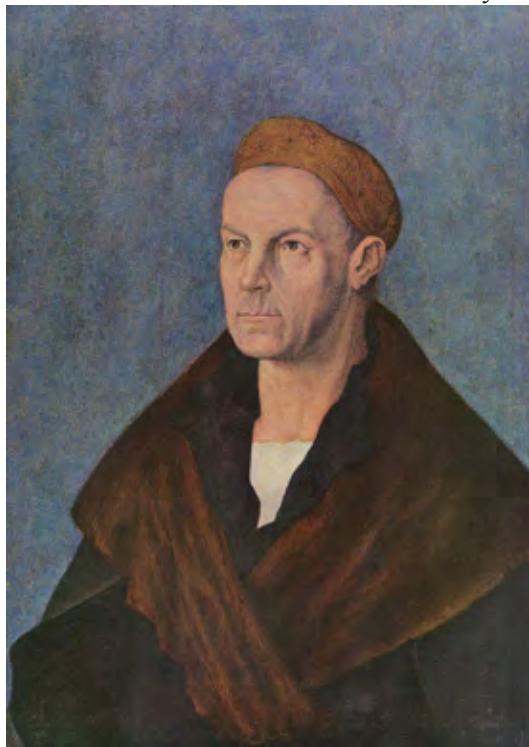
25 AGI.INDIFERENTE,422, L.14, F.30R-30V. 22-11-1529, Madrid.

26 Real Provisión a Gil González Dávila, capitán de la armada del descubrimiento del Mar del Sur y a otras personas que de aquí en adelante vayan a descubrir con licencia de S.M., para que acudan con la veintena de los dichos descubrimientos, de que se hizo merced a la redención de cautivos y a otras obras pías, al tesorero de la misma Francisco Valenzuela, caballero de la orden de Santiago. A petición del mismo que ha hecho relación de que en muchas armadas no se le paga la dicha veintena. AGI. PANAMA,233, L.2, F.80R-81R. 15-07-1525, en Toledo.

27 Real Provisión al gobernador y oficiales reales de Castilla del Oro para que remitan a los de la España la veintena de lo que se hubo en la armada del Mar del Sur de Gil González Dávila, que según el tesorero de la misma Andrés de Cereceda eran dos mil quinientos pesos, de los cuales se hizo merced para redención de cautivos. Y que dichos oficiales la envíen a la Casa de la Contratación de la Especiería de la Coruña para que se entregue a Francisco de Valenzuela, tesorero de dicha veintena. AGI. PANAMA,233, L.2, F.8R-9R. 20-12-1524, Madrid.

Juan de Aranda facilitó 4.000 ducados a Diego Díaz, factor en la ciudad de Cristóbal de Haro. (Sardone, 2019: 476).

Cuando en 1529 Carlos I firmó los tratados de Zaragoza y vendió las islas de las Especias a Portugal, Haro y el grupo de Burgos perdieron las posibilidades inmenas del comercio especiero. La Casa de la Contratación de A Coruña desapareció. Esfumado el sueño especiero, el grupo de Burgos tuvo que redirigir sus actividades económicas y afrontar las deudas generadas por los viajes pimenteros, pero —una vez que la región se les había escapado de las manos— sin el potencial beneficio especiero que habían previsto. Cristóbal de Haro y su sobrino Francisco de Burgos comerciaban con esclavos en Tierra Firme y tenían socios en Santo Domingo. Burgos,



Jacob Fugger, por Alberto Durero. Cristóbal de Haro trabajó para los Fugger como factor en España; a la vez, les facilitó entrar en el negocio especiero. (Fotografía: Dominio público).

como gestor de la Especiería, pleiteó por los sueldos de los tripulantes de las armadas hasta 1534. Haro y Burgos se asociaron en operaciones de juros de cientos de miles de maravedíes, adelantados sobre los beneficios de Hernando Pizarro. También gestionaron las compensaciones a los embargos reales de las remesas indias.

Por otra parte, la ciudad de Burgos no perdió el peso específico que tenía en la administración de la Cruzada como fuente de financiación para empresas regias. Cuando en 1529 se promulgó la Bula de Redención, Cristóbal de Haro y Gonzalo de Burgos operaban en Burgos, Cuenca, Coria, Plasencia, Santiago, Lugo, y Mondoñedo. Haro operó solo en las Baleares, y con López de Calatayud en las islas y Tierra Firme de las Indias. El 30 de diciembre de 1530 Haro pagó a los Fugger

y los Welser 13.188.722 maravedíes, quedaban pendientes 26.191.902 maravedíes. Haro y los mercaderes de su entorno volvieron a los negocios habituales, aunque no dejaron de ser nexo entre los grandes —Fugger, Welser, Grimaldo, Vivaldo, etc.— y la Corona.

Cristóbal de Haro aportó como factor de la Casa 9.375.000 maravedíes. Financiaba con el aval de los Fugger y los Welser, con los fondos recaudados de la Bula de Cruzada que se centralizaban en Burgos, y con algunos otros inversores menores, que no pequeños, de su entorno. Cristóbal de Haro nunca recuperó todo lo invertido,

pero le cupo la gloria de haber sido junto a Fonseca armador de la expedición que demostró que la tierra es esférica. Cristóbal de Haro dotó una capilla en la iglesia de San Lesmes de Burgos, donde está enterrado junto a su mujer, Catalina de Ayala. En el túmulo aparece el escudo de armas que la Corona le otorgó. En él figuran las Columnas de Hércules con el lema *Plus ultra*, las cinco naves, las especias y otros motivos que ensalzan su carácter emprendedor. Otra cuestión es que a día de hoy es preciso hacerle recuperar el lugar que le corresponde junto a Elcano en el imaginario colectivo. Recientemente, la ciudad de Burgos le ha honrado poniendo su nombre a un pasaje en el casco histórico.

Diego de Covarrubias

Diego de Covarrubias era un mercader vecino de Burgos, contino de la Casa del Rey, que fue socio de Cristóbal de Haro en Lisboa y accionista de la expedición de Magallanes. Como se ha mencionado, en 1522, antes del regreso de Juan Sebastián Elcano con la nao *Victoria*, Covarrubias presentó, junto a Juan de Mota, un memorial proponiendo al Emperador la posibilidad de celebrar capitulaciones para ir a hacer descubrimientos al Maluco o a Bandán²⁸. Algo muy significativo del carácter y el buen hacer profesional de Cristóbal de Haro es que Mota y él exigían que, de aprobarse su proyecto, la tenía que armar Cristóbal de Haro y no otro. Aunque en esa ocasión no se pudo aceptar la propuesta —por la diatriba sobre el antimeridiano de Tordesillas con Portugal—, Covarrubias obtuvo la merced de incorporarse en la armada de Loaysa como factor general, nombrado el 13 de mayo de 1525.

Diego de Covarrubias, factor general de las Islas Molucas y de la contratación de Tidore, debía trabajar —según las instrucciones recibidas²⁹— en permanente colaboración con el gobernador de las islas, Loaysa, y los otros dos oficiales, tesorero y contador. Como oficial de la Casa desde A Coruña encargó en Calahorra tres mil varas de holanda³⁰ —lienzo muy fino de que se hacen camisas, sábanas y otras cosas— para la armada de la especiería³¹. Covarrubias embarcó rumbo a la Especiería en la nao *Sancti Spiritus* cuyo capitán era Juan Sebastián Elcano. Formaban parte de la armada de siete naves que Cristóbal de Haro avió en A Coruña para volver a la Especiería y consolidar la infraestructura del negocio.

La *Sancti Spiritus* naufragó en enero de 1526 en la costa patagónica o al embocar el estrecho; sus tripulantes fueron recogidos. Diego de Covarrubias, que ya estaba enfermo, falleció el 17 de abril en la ensenada de San Jorge o en el estrecho —según distintos testimonios-. En su lugar fue nombrado factor de la armada Juan de la Cueva³², que era contino real y estaba en Burgos. Juan de la Cueva era contino —criado continuo— del Rey³³; nunca llegó a ir a las islas especieras. Juan Sebastián Elcano reflejó en su testamento, además de otras mandas, el dinero que le debía la Corona a través de la Casa de la Contratación de A Coruña; las cuentas pendientes que tenía

28 AGI.PATRONATO,46, R.28.

29 AGI.PATRONATO,37, R.16. 13-05-1525.

30 AGI. INDIFERENTE,420, L.9, F.202R. 25-08-1523, Valladolid.

31 AGI.INDIFERENTE,420, L.9, F.201V. 25-08-1523, Valladolid.

32 AGI. PATRONATO, legajo 37, Ramo 28.

33 AGS. Cámara de Castilla (CCA), Cédulas (CED),9,205,6. 28-09- 1504, Medina del Campo.

con Cristóbal de Haro, y las mercancías que llevaba a medias con Diego de Covarrubias y Francisco de Burgos. Los vínculos terrestres se prolongaban en la mar.

Respecto a la Casa de la Contratación en Tidore, Mazón aporta el relato de Gonzalo Gómez de Espinosa, el último capitán de la primera vuelta al mundo: hicieron tres casas, al estilo del país. En una se almacenaron 2.000 quintales de clavo y otras mercaderías; otra era la residencia «oficial» de las autoridades y la tercera sirvió para guardar los repuestos necesarios para las naves. Todo estaba registrado en un albarán. Juan Campos, Diego Arias, Luis de Molino, Alonso de Mora y Maestre Pedro se quedaron en la isla a cargo de todo, y esperando la siguiente armada, que fue la de Loaysa-Elcano. En ella iba como factor de la Contratación de esta Casa de la Especiería Diego de Covarrubias, que nunca llegó (Mazón, 2022: 91-93).

La *San Lesmes*, arrastrada por las corrientes, no cruzó el estrecho, sino que descendió más al sur del Cabo de Hornos y descubrió el Mar de Hoces —así llamado en honor a su capitán Francisco de Hoces— a 55° de latitud sur, el mal llamado paso de Drake. Solo la *Santa María de la Victoria* pudo aportar en Tidore, donde el burgalés Diego Salinas dirigió la Casa de la Contratación en sustitución de Covarrubias y el capitán Hernando de Torre —natural de Frías, Burgos— defendió las posiciones castellanas mientras lo fueron y un poco más. En mayo de 1529 Carlos I vendió las Molucas a Portugal, pero la noticia tardó en llegar.

Francisco de Burgos

Francisco de Burgos, sobrino de Cristóbal de Haro, fue otra pieza clave en el entramado especiero. En el testamento de Juan Sebastián Elcano aparece como socio en algunos negocios. Su gestión en los viajes especieros se prolongó años después de la expedición de 1525. En 1534, Burgos rindió las cuentas de los 382.387 maravedís que recibió del tío Cristóbal, como factor de la Casa de la Contratación de la Especiería, para las naos construidas para esa navegación en los años 1522-1525³⁴. El hecho de que necesitó más de cien pliegos para hacerlo muestra que a don Cristóbal le gustaban las cuentas pormenorizadas y que el sobrino Francisco las llevaba al detalle, maravedí a maravedí. Estas cuentas incluyen los 33 pliegos en los que Nicolás de Arteita expuso los asientos contables sobre las naos de Vizcaya en los años 1521-22³⁵. En 1536 presentó las cuentas de los navíos que se hicieron —financiados por Nicolás de Arteita, Diego de Covarrubias y Juan de Mota— entre 1521-22, cuando los dos últimos propusieron una expedición propia, que al final se sumó a la armada preparada en A Coruña³⁶.

Tanto el sobrino como el tío figuran entre las personas a quienes la Corona acreditó para que pudieran vender juros³⁷. A Enrique Ehynger le fijaron el límite en 105.000 ducados, en 1526; era uno de los factores de los Welser y como es sabido, estos recibieron en pago, y en las personas del propio Ehynger y de Gerónimo Sayler la licencia para el tráfico de esclavos por la concesión a Lorenzo de Gorrevod, y más

34 AGI.CONTADURIA,425, N.2, R.1. 1534.

35 AGI. CONTADURIA,425, N.2, R.1. 1534.

36 AGI.CONTADURIA,425, N.2, R.2. 1534-1536. Burgos, 07-12-1521.

37 AGS. CCA, DIVERSOS (DIV), 48, 68.

tarde la explotación de Venezuela. Otro de los autorizados fue el burgalés Juan de Aranda, tesorero de la Casa de la Contratación de Sevilla; en su caso se trataba de restituir a las personas a quienes se había incautado oro de Indias en 1523. Alonso Gutiérrez de Madrid tuvo un margen de hasta 200.000 maravedís para finiquitar la cuenta debida por la armada que trajo a Carlos I a España en 1517, y otros 150.000 ducados sin aplicación concreta. Tampoco sabemos para qué tuvo que vender el condestable de Castilla —Juan Sánchez de Velasco y Tovar— los 100.000 ducados en juros. A Cristóbal de Haro se le asignaron dos ventas de hasta 25.000 ducados cada una para las armadas especieras.

Por otra parte, vemos a Francisco de Burgos inmerso en las relaciones financieras tejidas a cuenta —y nunca mejor dicho— del Emperador Carlos. En 1523 el Consejo de Indias requería su presencia con las cuentas de la armada de la Especiería, que fue al mando del comendador [García Jofré de] Loaysa³⁸. Burgos asentó una capitulación en nombre de Juan de Castro Londres, Juan de Astudillo, Diego López Gallo, Juan de Santo Domingo y García de Santa Cruz con los oficiales de la Contratación de Sevilla. Los mercaderes burgaleses habían ofrecido entregar para don Carlos 120.000 ducados en Flandes y 120.000 en Amberes³⁹. Este asiento no se cumplió, y Francisco de Burgos fue apartado de la nueva negociación⁴⁰ entre los oficiales, Mafeo de Taxis, Enrique Ehynguer —por ellos y en nombre de Rodrigo de Dueñas— Hernando Daza, Nicolao Baquerín, Reinaldo Estroz, Francisco Corsini y Alonso López. Francisco de Burgos como apoderado del fallecido Diego de Covarrubias, factor de la Contratación en las Molucas, reclamaba los sueldos pendientes para los herederos de Juan de Huelva, Gutierre de Tañón y Juan Benavides. Igualmente, con los herederos de Antonio del Río, grumete, que era su propio esclavo⁴¹. Haro y Burgos tuvieron que examinar a petición de su heredero, Francisco de Arteita, lo que gastó Nicolás de Arteita, su hermano difunto, en hacer las naves para el viaje a las Molucas, entre 1521 y 1522⁴².

Con su tío Cristóbal realizó operaciones crediticias importante, no ya en el ámbito del negocio especiero, sino más allá. Se comprometieron, por ejemplo, al pago en juros, sobre las riquezas de Hernando Pizarro, de los 112.500 maravedís, incautados a Francisco González⁴³; así como de los 300.000 incautados a Gómez de Prado, a librar en santo Domingo⁴⁴. Además, entró de lleno en las gestiones del tráfico negrero.

Bernardino Meléndez

Tal vez el más desconocido de los gestores especieros en A Coruña, de Bernardino Meléndez sabemos que era de Burgos; que tenía un hermano llamado Felipe con el que pleiteó por la herencia de su padre, Martino Meléndez de Gumié, que

38 Real Cédula a Francisco de Burgos para que se presente al Consejo de Indias a terminar las cuentas que tiene pendientes con el dicho Consejo referentes al despacho de la armada de la Especiería, que fue al mando del comendador [García Jofré de] Loaysa. AGI.INDIFERENTE,422, L.14, F.16R-16V. 23-09-1529.

39 AGI.INDIFERENTE,1961, L.3, F.226V-228. 03-09-1535, Madrid.

40 AGI.INDIFERENTE,1961, L.3, F.252V-253V.31-03-1535, Madrid.

41 AGI.PATRONATO,40, N.1, R.3. 1551. Juan de Huelva, maestre de la nao *Victoria*; Gutierre de Tañón, sobresaliente de la nao Santi Spíritu; Antonio del Río, grumete y Juan Benavides, tesorero de la nao *Santa María del Parral*.

42 AGI.INDIFERENTE,422, L.16, F.145V-145BIS. 15-12-1534.Madrid.

43 AGI.INDIFERENTE,423, L.18, F.8R-8V. 14-06-1537, Valladolid.

44 AGI.INDIFERENTE,423, L.18, F.6V-7V. 14-06-1537, Valladolid.

era tesorero⁴⁵. Nombrado tesorero de la Casa de la Contratación de la Especiería en A Coruña, Bernardino se desplazó a esta ciudad dónde comenzaron sus trabajos. Sobre los preparativos de la armada de Loaysa-Elcano tenemos información gracias a las cartas frecuentes que escribió a Carlos I dándole cuenta de cómo iban las cosas. Entre el 5 de febrero y los primeros días de agosto de 1523 —la última carta no tiene fecha, pero dice que han trascurrido dos semanas desde la anterior, que es del 24 de julio— se ocupó de abastecer los navíos de la expedición de Loaysa⁴⁶. En ese tránsito de gestiones le ayudaba Francisco de Mejía, oficial enviado por el rey a A Coruña; iban lo más deprisa que podían para no estorbar la salida de la armada. Ya estaban recogiendo y preparando la carne, el pescado, los vinos de Betanzos y Ribadavia y el bizcocho. Era tiempo de «malas aguas» —siempre, la lluvia en Galicia— y tenían dificultades para reunir la cantidad de bizcocho que hacía falta, porque no se podía separar el grano de la paja en la era. Tanto era así que, en 1531 Marcos Martínez, de Rota, no había terminado de pagar a Meléndez lo que debía del bizcocho⁴⁷. Desde luego, como sabemos por la siguiente carta, la cantidad era importante: Cristóbal de Haro les pidió 2.500 quintales.

Meléndez se encontró con un problema —lógico, visto desde la perspectiva de los vinateros de Betanzos— cuando comprobó que estos nunca guardaban su mejor vino para la armada. Llegaron refuerzos materiales desde Flandes; una nave aportó en Muxía y desde A Coruña enviaron a dos volanteros que ayudaran a llevarla hasta el puerto de la ciudad. Además, escribía el tesorero al rey, la costa de Galicia era muy peligrosa, por lo que la hacienda o cualquier otra cosa que llevaran las naves y que hubiera que acarrear a tierra debía hacerse con mucha precaución, porque había muchos «armados». En su tercera misiva (11 de junio) insistía en este punto: si don Carlos mandaba ir a los navíos desde Bilbao a por las provisiones debía hacerse con mucha precaución porque los ladrones y saqueadores convertían una operación sencilla en una maniobra de alto riesgo. De hecho, la decisión real fue la de armar algunos navíos para que guardaran las costas, lo que aumentó la necesidad de bastimentos, ya que era la Contratación de la Especiería quien tenía que enviarles las viandas. Por otra parte, mientras buscaban quintales de bizcocho, vino y aros de hierro para las pipas, surgió una cuestión espinosa de competencias. Meléndez pidió al Rey que el dinero se lo entregaran siempre a él —que era el tesorero— porque algunos le puenteaban dándoselo a Francisco Mejía, cuando era una competencia de su oficio.

El gobernador del Reino, Antonio de la Cueva, consiguió que Juan Pita, que guardaba su nao en Viveiro se llegase con ella hasta Laredo cargada con 4.500 cántaras de vino, 550 quintales de carne; 103.000 sardinas y 1.600 rayas (puede referirse a la raya común —*rajidae*— o a tiras finas de carne de ballena preparada). Todo para las naves de guardar la costa que se estaban armando en ese puerto. Quince días después Bernardino Meléndez, en su última carta al Rey, refería como la nao que

45 ARCHV.PL CIVILES, ALONSO RODRÍGUEZ (D), CAJA 93,6. 1533-35.

46 AGI. Patronato, 37. Ramo 10. Todas las cartas tienen la misma firma.

47 AGI.CHILE,165, L.3, F.20R-20V. 31-08-1531, Ávila. Real Cédula al alcalde mayor y alcaldes ordinarios de Rota, para que obliguen a Marcos Martínez, vecino de dicha villa, a pagar a Bernardino Meléndez, tesorero de la armada de la Especiería y a Cristóbal de Aguilar, mariscal, lo que quedó debiendo del importe de la provisión de bizcocho que hizo para la armada.

llegó de Flandes había traído mercería para las naves de Loaysa; además habían aportado dos urcas cargadas de mástiles, vergas, alquitrán, pez y holandas. El factor Haro recibió y registró todas las mercaderías y dió cuenta al Consejo de Indias. Se utilizó como almacén una casa contigua a la de la Contratación que pertenecía a Juan de Villanueva⁴⁸. Respecto a las naves, sabemos que la *Anunciada* fue entregada con todos sus pertrechos y la escritura ante Cristóbal Polo a Simón Cano, por Meléndez y Francisco de Burgos en 1525⁴⁹.

Fernando de Torre

Natural de Frías (Burgos). Enrolado en la armada a la Especiería, Fernando de la Torre participó en la expedición a la Especiería que, al mando de García Jofré de Loaysa, partió de A Coruña el año 1525. Llegó a esta ciudad acompañando a Loaysa, de quien parece que era criado (Mazón, 2024: 338); Mazón refiere que antes lo fue de Álvaro de Zúñiga. Fue uno de los pocos hombres que llegó a la Especiería. Una vez en las islas Molucas, Martín Íñiguez de Carquizano lo designó capitán de defensa en tierra. Cuando Carquizano murió fue elegido en asamblea popular capitán general y gobernador, liderando la contienda abierta contra los portugueses en las islas Molucas. Era el 12 de julio de 1527.

Torre resistió con sus hombres en una improvisada fortaleza en Gilolo durante años los ataques portugueses hasta que tuvo que rendirse ante Jorge de Meneses. Aunque según el acuerdo los españoles se desplazarían a Maquien, con la condición de no poder comerciar con especias ni aliarse con los reyezuelos enemigos de Portugal, al final fueron trasladados a Goa. Allí tuvieron noticia de la retroventa de las islas especieras por el tratado de Zaragoza de 1529. Después de arduas negociaciones, Torre, Urdaneta y otros 22 supervivientes volvieron a Castilla en 1536. Las Casas de la Contratación de la Especiería en A Coruña y las Molucas habían dejado de existir, si bien Torre intentó defender esta. Reconocido y premiado por su servicio, murió en Toledo en 1539, cuando se preparaba para viajar a Guatemala y, desde allí, volver a cruzar el Pacífico.

De las Molucas trajo a Castilla a sus criados Catalina y Alonso. Desde Tidore había escrito a don Carlos refiriéndole todo el derrotero del viaje, los trabajos que habían pasado los cristianos en aquellas partes, y la llegada de la armada que envió Hernán Cortés desde Nueva España, al cargo de Álvaro de Saavedra. Desde Gilolo, Fernando de Torre escribió más adelante a Cristóbal de Haro dándole noticias y mencionando al Diego de Salinas⁵⁰, de familia mercantil burgalesa. Como a Urdaneta, con quien se había repartido la documentación, esta le fue confiscada: ningún papel o carta llegó a Castilla. La Torre do Tombo de Lisboa los guarda celosamente.

48 Real cédula a Bernardino Meléndez, tesorero de la Casa de la Contratación de la Especiería, para que envíen al Consejo de Indias, relación exacta de lo que haya acerca de los doce ducados que reclama Juan de Villanueva por el alquiler de una casa en A Coruña durante dos años y medio en la que se tenían los bastimentos para construir las naos de la armada de la Especiería que fue al mando de Simón Alcazaba. AGI.INDIFERENTE,422, L.14, F.19R-19V. 08-10-1529, Madrid.

49 Real Cédula ordenando a Simón Cano, vecino de Coruña, rendición de cuentas de la carabela *La Anunciada* con todos sus pertrechos, recibida, con escritura ante Cristóbal Polo, de manos de Bernardino Meléndez, tesorero de la Especiería, y de Francisco de Burgos en 1525. AGI.INDIFERENTE,422, L.16, F.157V-158R. 06-02-1535, Madrid.

50 PT/TT/CC/1/48/62. 03-01-1532 en Gilolo.

Diego de Salinas

Salinas también era miembro de una familia mercantil de Burgos. Al zarpar de A Coruña, en 1525, iba en la *Anunciada*, pero en algún momento se pasó a la *Santa María de La Victoria*. Al morir Covarrubias, el factor de la Casa en Molucas, en el viaje, fue sustituido por Diego de Solier (Mazón, 2024: 325), quien a su vez declinó el cargo en Salinas. Después de las arduas batallas contra los portugueses, cuando por fin Torre tuvo que capitular ante Jorge de Meneses, Salinas intervino como correspondía a su condición de factor de la Casa de la Contratación. Requirió al capitán portugués, ante el contador Hernando de Bustamante, que se hiciese una relación por escrito de todo lo que había en la factoría y en la fortaleza. Así el rey Carlos podría reclamarlo al rey de Portugal con conocimiento de causa. Meneses llamó a Vicente de Fonseca para que entregase las mercaderías y otras cosas que había en la factoría y fortaleza y lo pusiese a buen recaudo. A Salinas no le dejaron ejercer su oficio en este acto final.

Diego de Salinas escribía en 1532 su tercera carta al emperador Carlos V desde la isla de Tidore, en el Maluco⁵¹. Le detallaba los principales sucesos ocurridos tanto a él mismo como a sus compañeros de las expediciones de Loaysa y de Saavedra. Así, el factor burgalés del Maluco lanzaba una nueva petición de auxilio desesperada desde el otro lado del mundo. De forma muy expresiva y ordenada, Diego de Salinas narraba con claridad el difícil equilibrio en que vivían, con alianzas, traiciones, y recelos mutuos a tres bandas con los portugueses y los indígenas. Exponía también sus temores y lo que motivó las difíciles decisiones de los castellanos, ofreciendo mientras ejemplos muy claros de la mentalidad de la época, en la que la fidelidad al rey y la fe eran determinantes. Diego de Salinas terminó muriendo en el Maluco «por octubre de 1533», según contó Andrés de Urdaneta.

Alonso de Salamanca

Burgalés y mercader, perteneció a una familia tentacular, como los Haro. Vivió en Lisboa y trabajó allí como socio de Cristóbal de Haro en la compra venta de especias. En 1512, como se ha mencionado, se marchó a Goa para lucrar la pimienta a pie de puerto⁵² y evitar las grandes pérdidas que suponía la intermediación. Ya en el ámbito coruñés del negocio especiero, capituló junto a Haro con Diego García para su viaje especiero⁵³ que acabó en el Río de la Plata. Además, hizo algunas otras gestiones relacionadas con la Armada de Loaysa, como el pago al convento de san Francisco en A Coruña por las misas aplicadas por el feliz éxito de la Armada⁵⁴.

Volviendo a su linaje mercantil, parece que la familia tuvo buenas relaciones con los portugueses. Fray Bernardino de Salamanca recibió en su convento de San Pablo

51 Carta de Diego de Salinas, de la expedición de Loaysa, escrita en la isla de Gilolo (Molucas) al Emperador Carlos I, 28-02-1532. Arquivo Nacional Torre do Tombo (Lisboa) Corpo Cronológico, Parte II, m.º 173, n.º 162 PT/TT/CC/2/173/162 Carta de Diogo de salinas para d. João III, sobre o relato de algumas acções que ele e outros fizeram na India.

52 PT/TT/CC/2/35/122. 26-11-1512.

53 AGI.INDIFERENTE, 415, L.1, F.23-24V. 14-08-1525, A Coruña. Escritura de Capitulación entre el conde D. Hernando de Andrade, Cristóbal de Haro, Ruy Basante y Alonso de Salamanca y Diego García, vecino de Moguer, para la armada que han de hacer para descubrir en el océano meridional

54 AGI. JUSTICIA, 1162, N.1. 23-05-1532 y 15-06-1532.

de Burgos una limosna bien sustanciosa del rey Manuel: un quintal de pimienta, una arroba de canela y otros fardos⁵⁵; se encargó Joao de Sa, Tesorero de la Casa da Especiaria, en la Casa da India⁵⁶. Fray Miguel de Salamanca hizo al menos una embajada en Lisboa⁵⁷ y fray Cristóbal de Salamanca recibió de la reina otras espléndidas limosnas en su convento de Tordesillas⁵⁸. Por último, no deja de ser curioso que ambas familias —Haro y Salamanca— eligieran la iglesia de San Lesmes de Burgos, para enterrarse, unos en el lado de la Epístola y otros en el del Evangelio.

6. EL MERCADO MOLUQUEÑO POTENCIAL

Para tratar de hacernos cargo de qué era tan atractivo en las Molucas como para justificar el esfuerzo realizado por la Casa de la Contratación de A Coruña es importante leer, entre otros, a Andrés de Urdaneta. El marino, después religioso, vivió en las islas el tiempo suficiente para poder ser muy concreto. En su relación señalaba, en primer lugar, las islas productoras de las distintas especias. Por ejemplo, el clavo se recoge en Tidore, Ternate, Motil, Maquián y Bachán. Hay muchas otras islas, pero no lo producen. Ponderó, además, las cifras habituales o medias de recogida en cada una de ellas. Por ejemplo, en Ternate y en Maquián podían llegar a recogerse 3.500 quintales en cada una; el problema es que los portugueses tenían allí una fortaleza en la primera. En Tidore, donde vivieron los castellanos, otros 3.000; 1.000 en Motil y 600 en Bachán.

El propio Urdaneta manejaba cifras para el Rey Carlos. Cuando llegaron a Molucas en la expedición de Loaysa, un bahar (algo más de cuatro quintales) de clavo costaba dos ducados. Cuando se fueron rumbo a Lisboa, unos años después, costaba diez. El comercio depredador de los portugueses alzó los precios. En Banda se recogía nuez y macis; el bahar pesaba más que en Molucas —si era de nuez cinco ducados, si de macis, siete— y podían llegar a lucrar unos siete mil quintales de nuez, y mil de macis. También había muchas otras islas dónde se podía recoger algo de oro; en Gailibú e Lalibú lo había en gran abundancia. Ese mercado lo habían descubierto ya los chinos que comerciaban con el oro y las perlas de Bendenao —donde, además, crecía la canela— y Cebú con una flotilla de juncos cada año. No hay que olvidar Batachina (Gilolo o Halmahera) dónde había abundancia de recursos para la supervivencia de los forasteros: gallinas, cabras, puercos, arroz, pescado, vino, palmas, coco y pan de palo. En varias islas había jengibre, que los portugueses llevaban seco a Lisboa.

También en las Célebes había oro; en cambio en Tubuzu, Java, Timor y Burney (Borneo) podía encontrarse hierro. Los javaneses están deseosos de comerciar con los castellanos ya que son enemigos de los portugueses; tenían grandes cantidades de pimienta. Es significativo el comentario de Urdaneta «otras muchas islas hay alrededor del Maluco, aunque nosotros no hemos tratado en ellas, que largamente habría que descubrir y señorear»⁵⁹. Los portugueses comerciaban por todas las islas

55 PT/TT/CC/1/25/43. 20-09-1519.

56 Alvará del rey Manuel. PT/TT/CC/1/25/43. 20-09- 1519.

57 PT/TT/CC/1/21/96. 03-05-1517.

58 8.000 reais. PT/TT/CC/1/ 32/34. 22-04-1525. Cuatro años más tarde, 17.600. PT/TT/CC/1/42/91. 1529.

59 Relación de Andrés de Urdaneta. AGI, PATRONATO,37, R.36.

y ganaban mucho dinero. Restringían las cantidades que aportaban en Lisboa, pero tenían un mercado impresionante en Ormuz, a la entrada del mar de Persia. Allí comerciaban con moros, que distribuían los productos por Arabia, Turquía, Persia y toda Asia. Urdaneta debió reflexionar sobre el asunto, porque escribió al rey una propuesta en el mismo sentido:

«Si V.S.M. fuera servido de mandar tener contratación en Maluco para que se traiga a España todo el clavo que se coge en las dichas islas, y por el consiguiente la nuez moscada y la macis, de necesidad han de acudir de todas partes a comprar dicha especiería e droguería, a cualquier parte que V.M. fuera servido de mandar poner la contratación. Porque sepa V.M. que no hay en el universo —en lo que está descuberto— otro clavo, ni nuez, ni macis sino lo de las dichas islas».

Parece sugerir en este texto que no era necesario institucionalizar nada, levantar otra casa, porque se trataba en realidad de comprar y vender y se podía hacer sencillamente con iniciativa. Terminaba cifrando las ganancias e intereses de la Corona en más de seiscientos mil ducados.

EPÍLOGO

El 4 de noviembre de 1524, unos meses antes de la partida de la expedición de Loaysa-Elcano murió en Burgos el obispo Juan Rodríguez de Fonseca. Un año antes había hecho testamento, y pocos días antes añadió un codicilo y dos autos. Entre las mandas, hay algunas con ecos especieros, que es necesario destacar. En la 27 refleja que tiene dudas sobre si ha saldado las cuentas pendientes con Nicolás de Arteita, Cristóbal de Haro, el jurado Fernán Vázquez, que gestionó la bula de cruzada, algunos de cuyos fondos se encauzaron hacia los viajes a Molucas. En varias mencionaba a Francisco de Valenzuela, el tesorero de la veintena. Todos ellos estuvieron vinculados de una forma u otra a la organización de las armadas especieras.

Por otra parte, Juan Rodríguez de Fonseca y su hermano Antonio de Fonseca; Cristóbal de Haro y su mujer Catalina de Ayala; Alonso de Salamanca; Francisco de Burgos y su mujer Ana de Motar formaron parte de quienes compraron juros. Según las cuentas de la Corona, Hilario Casado afirma que el 25% de quienes apoyaron así las expediciones, eran burgaleses. En las variadas mandas relativas al Hospital de la Asunción y los dos santos Juanes de Toro, nombró en el documento al prior de San Ildefonso de Toro visitador del hospital que Fonseca había fundado en Toro; el convento era un lugar de su confianza. En la 24 legó 80.000 maravedís de sus bienes al convento de Santa Dorotea de Burgos para acabar las obras. Es interesante cotejar el dato que proporciona Hilario Casado: además de los muchos burgaleses que compraron juros para financiar las expediciones, figuran también —precisamente— los conventos de santa Dorotea, san Ildefonso y la Madre de Dios (Casado Alonso, 2019: 54). No he podido localizar este último; tal vez pudo ser el de Sanlúcar de Barrameda, en el que profesaron dos hijas de Hernán Cortés.

Don Juan de Fonseca, encargado de los asuntos americanos desde 1493, estuvo en el comienzo de la aventura especiera, como ya se ha comentado, a la hora de obtener para los burgaleses —y los gallegos— el monopolio especiero. Solo alcanzó a ver el regreso de Elcano, las negociaciones con Portugal acerca del antimeridiano y los preparativos del viaje de Esteban Gómez, para el que hizo algunas sugerencias. Podemos decir que su fin llegó en el principio de la expectación por las Molucas. Con su clientela burgalesa, formada desde 1493, y especialmente entre 1508-20, había trabajado hasta ofrecer a la Corona la expedición de Magallanes-Cartagena-Elcano. Los Castro, los Burgos, los Haro, los Salamanca, los Polanco, los de la Torre, los Ayala —que estaban incluidos en la lista de aquellos a quienes el rey Fernando no había devuelto su dinero, estuvieron presentes en el negocio especiero, y algunos directamente en la casa de la Contratación de A Coruña. A su muerte, los clientes de Fonseca que quedaban y nuevos mercaderes de la red de negocio de Haro conformaron otra clientela, siendo este la nueva cabeza visible, y se emplearon a fondo en una empresa tan complicada, en todos los sentidos, como la especiera. Fue ruinosa, es bien cierto, pero muestra el carácter emprendedor y el talante increíble de estos burgaleses imprescindibles, hombres de su tiempo, que no tenían límite en sus proyectos.



Cartela funeraria de Cristóbal de Haro. En el texto se percibe como quiso priorizar que fue factor de la Casa de la Contratación de la Especiería en A Coruña. (Fotografía: Fernando Sánchez de la Rosa).

BIBLIOGRAFÍA CITADA

- AGUINAGALDE OLAIZOLA, F.B. (2022). «Magallanes, Haro y Elcano. Protagonistas y archivos de la circunnavegación». En D. Quiles Albero, N. González Heras, F.M. Valido-Viegas de Paula-Soares. *La audacia de dos monarquías. La primera vuelta al mundo y su época*. Madrid, Sílex, 09-67.
- ANGULO MORALES, A. ÁLVAREZ GILA, Ó. ARAGÓN RUANO, A. y ZABALLA BEAS-COCHEA, A. (Eds.) (2021). *Más allá del mito y la epopeya: El País Vasco y la expedición Magallanes-Elcano en el contexto de la primera globalización*. Madrid, Dykinson
- BASAS FERNÁNDEZ, M. (1994). *El Consulado de Burgos en el siglo XVI*. Burgos, Diputación Provincial de Burgos.
- CABRERO FERNÁNDEZ, L. (1994). «El empeño de las Molucas y los Tratados de Zaragoza: cambios, modificaciones y coincidencias entre el no ratificado y el ratificado» en *El Tratado de Tordesillas*. Sociedad Estatal de Conmemoraciones Culturales, Valladolid Tomo II. Págs. 1091-1132.
- CASADO ALONSO, H. (2019) «Burgos y el nacimiento de la primera edad global» en *Burgos, legua cero del viaje de Magallanes-Elcano. Una historia de Reyes, mercaderes y océanos*. Burgos, Fundación VIII Centenario de la Catedral de Burgos, 2021, 26-55.
- CUESTA DOMINGO, M. (2009). *A casa de contratación da Coruña*. A Coruña, Xunta de Galicia.
- FERNÁNDEZ ARRESTO, F. LUCENA GIRALDO, M. (2022). *Un imperio de ingenieros*. Barcelona, Taurus.

- FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, M. (1964). *Colección de los viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo XV*. Tomos 76 y 77. Madrid, BAE.
- GAMERO IGEA, G. (2022). «Burgos, los comerciantes y el Consulado del Mar. Conexiones mercantiles en el Siglo de Oro Hispano». En *El Consulado del Mar y los mercaderes burgaleses*. Burgos, Fundación VIII Centenario de la Catedral de Burgos. Burgos, 2021.
- GÓMEZ DÁVILA, N. (2024). *Escolios a un texto implícito*. Barcelona, Ediciones Atalanta.
- IBÁÑEZ PÉREZ, A (1990). *Burgos y los burgaleses en el siglo XVI*. Burgos, Ayuntamiento de Burgos.
- KELLENBENZ, H. (2000) *Los Fugger en España y Portugal hasta 1560*, Salamanca, Junta de Castilla y León.
- MARTÍN ACOSTA, M.E. (1992). *El dinero americano y la política del Imperio*. Madrid, MAP-FRE-América.
- MAZÓN SERRANO, T. (2022). *Espinosa, el último capitán de la vuelta al mundo*. Madrid, Encuentro.
- (2024). *La vuelta al mundo maldita*. Madrid, EDAF.
- PAYO HERNANZ, R. J.; MATESANZ DEL BARRIO, J. (2015). *La Edad de Oro de la Caput Castellae. Arte y Sociedad en Burgos. 1450-1600*. Burgos, Dossoles.
- RAMOS PÉREZ, D. (1992). «*El grupo financiero de Burgos en el momento que dominó la empresa ultramarina*». En *Primeras Jornadas de Historia. Burgos y América*. Burgos, Caja de Burgos, 131-157.
- ROMERO TALLAFIGO, M. (2020). *El testamento de Juan Sebastián Elcano. Palabras para un autorretrato*. Sevilla, Editorial Universidad de Sevilla, Junta de Andalucía.
- SAGARRA GAMAZO, A. (1998). *Burgos y el gobierno indiano. La clientela del obispo Fonseca*. Burgos, Caja de Burgos.
- (2005). «*Juan de Fonseca y el memorial de 1503: la creación de la Casa de la Contratación*». En A. Sagarraga Gamazo (coord.). *Juan Rodríguez de Fonseca: su imagen y su obra*. Valladolid, 2005. Seminario Iberoamericano de Descubrimientos y Cartografía. Instituto Interuniversitario de Estudios de Iberoamérica y Portugal (Universidad de Valladolid), 18-132.
- (2013). «*La empresa del Pacífico o el sueño pimentero burgalés (1508-1529)*», *Revista de estudios colombinos*, n.º 9, 21-36. Valladolid, Seminario Iberoamericano de descubrimientos y cartografía.
- (2022). «*De reyes y mercaderes. El entramado empresarial norteño, base del del viaje de Elcano*». En D. Quiles Albero, N. González Heras, F.M. Valido-Viegas de Paula-Soares, F.M. *La audacia de dos monarquías. La primera vuelta al mundo y su época*. Madrid, Sílex, 47-89.
- SAGARRA GAMAZO, A. (Coord.) (2019) *Burgos, legua cero del viaje de Magallanes-Elcano. Una historia de Reyes, mercaderes y océanos. Cristóbal de Haro, mercader burgalés*. Burgos, Fundación VIII Centenario de la Catedral. Burgos 2021.
- SARDONE, S. (2019) *Los préstamos forzados de Carlos V. El tesoro privado americano al servicio del Imperio (1523-1555)*. Sevilla, Instituto Hispano-Cubano de Historia de América.
- SERNA VALLEJO, M. (2021). «*la primera circunnavegación de la tierra, entre el derecho internacional, el derecho público de la monarquía y el derecho consuetudinario de los navegantes*». En A. Angulo Morales, O. Álvarez Gila, A. Aragón Ruano, A. Zaballa Beascoetxea (eds.). *Más allá del mito y la epopeya: El País Vasco y la expedición Magallanes-Elcano en el contexto de la primera globalización*. Madrid, Dykinson, 55-76.
- SZÁSZDI LEÓN-BORJA, I. (2008). «*La Casa de la Contratación de La Coruña en el contexto de la política regia durante el reinado de Carlos V*», *AFDUDC*, n.º 12, 905-914.
- VV.AA. (1994). *Actas del V Centenario del Consulado de Burgos (1494-1994)*. Burgos, Diputación de Burgos.
- ZULAIKA, D. (2019). *Elcano, los vascos y la primera vuelta al mundo*. San Sebastián, Fundación Elcano.





■ Alonso de Santa Cruz. As illas do Maluco 1539



DE A CORUÑA A LAS MOLUCAS: MERCADERES Y HOMBRES DE NEGOCIOS DEL NORTE EN LA FINANCIACIÓN DE LAS RUTAS A LA ESPECIERÍA¹

AMPARO RUBIO MARTÍNEZ

INSTITUTO DE ESTUDIOS GALLEGOS PADRE SARMIENTO
(CSIC-XUNTA DE GALICIA)

INTRODUCCIÓN

Tras el descubrimiento del Nuevo Mundo, Castilla y Portugal compitieron por un objetivo común, que consistió en explorar los territorios recién descubiertos y hallar la ruta de la Especiería navegando hacia el oeste, un proyecto que implicaba necesariamente encontrar un paso por el continente americano que permitiera conectar el viejo continente europeo con el sureste asiático, particularmente con las Islas Molucas, donde se cultivaban las famosas especias, tan cotizadas a comienzos del siglo XVI. Este proyecto, que en los primeros años cosechó importantes fracasos, comenzó a definirse con mayor precisión a partir de 1513, cuando el extremeño Vasco Núñez de Balboa descubrió el Océano Pacífico a la altura de Panamá. A partir de este momento, ambos reinos duplicaron sus esfuerzos por llegar al Maluco a través del continente americano.

Cuando el reino de Castilla tomó la iniciativa de patrocinar los viajes dirigidos a la Especiería, Portugal contaba ya con una dilatada trayectoria en los viajes de descubrimiento y exploración. Los exploradores portugueses habían conseguido llegar a Malaca en 1511, centro neurálgico en torno al que lograrían establecer sus primeros

1 El presente artículo ha sido realizado en el marco del grupo de investigación «Historia Social del poder desde la Edad Media», que dirijo en la actualidad en el Instituto de Estudios Gallegos Padre Sarmiento. Abreviaturas utilizadas: AGS (Archivo General de Simancas), EMR (Escrivánía Mayor de Rentas), INC (Incorporado), CCA (Cámara de Castilla), CED (Cédulas), CME (Contaduría de Mercedes), RGS (Registro General del Sello), AR-CHVa (Archivo Real Chancillería de Valladolid), AGI (Archivo General de Indias), AHUS (Archivo Histórico Universitario de Santiago) ANTT (Archivo Nacional Torre do Tombo).

contactos con las Islas de la Especiería. Castilla, por su parte, decidía involucrarse de lleno en el proyecto especiero a partir de 1518, cuando el experimentado marino portugués, Fernando de Magallanes, presentó a Carlos I su proyecto de llegar a las Molucas navegando por la ruta occidental, una propuesta que desde un principio fue apoyada por algunos de los más influyentes mercaderes, financieros y hombres de negocios burgaleses, además del poderoso obispo de Burgos, Juan Rodríguez de Fonseca, principal responsable de la política india a comienzos del siglo XVI. Junto al obispo Fonseca, el reputado mercader burgalés Cristóbal de Haro, desempeñaría también un papel fundamental a la hora de convencer al emperador sobre la viabilidad del proyecto de Magallanes. Haro conocía de primera mano los planes de este último, pues ambos habían coincidido unos años antes en Lisboa, donde habían colaborado en la organización de los viajes de exploración que el monarca portugués había dirigido al Nuevo Mundo, así como en la compraventa y distribución de especias, que, traídas de la India a través de la ruta oriental que dominaban los portugueses, se estaban comercializando desde la capital portuguesa.

Por otra parte, en la primera década del siglo XVI, los mercaderes burgaleses ya habían dado muestras suficientes de su interés en participar en las empresas y negocios vinculados al tráfico comercial con el Nuevo Mundo. Desde finales del siglo XV, el número de familias de mercaderes burgaleses asentadas en Sevilla dedicadas al tráfico comercial con América no había dejado de incrementarse, y lo haría más aún desde 1518 en adelante, cuando el monarca acabara dando luz verde al proyecto de Magallanes². Sin embargo, concluido el gran viaje que consiguió completar la primera circunnavegación de la tierra, los intereses de algunos de los principales mercaderes y hombres de negocios de origen burgalés se trasladaron al norte de la Península, concretamente a la ciudad de A Coruña, donde en diciembre de 1522 se crearía la Casa de Contratación de la Especiería. La fundación y apertura de esta nueva Casa de Contratación como polo económico opuesto a la de Sevilla, desde la que se gestionaba el tráfico comercial con América, fue la compensación del monarca al esfuerzo realizado por los mercaderes burgaleses en la financiación de la primera gran armada especiera. El objetivo de esta nueva fundación era claro y consistía en canalizar y gestionar los flujos comerciales del norte peninsular favoreciendo su conexión con otros puertos de la fachada atlántica europea³. El nombramiento del mercader burgalés, Cristóbal de Haro, como factor de esta nueva institución comercial, así como el de Bernaldino Meléndez, como tesorero de la misma, favoreció el interés de otros conocidos mercaderes y hombres de negocios burgaleses en asentarse en A Coruña, adonde acudieron atraídos por los posibles beneficios económicos que previsiblemente podrían derivarse de la empresa especiera. A partir de entonces, los hombres de negocios burgaleses vinculados a la Casa de Contratación coruñesa no dudarían en asociarse con algunos emprendedores gallegos -miembros destacados de la nobleza local, mercaderes, prestamistas, hombres de negocios en definitiva-, cuyos intereses no se adscribían exclusivamente a la tierra, sino que ambicionaban participar en otro tipo de negocios de mayor envergadura, especialmente los relacio-

2 Sobre el grupo de mercaderes y financieros burgaleses y su labor como promotores de los viajes a la Especiería véase Sagarra Gamazo, 2013, 2016 y 2022.

3 Sobre la Casa de Contratación coruñesa véase Százdi León-Borja, 2008, 2020a y 2020b; Manso Porto, 2024 y Cuesta Domingo, 2009.

nados con el comercio marítimo y el préstamo a la Corona, para lo que las armadas de la Especiería que en lo sucesivo se organizarían desde el puerto de A Coruña, constituyan una magnífica oportunidad de negocio.

Así, desde 1523 en adelante, mercaderes y hombres de negocios gallegos y burgaleses iniciarán una nueva andadura involucrándose de lleno en la organización y financiación de las nuevas armadas patrocinadas por la Corona de Castilla con destino a la Especiería. Con motivo de los 500 años del segundo gran viaje que la monarquía castellana patrocinó para explorar la ruta de la Especiería, la expedición comandada por García Jofré de Loaysa, se hace necesario rescatar del olvido y poner de relieve la contribución de los mercaderes y hombres de negocios del norte, que gracias a su esfuerzo y buen hacer, contribuyeron a hacer realidad este ambicioso proyecto. Es por ello que, en las páginas que siguen, trataremos de ahondar en el conocimiento de algunos aspectos relativos a la financiación de las armadas especieras, centrándonos específicamente en aquellas que partieron del puerto de A Coruña desde 1524 en adelante. La segunda parte del trabajo se centrará en analizar el origen, el perfil social y la trayectoria profesional de algunos de los principales mercaderes y hombres de negocios, especialmente los de procedencia gallega y burgalesa que desempeñaron un papel relevante en la organización y financiación de las distintas empresas especieras.

1. LA FINANCIACIÓN DE LAS EMPRESAS ESPECIERAS: EL FIN DEL MONOPOLIO REGIO Y EL RECURSO AL CRÉDITO PRIVADO

En los últimos años, se ha producido un avance significativo en el conocimiento de las circunstancias y acontecimientos que rodearon el primer gran viaje patrocinado por la monarquía castellana con el objetivo de alcanzar las islas de la Especiería, el viaje de Magallanes-Elcano. Sin embargo, pese a los resultados alcanzados, todavía son notables las lagunas que se observan con relación a las expediciones que, con el mismo objetivo, se organizaron algunos años después, así como en lo que se refiere al compromiso que adquirió la Corona a la hora de patrocinar dichas empresas, la organización y financiación de estas y la colaboración de la monarquía con una serie de inversores particulares —especialmente los mercaderes y hombres de negocios del norte peninsular—, decididos a invertir y arriesgar buena parte de sus capitales privados en lo que, *a priori*, consideraban un negocio altamente rentable desde el punto de vista económico⁴.

Un primer aspecto a tener en cuenta en relación con la financiación de los viajes a la Especiería es la colaboración que el Consulado de Burgos y los mercaderes burgaleses mantenían con la monarquía desde finales del siglo XV, actuando como prestamistas y acreedores al servicio de la Corona. Buena prueba de ello es el préstamo que efectuaron los mercaderes del Consulado burgalés en 1512, adelantando 14.000 ducados que se destinaron íntegramente a financiar la política india y los nuevos viajes de exploración dirigidos al continente americano con el objetivo de hallar el paso transoceánico que permitiera llegar a la Especiería⁵.

4 De especial interés resultan las *Actas del Congreso*, 2018.

5 Sagarra Gamazo, 2013: 22

Desde un punto de vista más general, se debe tener en cuenta que, desde finales del siglo XV y más concretamente con posterioridad a los viajes colombinos, se había producido un cambio sustancial en el modelo de financiación de las empresas de Ultramar, orientado a potenciar la inversión de capital privado en detrimento de los fondos aportados por la monarquía. Este cambio de estrategia determinaba que las empresas comerciales que se dirigieran en lo sucesivo al continente americano, serían lideradas y financiadas por sus promotores, a los que se otorgaría la explotación directa de las tierras recién descubiertas bajo supervisión de la Corona⁶. Este modelo de financiación mixta, que se ensayó en un primer momento con los viajes de carácter comercial dirigidos al Nuevo Mundo, tendría su réplica en la organización de los nuevos viajes de descubrimiento y exploración patrocinados por monarquía castellana para hallar y explorar las rutas de la Especiería. La entrada de capital privado que sirviera para financiar las empresas de la Especiería obedecía a una necesidad fundamental que tenía que ver con la delicada situación financiera que atravesaba la Hacienda Real Castellana desde principios del siglo XVI, con un gasto y una deuda pública que no había dejado de incrementarse, especialmente tras la llegada del príncipe Carlos a los reinos hispánicos. Ante esta nueva realidad y ante la incapacidad financiera de la Corona para asumir, con cargo al erario público, el elevado coste que implicaba continuar con los viajes a la Especiería, es lógico que ésta recurriera al crédito que ofrecían una serie de inversores particulares dispuestos a arriesgar una parte de su capital privado en la empresa especiera.

Por otra parte, es importante destacar también el papel prioritario que ejercieron los inversores extranjeros —alemanes, italianos y flamencos principalmente— a la hora de asumir los costes derivados de las armadas dirigidas al Maluco desde 1522 en adelante⁷. Y es que, si inicialmente el negocio de los descubrimientos se limitó exclusivamente a la participación de socios capitalistas *naturales* de los reinos de Castilla y Aragón, poco tiempo después el monarca decidía permitir la entrada de capital privado extranjero, invitando a mercaderes, financieros y hombres de negocios de otros reinos a colaborar en la financiación de las armadas dirigidas a la Especiería, así como en el suministro de la carga que debía transportarse a bordo de los navíos. La razón no era otra, sino la incapacidad de la Corona para recaudar el numerario suficiente con el que asumir los costes de las expediciones y por otra parte, la facilidad que ofrecían algunas de estas firmas comerciales extranjeras a la hora de movilizar elevadas sumas de capital para lo que los mercaderes y banqueros castellanos no estaban debidamente preparados⁸.

No es casual el hecho de que este decreto, expedido en Valladolid el 10 de diciembre de 1522, que permitía a los mercaderes y banqueros extranjeros tomar parte en las empresas de Ultramar, fuera redactado por el propio Cristóbal de Haro, habida cuenta de la estrecha relación que este reputado mercader burgalés mantenía con las principales firmas comerciales alemanas —Fugger— en un momento en el que ya

6 Sobre esta cuestión véase Martínez Ruiz, 2020: 276 y Bernal Rodríguez, 1992: 126.

7 En relación con la participación de los extranjeros en los viajes de descubrimiento véase Kellenbenz, 1985: 401-404; Kellenbenz, 2000: 212-230; Sardone, 2019: 230 y Bernal Rodríguez, 1992: 142.

8 Sobre el funcionamiento y capacidad financiera de los bancos de corte y de los bancos públicos locales Ruiz Martín, 1970: 15-48 y Marcos Martín, 2006: 345-348.

se estaba comenzando a organizar la segunda gran armada de Especiería que partiría del puerto de A Coruña al mando de García Jofré de Loaysa el 24 de julio de 1525⁹.

Es evidente, por tanto, que el procedimiento aplicado para financiar las empresas especieras se articuló sobre en una fórmula mixta, que combinaba la participación de capital público aportado por la Corona, con los adelantos de capital efectuados por inversores privados, muchos de los cuales actuaron como verdaderos socios capitalistas, asumiendo riesgos y beneficios en parte proporcional al capital invertido. Además del capital aportado por la Corona, que se materializó en muchos casos en incautaciones realizadas sobre los fondos de la Casa de Contratación sevillana, y del capital invertido por particulares, la monarquía puso en marcha una tercera vía para obtener mayor liquidez con la que financiar las empresas especieras. Esta nueva fórmula consistió en la venta de títulos de deuda pública —juros al quitar— sobre las rentas de la Corona y permitió ingresar a la Hacienda Regia una importante suma adicional y complementaria a las fuentes de financiación ya mencionadas.

La monarquía recurrió a esta tercera fórmula para financiar las empresas especieras a partir de 1524, ante el convencimiento de que el capital público aportado por la Corona y el capital privado adelantado por particulares resultaba insuficiente para cubrir el coste de las armadas. Para ello, Carlos I otorgó a Cristóbal de Haro tres facultades autorizándole a vender juros situados sobre las rentas ordinarias de la Corona por un valor total de 28.124.998 mrs. De este modo, mediante la venta de juros la monarquía reforzaba su contribución en la financiación de las empresas especieras con la colaboración del capital privado aportado por particulares, quienes adelantaban partidas de crédito a cambio de un interés a percibir sobre las rentas de la Corona. Cristóbal de Haro obtuvo una primera facultad para vender juros expedida en Burgos, el 20 de junio de 1524, cuyo objetivo consistía en captar numerario que ayudara a financiar la expedición Loaysa. A esta primera facultad real, se vendrían a sumar otras dos, expedidas en Valladolid el 28 de junio y 23 de octubre de 1527, respectivamente, y orientadas, en esta ocasión, a conseguir nuevos fondos para hacer frente a los gastos de la armada de Simón de Alcazaba, aunque finalmente esta nunca llegara a zarpar. Mediante este procedimiento, la Corona conseguía recaudar un total de 28.124.998 mrs. (9.375.000 mrs. por cada partida de juros) a partir de los adelantos de capital efectuados por pequeños inversores privados para la empresa del Maluco¹⁰.

El estudio pormenorizado de las cuentas conservadas en el Archivo General de Indias, en particular de las que se refieren a la primera gran expedición que salió del puerto de Sanlúcar en septiembre de 1519 al mando del navegante portugués, Fernando de Magallanes y del marino de Guetaria, Juan Sebastián Elcano, permite comprobar como fue el mercader burgalés, Cristóbal de Haro, el encargado de financiar el grueso de la expedición, adelantando un total de 1.880.126 mrs., una elevada suma que aportaba de su propio capital privado. La financiación de este primer viaje,

9 Sobre este asunto véase Kellenbenz, 2000: 217. Sobre el estatuto jurídico de los extranjeros en Castilla a principios del siglo XVI véase Morán Martín, en prensa.

10 Noticias acerca de estas tres facultades reales expedidas a favor de Cristóbal de Haro en AGS, EMR, INC, leg. 32, ff. 455-456.

cuyo costo global ascendió a 8.334.335 mrs., reunió la aportación de capital público y privado, correspondiendo algo más del 77% del total a las cantidades aportadas por la Corona (6.454.209 mrs.), mientras que el 23% restante correspondía a la inversión realizada por Cristóbal de Haro¹¹.

Es evidente, por tanto, el papel decisivo y fundamental que jugó Cristóbal de Haro en la empresa magallánica. Sin embargo, todo apunta a que detrás de las cantidades por él aportadas, en realidad se encontraran respaldando la operación las grandes casas de mercaderes y banqueros alemanes. No deja de ser significativo al respecto el hecho de que, una vez que Elcano desembarcara en Sevilla en 1522, fuera precisamente el alemán Enrique Ehinger —en este momento factor de los Welser—, uno de los principales compradores del cargamento de clavo que había llegado a bordo de la nao *Victoria*¹².

Es importante destacar también que las cantidades aportadas por inversores particulares se incrementaron de forma significativa en los viajes que se organizaron después, particularmente los que partieron de la península con posterioridad a la expedición Magallanes-Elcano. En el caso de las armadas dirigidas por el piloto portugués Esteban Gómez y el comendador García Jofré de Loaysa, que salieron del puerto de A Coruña entre los años 1524 y 1525, con apenas diez meses de diferencia, se calcula que el coste de ambas expediciones fue tres veces superior al invertido en la empresa de Magallanes. Así, se comprueba que, en el caso de las armadas de Gómez y Loaysa, cuyo coste global se calcula en 24.868.188 mrs., la Corona contribuyó aportando algo más del 70% del capital (17.749.500 mrs.), mientras que el 30% restante (7.118.688 mrs.) fue adelantado por una serie de inversores particulares, entre los que destacaron, una vez más, las principales casas comerciales alemanas junto al burgalés Cristóbal de Haro¹³.

Concretamente en la armada de Loaysa, que zarpó del puerto de A Coruña un 24 de julio de 1525, se invirtieron un total de 24.305.688 mrs., de los que al menos 17.354.261 mrs. fueron aportados por la Corona, mientras que la cantidad restante, unos 6.951.427 de maravedíes, se recaudaron gracias a las aportaciones realizadas por particulares¹⁴. Al igual que en el caso del viaje de Magallanes, la Corona ma-

11 Algunos datos sobre la financiación de las principales expediciones en AGI, Patronato Real, 37, Ramo 38 en D'Esposito, 1996: apéndices 1-3 y D'Esposito, 2003: 235-249; Sardone, 2019: 235 y Alonso Álvarez, 2022: 569.

12 Sobre este asunto véase Kellenbenz, 1985: 403. La noticia sobre la adquisición de clavo por parte de Ehinger y de los pagos realizados a la Corona en las ferias de Medina de Rioseco en AGI, PT, 34,35.

13 Las cantidades destinadas a financiar la expedición de García de Loaysa figuran, en la documentación contable, junto a las de Esteban Gómez, quizás por haber salido ambas expediciones del puerto coruñés con muy pocos meses de diferencia y obedecer a un mismo proyecto y objetivo, para el que se destinaron un total de 24.868.188 mrs., de los que únicamente 562.500 mrs., corresponden a las cantidades invertidas en la expedición del portugués Esteban Gómez. Así lo señala Alonso Álvarez, 2022: 570.

14 En función de la documentación consultada, se observan pequeñas diferencias en las cifras relativas al coste de las expediciones dirigidas por el piloto portugués Esteban Gómez y el castellano García Jofré de Loaysa. Sergio Sardone (2019: 254-255) cifra el coste global de ambas expediciones en un total de 24.868.188 mrs., correspondiendo 17.749.500 mrs., a las cantidades invertidas por la Corona y 7.118.688 mrs a las aportadas por inversores particulares. Por su parte, Luis Alonso (2022: 568-571), que sitúa en idéntica cantidad el coste global de ambas expediciones —24.868.188 mrs.— estima en 17.635.511 mrs. las cantidades aportadas por la Corona y en 7.232.677 mrs. las adelantadas por inversores particulares. Con relación específicamente a la armada de Loaysa, éste último autor (Alonso, 2022: 570) cifra el coste de la expedición en 24.305.688 mrs., de los cuáles 17.354.261 mrs. corresponderían a la suma aportada por la Corona, mientras que los 6.951.427 mrs. corresponderían a las cantidades

nifestó serias dificultades para hacer frente a las cantidades con las que se había comprometido inicialmente, de ahí que a partir de este momento el monarca decidiera recurrir a la venta de títulos de deuda pública como una solución eficaz para obtener mayor liquidez con la que financiar el viaje. Esto explica, por ejemplo, que el monarca otorgase una primera facultad a favor de Cristóbal de Haro en 1524, autorizándole a vender juros por valor de 9.375.000 de maravedíes y que entre los años 1524 y 1525 el propio Haro adquiriera dos juros por valor de 48.156 y 102.637 mrs. respectivamente, previo pago de un principal de 2.213.739 mrs. de principal que se destinarían íntegramente a financiar el proyecto especiero¹⁵.

**Tabla 1. FINANCIACIÓN DE LAS ARMADAS DIRIGIDAS POR LA CORONA DE CASTILLA A LA ESPECERÍA.
CANTIDADES APORTADAS POR LA CORONA Y POR INVERSORES PARTICULARES**

ARMADAS	TOTALES	CORONA		PARTICULARES	
		Valores (mrs.)	Valores (mrs.)	%	Valores (mrs.)
Magallanes-Elcano	8.334.335	6.454.209	77,4	1.880.126	22,6
Esteban Gómez- García Jofré de Loaysa	24.868.188	17.749.500	71,4	7.118.688	28,6
Sebastián Caboto	9.410.619	1.500.000	15,9	7.910.619	84,1
Simón de Alcazaba (no salió)	20.773.444	18.750.000	90,3	2.023.444	9,7
Total en Castilla	63.386.586	44.453.709	70,1	18.932.877	29,9
Saavedra-Cerón (desde México)	18.118.350		0,0	18.118.350	100,0
Total de las flotas	81.504.936	44.453.709	54,5	37.051.227	45,5

Fuentes: AGI, Patronato, 37, Ramo 38 en D'Esposito, 1996, apéndices 1-3; Sardone, 2019: 235 y Alonso Álvarez, 2022: 569.

En lo que se refiere a los inversores particulares que contribuyeron a financiar la expedición de Loaysa por un valor global estimado en 7.118.688 mrs., se comprueba cómo la mayor partida corresponde a las cantidades aportadas en efectivo por socios armadores capitalistas, que invirtieron un total de 5.681.250 mrs., una suma de la que algo más del 60% fue adelantada por los Fugger alemanes. Efectivamente, el detalle de las cuentas pone de manifiesto que fue Jácome Fugger el que tomó la iniciativa en la empresa, adelantando 10.000 ducados, si bien todo parece indicar que detrás de esta abultada cantidad, participaban aportando capital las otras casas comerciales de Augsburgo, dispuestas a asumir el riesgo y los posibles beneficios derivados del negocio¹⁶. Entre los inversores de procedencia extranjera, además de los Fugger, figuran los Welser, que contribuyeron a financiar la empresa de Loaysa con 2.000 ducados, la misma cantidad que aportó Haro, que fue la más elevada de todas las que adelantaron los inversores castellanos. Con menores cuantías colaboraron algunos

adelantadas por una serie de socios capitalistas privados. Al respecto véase también Sardone, 2019: 568-571.

15 Una primera facultad concedida por Carlos I a Cristóbal de Haro autorizándole a vender juros por valor de 9.375.000 mrs. de fecha 20 de junio de 1524 en AGI, Cd.2. «Fe de Peryañez. Contador de las mercedes del juro que vendió» en Sardone, 2019: 236-241 y 248-250. Una copia de estos juros en AGS, CME, leg. 112, f. 56 y 63 y EMR, Mercedes y Privilegios, leg. 156,3

16 Conforme a los datos que proporciona Kellenbenz (2000: 217), parece que el verdadero aporte de los Fugger fue de 4.600 ducados, mientras que los 5.400 ducados restantes corresponderían a las cuotas de sus socios ocultos, es decir otras casas comerciales de Augsburgo, dispuestas a asumir el riesgo y que oficialmente no aparecieron en el asiento. Sobre esta cuestión véase también Sardone, 2019: 243.

otros socios capitalistas, naturales o extranjeros del reino, como Fernán Yáñez¹⁷, de posible ascendencia portuguesa, quien contribuyó a financiar la expedición con 300 ducados, el doctor Diego Beltrán, miembro del Consejo de Indias que aportó 200 ducados, algunos reputados flamencos, la mayoría de ellos muy próximos al círculo cortesano del monarca, caso de Juan de la Tumba, quien aportó 150 ducados, el propio hijo de Cristóbal de Haro, Juan López de Haro, que contribuyó con idéntica cantidad, el secretario del Consejo de Indias, Juan de Sámano y algunos representantes destacados de la banca burgalesa —Lope Gallo y Alonso de Espinosa— que figuran aportando 100 ducados cada uno de ellos. Finalmente, con una cuantía notablemente inferior —50 ducados—, figura la aportación del flamenco Pablo de Gámara. En total, las cantidades en efectivo adelantadas por inversores particulares ascendieron a 15.150 ducados (5.681.250 mrs.), unas cifras que se verían incrementadas en otros 1.005 ducados (377.438 mrs.) aportados en mercancías y vituallas, así como por las cuantías que adelantaron los oficiales de la flota —capitanes, tesoreros y contadores que embarcaron en la expedición—, que se comprometieron a financiarla aportando un tercio del salario asignado por su participación en la misma.

Efectivamente, tal y como se comprueba en la Tabla 2, los aportes en mercancías y vituallas fueron proporcionados por el grupo de mercaderes y hombres de negocios oriundos del reino de Galicia, quienes tuvieron una participación especialmente destacada en la organización y financiación de esta segunda expedición. De las sumas adelantadas por los mercaderes y financieros gallegos, las más elevadas corresponden al conde de Villalba, don Fernando de Andrade¹⁸, quien realizó una aportación valorada en 685 ducados, por debajo de la cual se sitúa la de Vasco García de Betanzos, destacado prestamista y hombre de negocios de Betanzos que contribuyó a financiar la expedición con 200 ducados y, finalmente, las cantidades aportadas por Gutierre de Sandoval, uno de los mercaderes más acaudalados de la ciudad de Orense, dedicado a la distribución y exportación del vino ribeiro a través de los puertos gallegos¹⁹. En total, las aportaciones en mercancías y vituallas proporcionadas por el grupo de gallegos vinculados a la figura de Andrade, ascendieron a un total de 1.005 ducados (377.438 mrs.), una aportación verdaderamente significativa que, en términos absolutos, se situaría en tercera posición, solamente superada por las contribuciones de los banqueros alemanes y del propio Cristóbal de Haro²⁰.

Finalmente, las sumas adelantadas por los propios armadores-oficiales de la flota, quienes contribuyeron con el tercio de su salario, entre los 30.000 y los 150.000 mrs. No obstante, es posible que esta última cifra pudiese corresponder al salario anual en lugar de al trimestral, tal y como se deduce del examen de las distintas relaciones de cuentas conservadas en el Archivo General de Indias²¹.

17 Posiblemente de origen gallego y con vínculos familiares en el norte de Portugal, aunque podría tratarse también de Fernán Yáñez de Alcocer, continuo en la Corte, arrendador y recaudador mayor de las rentas reales de varios partidos fiscales castellanos, muchos de ellos situados en el norte peninsular.

18 Sobre la figura de Fernando de Andrade y su relación con Cristóbal de Haro desde 1522, véase García Oro, 1994.

19 Algunas noticias sobre Gutierre de Sandoval en Rubio Martínez, 2014: 124-126.

20 La relación completa de patrocinadores de la expedición de García Jofré de Loaysa en 1525 aparece bien detallada en Sardone, 2019: 254-255.

21 Sobre esta cuestión, más detalles en Sardone, 2019: 254-255.

Tabla 2. PATROCINADORES DE LA EXPEDICIÓN DE GARCÍA JOFRÉ DE LOAYSA. AÑO 1525

NOMBRE Y APELLIDOS	PROCEDENCIA	CANTIDADES APORTADAS (EN DUCADOS)	CANTIDADES APORTADAS (EN MARAVEDÍES)
Aportes en efectivo			
Jácome Fugger (Compañía)	Augsburgo (Alemania)	10.000	3.750.000
Bartolomé Welser	Augsburgo (Alemania)	2.000	750.000
Cristóbal de Haro	Burgos (Castilla)	2.000	750.000
Fernando Yáñez	Castilla	300	112.500
Doctor Diego Beltrán	Castilla	200	75.000
Juan López de Haro	Burgos (Castilla)	150	56.250
Juan de la Tumba	Flandes	150	56.250
Juan de Sámano	Castilla	100	37.500
Lope Gallo	Burgos (Castilla)	100	37.500
Alonso de Espinosa	Burgos (Castilla)	100	37.500
Pablo de Gámara*	Burgos (Castilla)/Flandes?	50	18.750
Total:	15.150		5.681.250
Aportes en mercancías y vituallas			
Don Fernando de Andrade	Coruña	685	256.875
Vasco García de Betanzos	Betanzos	200	75.250
Gutierre de Sandoval	Orense/Santiago	120	45.313
Total:	1.005		377.438
TOTAL:	16.155		6.058.688

Fuentes: AGI, Patronato, 37, Ramos17 y 38. Tabla elaborada a partir de la información que proporcionan los autores Sardone, 2019: 254-255 y Alonso Álvarez, 2022: 571.

* Parece tratarse de Pedro de Gamarra, de origen borgoñón, aunque es posible que buena parte de sus negocios e intereses comerciales se hallasen ubicados, desde principios del siglo XVI, en torno al condado de Flandes y los Países Bajos.

Sólo unos días después de zarpar del puerto coruñés la expedición capitaneada por García Jofré de Loaysa y Elcano, el 14 de agosto de 1525, se firmaba una nueva escritura de capitulación con Diego García de Moguer, piloto de la nueva armada que se estaba organizando en el puerto de A Coruña, que tenía como objetivo descubrir y explorar el Océano Meridional. En esta nueva escritura de asiento y capitulación intervenían los máximos responsables de la organización de las armadas que, desde A Coruña, se estaban aprestando para ser dirigidas al Maluco; Cristóbal de Haro, como factor de la Casa de Contratación coruñesa y el noble gallego Fernando de Andrade, además de otras dos personas de su máxima confianza, el regidor coruñés Rui Basanta y Alonso de Salamanca, actuando todos ellos en representación de la Corona.

Las condiciones estipuladas en esta capitulación —13 en total—, ponen de manifiesto que la iniciativa de estos socios inversores contaba con el beneplácito de la Corona y partía de una dotación inicial de 1.800 ducados (675.000 mrs.), una cantidad que podría ser incrementada posteriormente conforme a los compromisos adquiridos por cada una de las partes intervenientes. Las condiciones estipuladas establecían, además, la entrega al piloto Diego García de Moguer, de una carabela

de entre 50 y 100 toneles, un patache de capacidad para 25 o 30 toneles y una fusta o bergantín en piezas para poder armar en el lugar de destino. Se establecía también que, con excepción del bergantín mencionado, las carabelas se entregarían «aderecadas y armadas» y abastecidas para el mantenimiento de las 40 personas que debían viajar en la armada.

Además de las cláusulas ya mencionadas, se especificaban también las obligaciones de los dos pilotos que viajaban en la expedición —Diego García de Moguer y Rodrigo Arias—, cada uno de los cuales debía contribuir con 100 ducados a financiar la expedición, obteniendo a cambio sus correspondientes derechos como socios inversores de la compañía. Junto a las obligaciones señaladas, se indicaban también los derechos y retribuciones que García de Moguer debía percibir por su labor como piloto al frente de la armada, asignándole la décima parte de las ganancias obtenidas, una vez descontados los derechos reales y el coste invertido en la armada. Concretamente, los beneficios obtenidos se dividirían en tres partes, dos terceras partes de las cuales debían ser entregadas a los armadores de la expedición, mientras que la otra tercera parte se repartiría entre los inversores participantes en parte proporcional a los beneficios invertidos²². Mediante una cédula real expedida el 10 de febrero de 1526, Carlos I ratificaba las condiciones del acuerdo, con indicación expresa de los derechos que debía percibir la Corona de los beneficios que pudieran derivarse de la expedición: la veintena y el diezmo de las tres primeras armadas enviadas en una primera fase y la veintena y el quinto de las que fueran enviadas con posterioridad a estas; además de la obligatoriedad de descargar toda la mercancía que viniera de retorno en la Casa de Contratación coruñesa²³. La expedición de García de Moguer, que zarpó del puerto de A Coruña en 1527, nunca llegaría a las Molucas, pues acabaría internándose en el estuario de los ríos Paraná y Uruguay, donde poco tiempo antes habían llegado los hombres del veneciano Sebastián Caboto en una expedición que había salido de Sanlúcar de Barrameda en abril de 1526. Aunque por el momento no han sido localizadas las cuentas relativas a la financiación de la expedición de García de Moguer, atendiendo a lo que se indica en el asiento y capitulación firmado en 1526, parece que se trató de una iniciativa privada, aunque una parte del capital lo aportara la Corona, tal y como había sucedido en el caso de las empresas anteriores²⁴.

La expedición de Sebastián Caboto supuso un cambio de estrategia con respecto al modelo de financiación aplicado en el caso de las empresas anteriores. Por primera vez, la monarquía castellana ejercía como patrocinadora de la empresa, una parte mínima del capital, tan sólo el 16%, frente al 84% adelantado por un nutrido grupo de mercaderes e inversores extranjeros —genoveses y florentinos en su mayoría—, aunque se registra también la participación de alemanes, ingleses y españoles con aportaciones de capital notablemente inferiores²⁵.

La última armada especiera que se organizó bajo el patrocinio de la monarquía castellana es la que, conforme a lo previsto, debía partir del puerto de A Coruña en 1527, al mando del marino portugués Simón de Alcazaba. La organización de

22 AGI, Indiferente, 415, L.1, ff.27r-28v.

23 AGI, Indiferente, 415, L.1, ff.29r-31r.

24 Sobre la expedición de García de Moguer, véase Juega Puig, 2025: 59-61 y Ruiz Carcedo, 2021: 35.

25 Sobre la empresa de Caboto véase Sardone, 2019: 228 y 251-253 y Rubio Martínez, en prensa.

esta última armada, en la que una vez más, el burgalés Cristóbal de Haro asumió la iniciativa invitando a participar en la empresa a las grandes firmas comerciales alemanas, resultó un completo fracaso desde el mismo momento en que comenzó a organizarse. Al parecer, los banqueros alemanes se negaron a participar en su financiación, habida cuenta de las noticias que estaban llegando a la península sobre el desafortunado transcurso de las expediciones de Loaysa y Caboto, lo que terminó por desanimar también a los inversores naturales de los reinos hispánicos a participar en esta nueva operación. De este modo, ante la falta de capital privado, el monarca decidía recurrir de nuevo a la venta de juros sobre las rentas de la Corona. Para ello expidió dos nuevas facultades reales a favor de Cristóbal de Haro, autorizándole a vender juros por un valor global de 18.750.000 mrs. Esta solución que en principio se mostró eficiente, retrasó considerablemente la organización de la empresa, que finalmente quedó truncada tras los acuerdos llevados a cabo en 1528 entre el monarca castellano y el portugués, que acabarían materializándose en la venta de los derechos de explotación de las islas Molucas a Portugal tan solo un año después²⁶.

2. EL EMPRENDIMIENTO NORTEÑO EN LA ORGANIZACIÓN Y GESTIÓN DEL PROYECTO ESPECIERO

La alianza de mercaderes y hombres de negocios gallegos y burgaleses en los negocios asociados al comercio marítimo y a los viajes de descubrimiento y exploración se comprueba ya desde principios del siglo XVI, unos años en los que se constata una gran presencia de mercaderes de origen burgalés asentados en A Coruña, a dónde muchos de ellos habrían acudido atraídos por las posibilidades de negocio que ofrecía el puerto. Así, en las dos primeras décadas de la centuria, se documenta ya la presencia y asentamiento en la ciudad de algunas ramas de las familias Haro, Salamanca, Pardo, Pimienta y Polanco, entramados familiares que desarrollarían un papel fundamental en los nuevos viajes de descubrimiento que se estaban dirigiendo al Nuevo Mundo y a las islas de la Especiería²⁷.

Un caso especialmente significativo es el del mercader de origen burgalés, **Pedro de la Pimienta**, que entre 1500 y 1501, asentado ya en A Coruña, mantenía pleito abierto en la Chancillería de Valladolid, con el fin de ver reconocida su condición de hidalgo. Su padre, del mismo nombre, había sido un reputado mercader en la ciudad de Burgos, y su abuelo, Andrés Sánchez de la Pimienta, también de profesión mercader, había sido vecino de la calle Tenebregosa —hoy Fernán González—, lugar de residencia habitual de algunos de los más reconocidos mercaderes de la capital burgalesa. De su padre se decía que había estado en Burgos con uno de los mercaderes más ricos llamado Lope García de Carrión, cuyo abuelo era pariente del conde de Benavente, don Rodrigo Pimentel²⁸.

Pues bien, como acabamos de señalar, Pedro de la Pimienta residía ya en A Coruña en el año 1500, ciudad en la que desarrollaba buena parte de su actividad relacio-

26 La organización de la armada de Simón de Alcazaba también en Sardone, 2019: 235-235 y 248-250 y Rubio Martínez, en prensa.

27 Algunas de estas familias bien estudiadas en Casado, 2021: 26-55.

28 Noticias acerca de este pleito en Ladrón de Guevara, 2016: 400-401.

nada con el comercio y las finanzas, seguramente actuando también como prestamista al servicio de la Corona, tal y como se deduce de la información que proporcionan algunos documentos de principios del siglo XVI. Buena prueba de ello la constituye una cédula real expedida por los Reyes Católicos en 1504, mediante la cual eximían a Pedro de la Pimienta y a Rui Basanta de la obligación de alojar huéspedes en sus casas, como compensación a los servicios que ambos mercaderes habían prestado a la Corona²⁹. En febrero de este mismo año, los monarcas hacían merced a Pedro de la Pimienta de la escribanía de los diezmos de la mar de A Coruña, una vez que hubiera renunciado a dicho cargo el cocinero de la reina, Juan de la Huerta, lo que da buena cuenta de la red de contactos que este mercader de origen burgalés asentado en Coruña, mantenía en la Corte, además del volumen e importancia de sus negocios, asociados a la venta de especias y otros productos exóticos que, adquiridos en Portugal, se encargaba de enviar a la Corte³⁰. Permanecería muy poco tiempo desempeñando el cargo, apenas unos meses, ya que poco después sería destituido acusado de fraude, adulterio y agresión³¹.

Pero con independencia del papel fundamental que pudieron desarrollar otros mercaderes y hombres de negocios burgaleses en la organización y financiación de las empresas especieras. **Cristóbal de Haro** fue, sin duda, el principal responsable y artífice de las armadas enviadas por Castilla a la Especiería. Haro había nacido en Burgos, en el seno de una reputada familia de mercaderes y banqueros de origen judeoconverso, lo que le habría proporcionado una amplia experiencia en el mundo de los negocios mercantiles y financieros que constituiría el punto de partida de una meteórica carrera profesional dedicada al comercio, las finanzas y la actividad crediticia al servicio de la Corona³². A partir de la información que proporciona su testamento, sabemos que sus padres fueron los burgaleses Juan Rodríguez de Haro y Elena del Castillo, que tuvo varios hermanos, entre ellos Diego de Haro, dueño de un próspero negocio mercantil en Amberes³³, y que tuvo por esposa a Catalina de Ayala, de cuyo matrimonio nacieron sus nueve hijos legítimos —6 varones y 3 mujeres—, además de otras tres hijas, seguramente nacidas fuera del matrimonio³⁴.

La primera etapa de su actividad profesional transcurre en Lisboa, donde debió establecerse a comienzos del siglo XVI para dedicarse al comercio de especias y otros productos exóticos traídos de las Indias orientales, una actividad que paulatinamente fue perdiendo importancia a medida que la ciudad de Sevilla se conso-

29 AGS, CCA, CED, 9, 21, 7.

30 AGS, RGS, Medina del Campo, 22 de febrero de 1504, fol. 64.

31 AGS, RGS, Medina del Campo, 10 de octubre de 1504, f. 231; Toro, 15 de marzo de 1505, f. 176; Salamanca, 8 de marzo de 1506, f. 69; Astorga, 18 de mayo de 1506, f. 2.

32 Sobre la figura de Cristóbal de Haro, véase Sagarra Gamazo, 2022: 79-84, 2025; Ruiz Carcedo, 2021: 27-37 y Casado Alonso, 2021: 49-52.

33 Una copia del testamento de Cristóbal de Haro en AGS, CME, leg. 569, f. 23. En él se constata únicamente la identidad de una hermana llamada María, aunque es posible que además de ésta y su hermano Diego, asentado en Amberes, otro de sus hermanos fuese Andrés de Haro, quien a finales del siglo XV desempeñaba el cargo de tesorero del condestable de Castilla. La noticia en ARCHV^a, Registro de Ejecutorias, Caja 120, 16. Ejecutoria del pleito litigado por Bárbara de Haro con Diego Jaymes, boticario, vecinos de Burgos, sobre dote (03-03-1498).

34 AGS, CME, leg. 569, f. 23. El testamento menciona como sus hijos legítimos a Juan, Diego, Cristóbal, Francisco, Gregorio, Gerónimo, Catalina, Elena y Luisa de Haro, además de otras tres hijas, seguramente bastardas, como eran Juana de Haro, monja en Palacios de Benaber, Ana de Haro, monja en Flandes, y Mayor de Violante.

lidaba como centro de referencia del comercio americano. Durante su estancia en Lisboa, Haro va a establecer los primeros contactos con las principales casas de mercaderes y banqueros de la Alemania meridional –Fugger y Welser-, interesadas en el comercio con Brasil y en el intercambio de productos procedentes de aquellas tierras. Es posible también que, junto al portugués Nuño Manuel, Cristóbal de Haro hubiera sido el responsable de organizar la expedición que, desde Lisboa, se había dirigido al Río de la Plata en 1513. Sea esto cierto o no, lo que sí parece claro es que, para entonces, los Haro ya colaboraban activamente con las grandes casas de la banca alemana, interesadas en comerciar con Brasil y en la conexión que desde allí podían establecer con Malaca, la plaza más importante del comercio del clavo en aquel momento. Se pensaba que desde Malaca sería mucho más fácil llegar a las islas de las especias, de las que los portugueses tenían conocimiento, desde al menos 1511, como resultado de las expediciones que desde este lugar habían dirigido a Banda, donde habían recibido información sobre las posibilidades de negocio que ofrecían las Molucas. Poco tiempo después, los portugueses conseguirían consolidar su presencia y dominio en Ternate, de ahí que los comerciantes burgaleses que residían durante estos años en Lisboa —caso de los Haro—, junto a los mercaderes y banqueros alemanes —Fugger y Welser— trataran de obtener el máximo beneficio de las informaciones que recibían en Lisboa sobre las islas de las especias³⁵. Esto explica a su vez que la principal dedicación de Cristóbal de Haro durante estos años consistiera en la adquisición de productos exóticos y especias que, procedentes de la India y del recién descubierto continente americano, se encargaría de enviar a los reinos de Castilla, Flandes e Inglaterra, donde algunos familiares y colaboradores más próximos se encargaban de su venta y distribución. Así, por ejemplo, en 1511 aparece comprando pimienta en grandes cantidades para exportarla a Castilla y a otros territorios de la fachada atlántica europea, y en estos mismos años hay constancia de su dedicación a la importación y redistribución de palo de Brasil y al comercio de esclavos³⁶. Todo ello pone de manifiesto cómo diez años antes de que se completara la primera circunnavegación de la tierra, Cristóbal de Haro se encontraba ya plenamente integrado en el negocio especiero, adquiriendo especias y otros productos en la capital lisboeta para redistribuirlos desde allí a otras plazas europeas.

En 1513 Cristóbal de Haro todavía residía en Lisboa, aunque poco tiempo después, pasaría a ofrecer sus servicios al monarca castellano, junto a un desencantado Magallanes, una vez que las relaciones entre los principales responsables encargados de financiar las expediciones portuguesas a las Molucas se hubieran ido deteriorando entre 1515 y 1517. Como buen mercader burgalés, se había dedicado también a la exportación de lana castellana a Flandes y a la importación y redistribución de paños flamencos en Castilla, una actividad que parece estar presente a lo largo de toda su trayectoria profesional³⁷. Además, comerciaba con una gran variedad de productos

35 Kellenbenz, 2000: 214.

36 Sagarra Gamazo, 2016: 5.

37 En 1526, desde la Hacienda Regia se ordenaba un libramiento de 12.000 ducados a favor de Cristóbal de Haro y del alemán Pandolfo Alar, como pago y compensación de los nueve paños de tapicería rica que ambos mercaderes habían vendido a la Corte. La noticia de este libramiento en AGS, Mercedes y Privilegios, leg. 35, f. 15. Cédula Real otorgada en Toledo, 10 de febrero de 1526. Estos 12.000 ducados (4.500.000 mrs.) se libraron con cargo a las rentas del servicio extraordinario de los partidos fiscales de León y Campo de Calatrava de los años 1527 y 1528.

que llegaban a la Casa de la Contratación sevillana procedentes del Nuevo Mundo, entre otros el palo de Brasil, utilizado como tintura para la elaboración de paños y tejidos de lujo³⁸. A partir de 1518, Haro se dirigirá a Castilla iniciando una nueva andadura profesional que le llevaría a especializarse en el préstamo a la Corona en colaboración con los grandes banqueros alemanes, quienes desde 1522 en adelante, desempeñarían un papel fundamental en la financiación de los grandes proyectos de la Monarquía Hispánica.

En esta segunda etapa, ya al servicio del monarca castellano, su faceta más destacada va a ser la de prestamista, acreedor e intermediario de la monarquía, captando partidas de crédito de pequeños inversores particulares, para posteriormente transferirlas a la Corona. En realidad, se puede afirmar que Cristóbal de Haro actuaba como una auténtica correa de transmisión de capitales entre los grandes banqueros alemanes y la monarquía, situándose al mismo tiempo a la cabeza de una compleja y tupida red de agentes financieros interesados en invertir una parte de sus capitales privados en el préstamo a la Corona, a cambio de un beneficio o rentabilidad económica que, en un gran número de casos, se traducía en la obtención de títulos de deuda pública —juros al quitar—, sobre las alcabalas de la Corona.

Mediante este complejo procedimiento, Cristóbal de Haro contribuyó a financiar las distintas empresas especieras, tanto la de Magallanes y Elcano, en la que aportó algo más del 22% del coste global, como de las que zarparon posteriormente del puerto de A Coruña. Así, por ejemplo, su contribución fue muy destacada en el caso de la expedición Loaysa, para cuya financiación adelantó un total de 750.000 mrs. Su aportación resultó también esencial para financiar la armada de Simón de Alcabaza que, conforme a lo previsto, debía partir del puerto de A Coruña con rumbo a las Molucas a finales de 1527. Para financiar esta última empresa, Cristóbal de Haro vendió por delegación regia, dos partidas de juros valoradas en 9.375.000 cada una, consiguiendo recaudar una elevada suma de dinero para una expedición que, por diversas razones, finalmente nunca llegó a realizarse³⁹.

Liquidado el negocio especiero en 1529, Haro continuó dedicado al mundo de los negocios, en estrecha colaboración con la monarquía y las instituciones reales. Hay constancia, por ejemplo, de su dedicación a la actividad crediticia junto a su sobrino Francisco de Burgos⁴⁰, así como de su labor al frente de la recaudación de la Bula de Cruzada en colaboración con otros parientes y socios burgaleses, lo que evidencia la continuidad de su actividad como prestamista de la Corona⁴¹. También durante estos

38 AGI, Indiferente, 420, leg. 8, f. 51 v. En 1519, el rey Carlos a través de una Cédula Real, ordenaba a sus oficiales de la Casa de la Contratación sevillana, entregar a Cristóbal de Haro 40 quintales de palo de Brasil para enviar a Flandes, otorgándole la correspondiente carta de pago.

39 Para una mejor comprensión de la participación de Cristóbal de Haro en la financiación de las armadas a la Especiería remitimos de nuevo a Sardone, 2019.

40 ARCH/la, Pl. Civiles, Fernando Alonso (F), Caja 3415,1. Pleito de Cristóbal de Haro y Francisco de Burgos, vecinos de Burgos, con los acreedores de Alonso de Castro, de la misma vecindad, sobre preferencia en la graduación de dicho concurso. 1534.

41 Carande, 1990: 508. Tras la actuación de alemanes y genoveses en la Tesorería de Cruzada entre los años 1530 y 1535, entran en juego algunos de los más reputados mercaderes y banqueros castellanos, entre ellos los Haro, que mantienen una estrecha relación con la monarquía y que en ocasiones continúan colaborando con los prestamistas y banqueros genoveses, —caso de Esteban de Sálvago— entre los años 1538 y 1539. Algunas noticias acerca

años, junto a otros comerciantes burgaleses vinculados al Consulado del Mar, Cristóbal de Haro enfocaría sus posibilidades de negocio hacia el tráfico e introducción de esclavos procedentes de Guinea y Cabo Verde en América⁴². Por otra parte, la extensa red de vínculos clientelares que logró crear durante su trayectoria profesional, le permitió establecer relaciones con algunos personajes de gran relevancia política —caso de la duquesa de Terranova—, u otros personajes especialmente influyentes en la Corte, lo que también contribuyó a impulsar su meteórica carrera profesional⁴³.

Como en el caso de la mayoría de los hombres de negocios de su tiempo, el hecho de contar con una posición política, social y económica destacada, en parte como consecuencia del éxito alcanzado y de la fortuna acumulada, le permitió acceder, en 1533, a la condición de regidor del concejo burgalés. Poco tiempo después, en 1541, otorgaba testamento mancomunado junto a su esposa Catalina de Ayala, hija del conocido mercader burgalés Gregorio de Ayala, alguno de cuyos hijos —Juan y Catalina de Haro— acabarían heredando buena parte de los negocios de su padre. Entre sus últimas voluntades, tanto él como su esposa, disponían sepultarse en la capilla de Nuestra Señora de Iglesia de San Lesmes de Burgos, en la que mandaron esculpir sus bultos funerarios y labrar sus armas entre las cuales se representan las columnas de Hércules, las cinco naves que viajaron en la expedición de Magallanes y Elcano y las especias⁴⁴.

Junto a Cristóbal de Haro, otro de los principales artífices del proyecto especiero fue sin duda el noble gallego, **Fernando de Andrade**. Cuando la Corona de Castilla comenzó a organizar las armadas a la especiería, Galicia ya contaba con una persona de confianza en la Corte, firme defensor de los intereses gallegos que había hecho valer, tanto en las cortes celebradas en Santiago y A Coruña en 1520, como en la famosa asamblea que tuvo lugar en la villa de Melide a finales de este mismo año⁴⁵. En ambas reuniones, Andrade, junto con otros representantes de la nobleza gallega, se comprometió a prestar su apoyo decidido al monarca a cambio de que Galicia recuperase el voto en las cortes generales del reino y de que crease una segunda Casa de Contratación en A Coruña, dedicada al tráfico y redistribución de especias y otros productos procedentes del continente americano y de las islas de la Especiería, donde los castellanos conseguirían llegar solo un año después, en 1521, en el marco del primer gran viaje de Magallanes y Elcano⁴⁶.

Para García Oro (1994), debió ser Fernando de Andrade el encargado de convencer al joven monarca Carlos I de las ventajas y posibilidades que ofrecía A Coruña para el comercio con el Nuevo Mundo y las islas Molucas. Entre los argumentos expuestos se insistía en las magníficas condiciones que ofrecía el puerto coruñés para canalizar los flujos comerciales del norte de Europa, sirviendo además como cabeza

de la labor de Cristóbal de Haro como recaudador de los derechos de la bula de Cruzada en Galicia en AHUS, Protocolos, S- 191 (años 1534-1536), fols. 608r.-609r. (1535, enero, 13), fols. 662r.-662v. (1535, enero 16).

42 El asunto bien tratado en Sagarra Gamazo, 2016: 1-7.

43 ARCHV^a, Pl. Civiles, Fernando Alonso, Caja 1414, 1.

44 Una copia del testamento en AGS, CME, 569, f. 23.

45 El texto sobre la Asamblea de Melide en AGS, Patronato Real, 4-1. Capítulos y ordenanzas de Galicia en tiempo de las Comunidades, Melide, 4 de diciembre de 1520. La transcripción del texto en García Oro, 1994: 325-328.

46 Más detalles sobre la Asamblea de Melide en Manso Porto, 2024: 35; y Rey Castelao, 2021: 55.

de puente para conectar el norte de Europa con el continente americano y las islas de la Especiería. La autoridad de Andrade debió ser también muy importante entre los círculos mercantiles burgaleses y flamencos que rodeaban al monarca, especialmente interesados en situar la gestión del negocio especiero en la ciudad herculina, y que influyeron favorablemente para que éste finalmente decidiera establecer la Casa de Contratación de la Especiería en la ciudad. En ello tuvo mucho que ver, como es natural, la llegada de Elcano a Sevilla a bordo de la nao *Victoria* cargada de especias, y al mismo tiempo, la compensación que Carlos I quiso otorgar a Cristóbal de Haro por su decisiva contribución a la empresa magallánica, al nombrarle, en diciembre de 1522, factor de la nueva Casa de Contratación coruñesa. Por otra parte, es muy posible que Fernando de Andrade y Cristóbal de Haro hubieran tenido contactos previos con anterioridad a esta fecha, seguramente a través de una serie de mercaderes de origen burgalés como Alonso de Salamanca quien, desde principios del siglo XVI, se había establecido en A Coruña para desarrollar sus negocios y actividad profesional asociada al comercio marítimo y a la venta y redistribución de paños. Obviamente, en la decisión que adoptó el monarca también pesaron mucho los estrechos vínculos de contactos que Andrade mantenía en la Corte, ya que además del cargo de contino que ostentaba desde finales del siglo XV, el noble gallego había sido uno de los principales apoyos de Felipe de Austria tras su llegada a Castilla, asegurando al marido de Juana un desembarco seguro en el puerto de A Coruña⁴⁷.

Sin embargo, tras el fallecimiento del rey Felipe, Fernando de Andrade permanecería retirado en Galicia, donde se vería envuelto en una serie de disputas jurisdiccionales que le mantendrían en la sombra hasta que, en la primavera de 1516, el cardenal Cisneros le enviara a Flandes con el fin de averiguar los intereses del joven príncipe y su círculo más estrecho de colaboradores flamencos. A partir de este momento, pero sobre todo desde 1520 en adelante, Andrade pasaría de nuevo a la primera línea de la política castellana, recibiendo numerosas mercedes reales y gratificaciones como compensación a los servicios prestados a la Corona. Concretamente en agosto de 1520, mediante una cédula real se le otorgaban 100.000 mrs. de por vida, una cantidad que se venía a sumar a los 400.000 mrs. que ya percibía sobre las alcabalas de Pontedeume, uno de los principales enclaves de sus dominios señoriales (300.000 mrs. por su salario como capitán general del reino de Galicia y a los 100.000 mrs. que había obtenido previamente a partir de una merced anterior)⁴⁸. Poco antes de embarcar como capitán de la flota real que debía trasladar al joven monarca a Flandes para recoger la corona imperial, el 10 de mayo de 1520, Fernando de Andrade renunciaba a su cargo de regidor de Betanzos en favor de uno de sus más estrechos colaboradores, el mercader Vasco García de Betanzos⁴⁹, quien además de asumir dicho cargo, colaboraría junto a Andrade en la financiación de la expedición Loaysa. Como ya se ha señalado anteriormente, la contribución de Fernando de Andrade en la organización de la armada de Loaysa resultó fundamental para la puesta en marcha y abastecimiento de las naos, no solo por las cantidades aportadas en mercancías y virtuallas, sino sobre todo por la capacidad demostrada a la hora de establecer vínculos con otros so-

47 Fernández Conti, 2025.

48 AGS, CCA, leg. 137, fols. 371 y 372.

49 AGS, CCA, leg. 137, f. 343.

cios inversores, también interesados en la empresa del Maluco, que pasarían a formar parte de la red de colaboradores más próximos al noble gallego. Una vez liquidado el negocio especiero, Andrade sería nombrado consejero de Guerra en la Corte y asistente en Sevilla, al tiempo que se vería envuelto en una multitud de pleitos orientados a reclamar las cantidades que la Corona le había quedado debiendo por las partidas de capital adelantadas para financiar el proyecto especiero⁵⁰.

Entre los mercaderes de procedencia burgalesa que desempeñaron un papel más relevante en la organización y financiación de las empresas especieras hay que destacar también a **Alonso de Salamanca**, cuya presencia se documenta en A Coruña desde al menos 1510. No se conoce bien su filiación y orígenes familiares, aunque todo parece indicar que era hijo o hermano del borgoñón Diego de Salamanca, quien en 1505 había mandado construir una nao de 700 toneles en el puerto coruñés⁵¹. Es en estos años cuando tenemos noticia por primera vez del matrimonio de Alonso de Salamanca con la viuda del notario Lope Gómez de Marzoa, fundador del viejo Estudio Compostelano, quien había dedicado su vida a los negocios mercantiles y financieros, actuando también como prestamista al servicio de la Corona y mostrando un gran interés por los viajes de exploración y expansión ultramarina. Marzoa, que había mantenido estrechos vínculos clientelares con el linaje de los Sotomayor, de ascendencia portuguesa, debió jugar un papel fundamental en la organización y financiación de los viajes de descubrimiento que, desde mediados del siglo XV, se había llevado a cabo el reino de Portugal, una iniciativa que, como es bien sabido, se anticipó en varias décadas a las expediciones marítimas patrocinadas por la Corona de Castilla⁵².

Fallecido el notario compostelano en 1501, Alonso de Salamanca acudió a la Chancillería de Valladolid a reclamar una parte de la herencia que pertenecía a su esposa Mayor Fernández Varela. Reclamaba concretamente parte de un juro situado sobre las rentas de Bayona con el que el notario Marzoa había dotado al primitivo Estudio compostelano, germen de la actual Universidad de Santiago. Es muy posible que este juro sirviera para hacer frente a las deudas que el propio Alonso de Salamanca tenía pendientes en este momento con el mercader betanceiro, Vasco García, quien, como veíamos anteriormente, desempeñaría un papel fundamental en la financiación de la armada de Loaysa⁵³.

La solución al pleito por el juro de Bayona tenía lugar en septiembre de 1512, cuando los alcaldes mayores de la Chancillería ordenaban al deán de Santiago, Diego de Muros II, entregar a Mayor Fernández Varela 11.000 mrs. de la parte que le correspondía por el juro de Bayona que había pertenecido a su difunto marido⁵⁴. Una cantidad que Mayor Fernández acabaría traspasando a su segundo marido Alonso de Salamanca, quien lo disfrutaría por un breve espacio de tiempo, ya que poco después este decidía traspasarlo de nuevo a su esposa con la condición de que a su muerte lo donase a la cofradía de disciplinantes de San Francisco de A Coruña⁵⁵.

50 AGS, RGS, octubre 1535 y Junio 1540.

51 AGS, RGS, Salamanca, 30 de diciembre de 1505, fol. 335 y Burgos, 20 de octubre de 1507, fol. 610.

52 Un estudio sobre la figura del notario compostelano en Rubio Martínez (2015).

53 ARCHVa, Registro de Ejecutorias, Caja 466, 33.

54 AGS, RGS, Burgos, 11 de septiembre de 1512, f. 251.

55 Una copia del juro de Bayona en AGS, CME, 36,25. Sobre el mismo juro y su traspaso a Mayor Fernández y

Además del juro de Bayona, entre los años 1510 y 1511 Alonso de Salamanca conseguiría hacerse con buena parte de los bienes que su esposa había recibido en gananciales durante el tiempo que había estado casado con el notario Marzoa. Concretamente, en 1511 establecía las condiciones de arrendamiento de unas casas situadas en la Rúa de la Azabachería de la ciudad de Santiago que habían pertenecido a su mujer en virtud de la herencia recibida de su difunto marido, el notario Marzoa⁵⁶. Por estos años Alonso de Salamanca también mantenía negocios con algunos otros conocidos mercaderes y financieros situados en el entorno más próximo. Así, en 1509 firmaba una carta de obligación y conocimiento por la que reconocía tener una deuda pendiente con el mercader y regidor de la ciudad de Betanzos, Vasco García de Betanzos, por valor de 15.227 mrs y medio. Una deuda que al parecer había contraído a raíz de unas cantidades que Vasco García había adelantado en su nombre para pagar a un «rexador» y a unos cordoneros de la ciudad de A Coruña. En su carta de obligación reconocía haber saldado parte de la deuda, habiendo hecho entrega de 2.697 mrs. a Vasco García en la ciudad de Lisboa, a cambio de que le fuera devuelta «una cámara de Lonbarda» que le tenían tomada en prenda⁵⁷, un dato especialmente revelador si tenemos en cuenta que, poco tiempo después, Alonso de Salamanca se dirigía a Goa, donde seguramente habría acudido a las órdenes de Alfonso de Albuquerque, gran estratega militar, convertido poco después en capitán general y gobernador de las Indias portuguesas. No podemos olvidar que es precisamente en estos años —1510 a 1511— cuando Portugal está llevando a cabo la expansión y consolidación del imperio, con las conquistas de Goa y Malaca, desde donde los portugueses establecerían los primeros contactos con las islas de Banda y las Molucas en el marco de los viajes realizados por Antonio de Abreu y Francisco Serrão⁵⁸. Quizá su viaje a Goa, al servicio de los portugueses, fuera también el motivo que le llevó a suspender, en diciembre de 1511, la demanda que tenía en curso con el betaneiro Gómez del Villar, al que decidía otorgar un plazo de dos meses para averiguar las cuentas que ambos mercaderes tenían pendientes⁵⁹.

Lo cierto es que, salvo que se trate de un caso de homonimia, en 1512 Alonso de Salamanca se encontraba en Goa. El 29 de enero de este año, el capitán portugués Vasco Méndez de Vasconcelos y su factor Francisco Covinel mandaban entregar a Alonso de Salamanca una *beatilha* para su esposa, por cuanto las casas donde moraba en Goa habían sido quemadas y con ello sus ropas y ajuares domésticos⁶⁰. El 26 de noviembre de este mismo año, Alonso de Salamanca *hombre casado en esta fortaleça de Goa* recibía de Francisco Corvinel, 1.000 reales de merced *para ayuda de criar seu filho por ser prove*⁶¹. Un mes después, era el propio Alfonso de Albuquerque, el que ordenaba entregar a Salamanca seis cueros «bufaros», valorado, cada uno de ellos, en 100 reales⁶². En los primeros meses de 1513, Alonso de Salamanca

Alonso de Salamanca AHUS, Protocolos S-7, fol. 279r-279v (s.d.).

56 AHUS, Protocolos, S-7, fols 281 r-281v.

57 ARCHVa, Registro de Ejecutorias, Caja 446,33.

58 Loureiro, 2022: 94-95.

59 AHUS, Protocolos, S-7, fol. 284 r.

60 ANTT, PT/TT/CC/2/30/117.

61 ANTT, PT/TT/CC/2/35/122.

62 ANTT, PT/TT/CC/2/36/21.

todavía residía en Goa. Concretamente el 3 de enero de este año, se ordenaba a Corvinel entregar a Alonso de Salamanca *casado nesta cidade de Goa, seis pardaos y un fardo de arroz para criar a una hija*⁶³.

Con posterioridad a su estancia en Goa, Alonso de Salamanca debió regresar a Coruña, poniéndose a las órdenes de Cristóbal de Haro, con quien le unía, no sólo su origen burgalés, sino muy probablemente el hecho de haber coincidido previamente en Lisboa donde ambos habrían desarrollado sus negocios colaborando al servicio del rey de Portugal. Sin embargo, más allá de los contactos que pudieran haber mantenido con anterioridad, lo cierto es que, desde mediados de los años veinte, Alonso de Salamanca se encontraba colaborando activamente con Cristóbal de Haro en la organización y financiación de las flotas dirigidas al Maluco.

Una de sus contribuciones más importantes en relación con las empresas del Maluco, fue sin duda su participación en el asiento y capitulación firmado con el piloto Diego García de Moguer para explorar el Océano Meridional, aunque se desconoce la cantidad que pudo haber invertido para llevar a cabo dicha empresa. De cualquier manera, de lo que no hay duda es de que Alonso de Salamanca ejerció un papel muy relevante en la organización de las flotas del Maluco, adelantando partidas de crédito a la monarquía mediante la adquisición de juros al quitar que la Corona puso en venta para financiar el proyecto especiero⁶⁴. Se comprueba, por ejemplo, que Alonso de Salamanca compró juros en virtud de la facultad real que se otorgó a Cristóbal de Haro el 23 de octubre de 1527 *para proveer el armada que se hacía para Maluco en que yba por capitán Simón de Alcazaba*. Concretamente, Salamanca compró un juro valorado en 15.000 mrs., previo pago de 210.000 mrs. de principal por la compra del mismo⁶⁵.

No es casual el hecho de que, como consecuencia de la fortuna que había logrado acumular en vida, a finales de los años treinta intentara penetrar en las filas de la hidalguía, como lo habían hecho y lo hacían otros acaudalados mercaderes de su tiempo. El traslado de un padrón fiscal elaborado por el concejo coruñés entre los años 1538 y 1540 permite comprobar cómo, durante estos años, Alonso de Salamanca mantenía pleito abierto en la Chancillería con el fin de ver reconocida su condición de hidalgo⁶⁶.

Entre los mercaderes y hombres de negocios de procedencia gallega, cobra especial importancia **Gutierre de Sandoval**, que es, sin duda, uno de los hombres de negocios más destacados del reino de Galicia durante las primeras décadas del siglo XVI. Su actividad profesional como arrendador de las rentas reales y los vínculos directos que mantenía con la Iglesia Catedral de Santiago, donde gestionaba las rentas de la mesa arzobispal y ejercía como mayordomo del cabildo catedralicio, le permitirían acumular una gran experiencia y amasar una gran fortuna que aprovecharía para invertir en otros negocios de mayor calado.

63 ANTT, PT/TT/CC/2/36/118.

64 AGS, EMR, INC, leg. 32, ff. 455-456.

65 Acerca de la venta de juros al quitar por Cristóbal de Haro para financiar las armadas al Maluco véase Sardone, 2019: 236-241 y 248-250 y Rubio Martínez, en prensa.

66 ARCHVa, Protocolos y Padrones, 54, 2

Gutierre de Sandoval descendía de una destacada familia de escuderos orensanos, directamente emparentados con el linaje de los Puga, algunos de cuyos miembros ocuparían, desde mediados del siglo XV, distintas regidurías en el concejo de la ciudad⁶⁷. Su condición de hermano del cardenal Jácome de Puga, le facilitó desde muy pronto el acceso al desempeño de importantes cargos en la catedral compostelana, donde ejerció como tesorero y receptor de las rentas del arzobispado, una actividad que simultaneó con su dedicación a los negocios mercantiles, centrados fundamentalmente en la comercialización de paños y vino ribeiro en torno al eje Ribadavia-Orense-Santiago.

Su actividad como arrendador y recaudador mayor de las rentas reales, no se puede considerar significativa hasta 1504, fecha a partir de la cual cobrará una gran importancia, involucrándose de lleno en los negocios financieros, asumiendo la gestión de las rentas de la mesa arzobispal compostelana, la recaudación de las rentas de los votos de Santiago o la administración de una parte de los bienes del Hospital Real de Santiago, institución para la que Sandoval no dudó en adelantar considerables partidas de crédito en nombre de la Corona.

En su faceta de mercader y hombre de negocios muestra también una participación destacada en la comercialización del vino del Ribeiro que, desde la ciudad de Orense, exportaba para su venta y distribución en Santiago, ciudad desde la cual se canalizaban los excedentes hacia otros reinos a través de los principales puertos de la Tierra de Santiago. Su dedicación a la comercialización y exportación de vino ribeiro se vincula directamente a su condición de propietario de ciertos viñedos en las proximidades de Orense, unas propiedades que le serían confiscadas en la década de los años treinta, como consecuencia de las deudas que había dejado pendientes con la Hacienda arzobispal compostelana⁶⁸. Su experiencia previa en los negocios mercantiles y financieros le llevarían a participar, algunos años después, en las empresas especieras, contribuyendo a financiar, con una importante aportación en mercancías y vituallas, la armada de Loaysa, que se estaba aprestando desde 1524 en el puerto de A Coruña para ser enviada al Maluco.

De este modo, junto a otros poderosos señores y hombres de negocios gallegos –caso del conde de Villalba, don Fernando de Andrade y o del mercader betanceiro Vasco García [de Betanzos], Gutierre de Sandoval adelantó mercancías y vituallas para la armada de Loaysa por valor de 45.313 mrs., una elevada suma que, según consta en la documentación, se materializó en la entrega de cubas de vino para abastecer a la tripulación que debía viajar en las siete naves que formaron parte de la armada de Loaysa⁶⁹. Buena prueba de la contribución que Gutierre de Sandoval efectuó para el viaje de Loaysa la constituye una escritura fechada en 1532, en la que el cardenal Puga reclamaba a la Hacienda Regia las cantidades que habían quedado debiendo a su hermano por el vino adelantado a Cristóbal de Haro para la armada del Maluco⁷⁰.

67 Sobre los Puga, véase Otero Piñeyro Maseda, 2021.

68 Rodríguez Suárez, 2005: 203 y Sendín Calabuig, 1977: 249

69 La información sobre la financiación de la expedición Loaysa en AGI, Patronato, 37, Ramo 38, pliegos 2 y 43 y AGI, Patronato, 37, Ramo 17, publicado por Sardone 2019: 254-255.

70 AHUS, S-177, fols. 124 r y v.

Junto a Fernando de Andrade, Cristóbal de Haro y Alonso de Salamanca, el regidor coruñés, **Rui Basanta**, está considerado uno de los principales impulsores de los viajes que partieron de A Coruña a la Especiería, una vez concluida la gran gesta de Magallanes y Elcano. Al igual que otros acaudalados mercaderes, en 1516 acudía a la Chancillería de Valladolid con el fin de ver reconocida su condición de hidalgo. Gracias a este pleito que se dirimió en la Chancillería entre los años 1516 y 1518, hemos podido analizar con mayor detenimiento el origen y trayectoria profesional de este mercader coruñés, que jugó un papel fundamental en la organización de las empresas especieras. Rui Basanta era descendiente del casal de Rubiños, situado en la localidad lucense de Beján de Rubiños, perteneciente a la jurisdicción de Castro de Rey. Su padre, Fernando de Rodeiro y su abuelo, Juan Rodeiro, originarios del mismo lugar, habían mantenido su residencia en dicha localidad, siendo Rui Basanta el primero en trasladarse a A Coruña para desarrollar su actividad como mercader, donde poco tiempo después conseguiría hacerse con una regiduría en el concejo coruñés.

En 1518, los alcaldes de la Chancillería de Valladolid reconocían su condición de hidalgo, una condición de la que ha quedado huella documental en los padrones fiscales elaborados por el concejo coruñés durante estos años⁷¹. Pero lo que interesa destacar aquí es la contribución de Ruy Basanta a la financiación en la expedición Loaysa. En este sentido, no hay duda de que su contribución más significativa fue el préstamo que efectuó por valor de 1.000 ducados (375.000 mrs.) contribuyendo así a costear los gastos de la armada de Loaysa. Sin embargo, aunque no hay constancia de que dicho préstamo se hiciera finalmente efectivo, el hecho de que se le solicitase una suma tan elevada pone de manifiesto su gran solvencia económica, además de la extensa red de contactos que mantenía con otros reputados mercaderes y financieros muy próximos a los círculos cortesanos, quedando a su vez confirmada su actividad como prestamista o banquero al servicio de la monarquía⁷².

CONCLUSIONES

Los acontecimientos descritos en las páginas anteriores nos sitúan en un periodo y contexto histórico muy concreto, en el que se pusieron en marcha y desarrollaron proyectos de gran calado y trascendencia para el futuro de Castilla, y de los Reinos Hispánicos y del conjunto de Europa. El descubrimiento del continente americano primero y la exploración y consolidación de las rutas de la Especiería que se llevó a cabo a continuación, constituyeron dos gestas extraordinarias de la Monarquía Hispánica que se coronaron con un rotundo éxito, al permitir conectar a cuatro continentes y sentar así las bases del intercambio de culturas, objetos, lenguas y conocimientos en un proceso de largo alcance que ha tendido a identificarse con el inicio de la primera globalización.

Ambos acontecimientos se desarrollaron en un periodo de tránsito entre el medievo y la modernidad, en el que se observan importantes cambios que suponen el fin de un ciclo y el inicio de una nueva Era Global. En el marco de esta nueva realidad,

⁷¹ ARCHVa, Sala de Hijosdalgo, Caja 10,11. El padrón en el que consta la condición de hidalgo y regidor de Rui Basanta en ARCHVa, Protocolos y Padrones, Caja 54,2.

⁷² AGI, Indiferente, 423, L.20, fols. 589r-589v.

se producen una serie de cambios estructurales, al tiempo que se operan importantes cambios a nivel interno en la política de los principales reinos del Occidente Europeo, como sucede en el caso de Castilla y Portugal.

Estos cambios son visibles también en el modelo de gestión de los viajes de descubrimiento y exploración que, bajo el patrocinio de Castilla, se dirigen a la Especiería en las primeras décadas del siglo XVI, que venía a suponer el fin del monopolio regio en lo que se refiere al patrocinio, organización y financiación de los viajes y el inicio de una nueva etapa, en la que cobraría un mayor protagonismo la participación del capital privado adelantado por particulares. Tal y como hemos tenido oportunidad de comprobar a lo largo de estas páginas, la delicada situación financiera que atravesaba la Hacienda Real castellana y su incapacidad *de facto* para asumir el coste que implicaba proseguir con los viajes de exploración a la Especiería, obligarían al monarca a recurrir al crédito privado de instituciones y particulares, interesados en adelantar partidas de crédito a la Corona a cambio de un beneficio económico directamente proporcional a las cantidades invertidas. No obstante, y pese al papel fundamental que jugó el capital privado en la financiación de las empresas especieras, la Corona no renunció en ningún momento a dirigir y patrocinar las mismas, sino que delegó su gestión en personas de confianza, caso del burgalés Cristóbal de Haro y del noble gallego Fernando de Andrade. De este modo, se articuló un sistema de financiación mixto, previamente ensayado en el comercio colonial con América, en el que el papel desempeñado por los inversores particulares tendría cada vez más importancia, dado que muchos de ellos, además de intervenir como socios capitalistas en el negocio, actuarían también como prestamistas y acreedores de la Corona, adelantando buena parte las cantidades con las que ésta última se había comprometido a financiar los viajes. Y es aquí, donde el entramado empresarial del norte de Castilla cobraría un protagonismo fundamental, tanto en la puesta en marcha y organización de las distintas armadas especieras, como en la financiación y gestión de las mismas. Mercaderes, financieros y hombres de negocios burgaleses y gallegos, junto a los armadores y marinos vascos y las grandes casas comerciales alemanas aunarían esfuerzos para hacer realidad el proyecto con el que Castilla pretendía conquistar y dominar las islas Molucas y sus codiciadas especias. Un proyecto que se haría realidad tras la llegada de Elcano a bordo de la nao *Victoria* cargada de clavo a Sevilla y que se prolongaría en el tiempo tan solo unos años más. El Tratado de Zaragoza de 1529 y la venta de los derechos de explotación de las Molucas a Portugal pusieron fin a las pretensiones de Castilla sobre las islas de la Especiería, y con ello a las aspiraciones y expectativas de negocio de buena parte de este entramado empresarial ubicado en el norte de la península.

Pese a ello, muchos de estos hombres de negocios del norte peninsular continuarían colaborando en los proyectos de la monarquía, actuando como prestamistas y acreedores de la Corona, desarrollando sus negocios vinculados al comercio marítimo y las finanzas, acumulando fortuna, desempeñando cargos de responsabilidad política en los gobiernos municipales, ascendiendo y consolidando posiciones en la escala social, todo ello en el marco de una sociedad, la Castilla de principios del siglo XVI, mucho más dinámica, compleja y globalizada de lo que hoy pudiéramos imaginar.

BIBLIOGRAFÍA CITADA

- Actas del Congreso Internacional de Historia «*Primus circumdedisti me*». *Valladolid, 20-22 marzo 2018: V Centenario de la primera vuelta al mundo*. (2018). Madrid, Ministerio de Defensa.
- ALONSO ÁLVAREZ, L. (2022). «Caminos sobre la mar. Las expediciones a las islas de la Especiería después de Magallanes, 1525-1564», *Historia Mexicana*, n.º 72, 2, 539-614.
- BERNAL RODRÍGUEZ, A. M. (1992). *La financiación de la Carrera de Indias. 1492-1824. Dinero y crédito en el comercio colonial español con América*. Sevilla, Tabapress.
- CARANDE, R. (1990). *Carlos V y sus banqueros*. Barcelona, Crítica, 2 vols.
- CASADO ALONSO, H. (2021), «Burgos y el nacimiento de la primera Edad Global». En A. Sagarriga Gamazo (coord.). *Burgos, legua cero del viaje de Magallanes-Elcano. Una Historia de Reyes, Mercaderes y Océanos. Cristóbal de Haro, mercader burgalés*. Burgos, Fundación VIII Centenario de la Catedral de Burgos, 26-55.
- CUESTA DOMINGO, M. (2009). *A casa da Contratación da Coruña*. A Coruña, Xunta de Galicia.
- D'ESPOSITO, F. (1996). «Il finanziamento dei viaggi spagnoli per la “especiería”: la spedizione di García Jofre de Loaysa». En C. Cerretti (coord.). *Genova, Colombo, il mare e l'emigrazione italiana nelle Americhe. Atti del XX congreso geográfico italiano*, Roma, Instituto della Enciclopedia Italiana, vol. 1, 745-751.
- (2003). «Le spese della Casa de la Contratación per la conquista e colonizzazione del Nuevo Mondo (1503-1525)», *Storia Económica*, VI, 2, 235-249.
- FERNÁNDEZ CONTI, S. (2025). «Fernando de Andrade». En *Diccionario Biográfico Español*. Madrid, Real Academia de la Historia, Madrid, [Fecha de consulta: 23-04-2025]. Disponible en: <https://historia-hispanica.rah.es/biografias/3428-fernando-de-andrade>
- GARCÍA ORO, J. (1994). *Don Fernando de Andrade conde de Villalba (1477-1540). Estudio Histórico y Colección Documental*. Santiago de Compostela, Xunta de Galicia.
- JUEGA PUIG, S. (2025). *Galicia y la segunda circunnavegación a la tierra. Siglo XVI. La Coruña*, Ediciones Cartamar.
- LOUREIRO, R.M. (2022). «La biblioteca de Magallanes». En D. Quiles Albero, N. González Heras y Filipa M. Valido-Viegas de Paula-Soares (eds.). *La Audacia de dos monarquías. La primera vuelta al mundo y su época*. Madrid, Sílex, 89-107.
- KELLENBENZ, H. (1985). «Cristóbal de Haro, nuevos documentos para su historia». En *La ciudad de Burgos. Actas del congreso de historia de Burgos. MC aniversario de la fundación de la ciudad, 884-1984*. León, Junta de Castilla y León, 401-410.
- (2000). *Los Fugger en España y Portugal hasta 1560*. Salamanca, Junta de Castilla y León.
- LADRÓN DE GUEVARA, M. (ed.) (2016). *Pleitos de hidalgía que se conservan en el Archivo de la Real Chancillería de Valladolid. Extracto de sus expedientes. Siglo XVI, Reinado de Juana I (1501-1516)*. Madrid, Ediciones Hidalgía.
- MANSO PORTO, C. (2024), «La Casa de la Contratación de La Especiería de La Coruña: orígenes, emplazamiento y funcionamiento (1522-1529)», *Revista de Estudios Colombinos*, n.º 20, 23-42.
- MARCOS MARTÍN, A. (2006) «Deuda pública, fiscalidad y arbitrios en la Corona de Castilla en los siglos XVI y XVII». En C. Sanz Ayán y B. J. García García (eds.), *La Monarquía Hispánica y los antiguos Países Bajos (1505-1700)*. Fundación Carlos de Amberes, Madrid.
- MARTÍNEZ RUIZ, E. (2020). «De las comunidades a las Molucas y la globalización geográfica». En I. Szászdi León-Borja y R. Sánchez González (eds.). *Comercio, rentas y globalización en la guerra de las Comunidades*. Sahagún, Centro de Estudios Camino de Santiago-Sahagún-Universidad de Castilla la Mancha, 269-294.
- MORÁN MARTÍN, R. (en prensa). «Estatuto de los Extranjeros y oposición a través de las peticiones de Cortes de León y Castilla (siglos XIII-XVI)». En A. Rubio Martínez, I. Szászdi León-Borja (coords.). *Extranjeros y derecho de Extranjería en tiempos de las Comunidades de Castilla*, Madrid, Editorial CSIC.
- OTERO PIÑEYRO MASEDA, P.S. (2021). «Redes parentales en la Galicia señorial (siglos XI-II-XVI): los Puga, un linaje entre el campo y la ciudad». En J.Á. Solórzano Telechea; J. Haemers; C. Liddy (eds.). *La familia urbana: matrimonio, parentesco y linaje en la Edad Media*. Logroño,

Instituto de Estudios Riojanos, 89-125.

- RAMOS PÉREZ, D. (1992). «El grupo financiero de Burgos en el momento que dominó la empresa ultramarina». En *I Jornadas de Historia de Burgos y América*. Burgos, Caja de Burgos, 131-157.
- REY CASTELAO, O. (2021). «O episodio das illas Molucas. Contexto comercial e político, intereses e resultados». En P. Saavedra Fernández (ed.). *Unha voz na metade do reino. Cincocentos anos da Xunta de Melide*. Santiago de Compostela Parlamento de Galicia. Consello da Cultura Galega, 48-67.
- RODRÍGUEZ SUÁREZ, M.ª P. (2005). «La importancia del vino en la comunidad universitaria compostelana en el siglo XVI». En I. García Tato; A. M.ª Suárez Piñeiro, *Actas de La Cultura del Vino. Primer Congreso Peninsular*. Santiago de Compostela, Instituto de Estudios Gallegos Padre Sarmiento, 185-210.
- RUBIO MARTÍNEZ, A. (2014). «Los agentes fiscales del reino de Galicia a fines del siglo XV». En M. Borrero Fernández; J. Carrasco Pérez; R. Peinado Santaella (coords.). *Agentes de los sistemas fiscales en Andalucía y los Reinos Hispánicos (siglos XIII-XVII). Un modelo comparativo*. Madrid, Instituto de Estudios Fiscales, 117-144.
- (2015). «Un hombre de negocios a finales del siglo XV: el notario santiagués Lope Gómez de Marzoa». En D. Carvajal de la Vega; I. Vítores Casado; J. Añíbarro Rodríguez (eds.). *Poder, fisco y mercado en las ciudades de la Península Ibérica (siglos XIV-XVI)*. Valladolid, Castilla Ediciones-Colección Historia, 127-142.
- (en prensa). «El protagonismo de Burgos en el proyecto especiero. Cristóbal de Haro y la financiación de los viajes a la Especería». En A. Sagarra Gamazo; D. Ortega Sánchez (eds.). *El Sueño Especiero (1519-1529). Burgos, nodo y nexos*. Madrid, Sílex.
- (en prensa). «Mercaderes y hombres de negocios extranjeros en tiempos de las Comunidades: el crédito privado en la financiación de los viajes a la Especería». En A. Rubio Martínez; I. Szászdi León-Borja (coords.). *Extranjeros y derecho de Extranjería en tiempos de las Comunidades de Castilla*. Madrid, Editorial CSIC.
- RUIZ CARCEDO, J. (2021). *La presencia de burgaleses en la primera circunnavegación de la tierra (1519-1522)*. Burgos, Diputación de Burgos.
- RUIZ MARTÍN, F. (1970). *La banca en España hasta 1782*. Urquiza Editores, Pamplona.
- SAGARRA GAMAZO, A. (2013). «La empresa del pacífico o el sueño pimentero burgalés (1508-29)», *Revista de Estudios Colombinos*, n.º 9, 21-36.
- (2016). «El grupo de Burgos y la esclavitud» *XXI Coloquio de Historia Canario-Americanana (2014)*, XXI-035, 1-7.
- <http://coloquioscanariasamerica.casadecolon.com/index.php/aea/article/view/9517>
- (2022). «De reyes y mercaderes. El entramado empresarial norteño, base del viaje de Elcano». En D. Quiles Albero, N. González Heras y Filipa M. Valido-Viegas de Paula-Soares (eds.), *La Audacia de dos monarquías. La primera vuelta al mundo y su época*. Madrid, Sílex, 47-88.
- (2025). «Cristóbal de Haro». En *Diccionario Biográfico Español*. Madrid, Real Academia de la Historia, [Fecha de consulta: 23-04-2025]. Disponible en: <https://dbe.rae.es/biografias/37754/cristobal-de-haro>.
- SARDONE, S. (2019). «El “Maluco”. La financiación de las expediciones, 1518-1529». En *Actas del Congreso Internacional de Historia «Primus Circumdediste Me»* ..., 225-255.
- SENDIN CALABUIG, M. (1977). *El Colegio Mayor del Arzobispo Fonseca en Salamanca*. Salamanca, Ediciones Universidad de Salamanca.
- SZÁZSDI LEÓN-BORJA, I. (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*, 12, 905-914.
- (2020a). «Armadas, Consulados y Casas de la Contratación. La lucha hispana por el desarrollo de nuevos mercados y la creación de las instituciones supremas del mercantilismo (1503-1529)», *e-Legal History Review*, 31, 1-22.
- (2020b). «Los planes de Magallanes y los consejeros flamencos en 1519 para el traslado de la Casa de la Contratación sevillana al norte». En I. Szászdi León-Borja; R. Sánchez González, (eds.). *Comercio, rentas y globalización en la guerra de las Comunidades*. Valladolid, Centro de Estudios Camino de Santiago-Sahagún-Universidad de Castilla la Mancha, 295-325.





ENFRENTAMIENTOS EN LAS ISLAS MOLUCAS [1527-1529]

EMILIO C. OJEA SABALL

INVESTIGADOR. UNIVERSIDAD NACIONAL
DE EDUCACIÓN A DISTANCIA

INTRODUCCIÓN

Tras haber conseguido culminar la primera circunnavegación del globo, la arribada de la nao *Victoria* con un valioso cargamento de especias —el 6 de septiembre de 1522 a Sanlúcar de Barrameda y dos días después a Sevilla— causó un gran interés en Valladolid, donde en esa temporada se encontraba la corte del rey de Castilla Carlos I de Habsburgo, a la sazón emperador del Sacro Imperio Romano Germánico. A pesar de que la expedición que se había hecho a la vela en 1519 con otras cuatro embarcaciones, las poco más de 24 toneladas de clavo rescatadas por esta única nave en las islas de las Molucas sufragaron la cifra invertida, con lo que la ganancia neta superó los 345.000 maravedís. Este hecho, incrementó el interés económico y animó a que se enviaran nuevas expediciones a la especiería, pero también a que se abriese por medio de una real provisión de finales de 1522 una nueva Casa de Contratación en A Coruña —como la ya establecida en Sevilla para las Indias— pero exclusivamente dedicada a la comercialización de las especias del Maluco, que es la denominación de la época con la que se conocían las islas de Ternate, Tidore, Makian, Motir y Bacan.

La génesis de las siguientes expediciones que se organizaron al archipiélago de las islas Molucas, deben entenderse como consecuencia de la conclusión con éxito económico del primer periplo de circunnavegación (1519-1522), y con el objetivo de obtener especias como la canela, el clavo, la nuez moscada o la pimienta, para su comercialización en Europa. No obstante, en aquel momento aún no estaba claro

a quien pertenecía el conjunto de islas del Maluco, pues ni la corona de Castilla ni la de Portugal sabían a ciencia cierta si el archipiélago caía en su dominio de influencia, dado que el tratado de Tordesillas de 7 de junio de 1494 fijaba una línea de demarcación —un meridiano a 370 leguas al oeste de las islas de Cabo Verde que se proyectaba al norte y al sur y daba la vuelta al mundo dividiéndolo en dos hemisferios— dejando el hemisferio al oeste de dicha línea en el ámbito de Castilla y el situado al este en el de Portugal. Empero, al encontrarse las Molucas en las antípodas, no resultaba muy fácil delimitar el antimeridiano e indicar al otro lado del mundo en que órbita se encontraba dicho archipiélago. Por lo tanto, las subsiguientes expediciones tenían como objetivo primordial posesionarse de las islas en nombre del rey de Castilla, aunque los propios portugueses llegados al archipiélago en 1512 tampoco tuviesen del todo claro, que su ubicación se encontrase en la zona que se les atribuía a ellos, eso no les impidió que estuvieran dispuestos a defender la principal fuente de riqueza de su reino.

Antes de que amaneciese el 24 de julio de 1525, partió desde la bahía de A Coruña una nueva armada compuesta de siete naves, en la que se habían embarcado 450 almas bajo el mando del comendador de la orden de San Juan, García Jofré de Loaysa, el cual había sido nombrado el 5 de abril de ese mismo año como capitán general de la armada y gobernador de las islas del Moluco. La expedición tenía la misión de alcanzar las islas de las especias, establecer allí una base y traer de regreso un valioso cargamento, que debía arribar al puerto de partida, ya que: *estando en La Coruña es como si estuviera en Flandes ya*, pero para ello había que ir en demanda del estrecho de Magallanes, por lo que, se designó como piloto mayor de la expedición al veterano Juan Sebastián Elcano, que también fue el encargado de conducir desde Portugalete hasta A Coruña a las cuatro naos que participarían en el viaje.

Tras haber avistado el litoral brasileño el 4 de diciembre de 1525, la travesía prosiguió bojeando durante las semanas siguientes a la *búsqueda del paso*, pero una fuerte tempestad sorprendió a la escuadra el 28 de diciembre e hizo que todas las naves se dispersasen. Al fin, la tarde del 14 de enero de 1526 cuatro de las embarcaciones alcanzaron el cabo de las Once Mil Vírgenes, empero a la media noche de ese domingo se produjo la pérdida de la nao *Sancti Spiritus*, que naufragó debido a un temporal que hizo gerrar a todas las naves presentes.

El 8 de febrero, una nueva tormenta provocó que garreasen tanto la *Santa María de la Victoria* como de las naos *Anunciada* y *San Gabriel*, que se encontraban ancladas dentro del Estrecho, sufriendo la nao capitana numerosos daños que provocaron que embarcase mucha agua, por lo que sus tripulantes tuvieron que alijarla para mantenerla a flote. Cuando la dieron por perdida, tanto Loaysa como la mayor parte de su gente la desampararon buscando refugio en tierra, dejando únicamente a bordo al maestre y al contramaestre además de cinco o seis marineros. En cuanto el tiempo fue más bonancible regresaron los que habían saltado a tierra, tras ello la alejaron de la costa e iniciaron las reparaciones necesarias, fundamentalmente en el codaste y en el timón.

El día 12 de febrero se decidió que había que perder latitud hasta alcanzar el río Santa Cruz, para acometer aquellos desperfectos de la capitana que no se veían capa-

ces de resolver en aguas del Estrecho. Fue el 29 de marzo cuando las dos carabelas, la nao capitana y el patache abandonaron el río Santa Cruz y arrumbaron de nuevo hacia el Estrecho, y tras casi dos meses de navegación consiguieron dejar atrás el cabo Deseado e iniciar la travesía por el mar del Sur. Sin embargo, el primer día de junio un nuevo temporal dispersó a las cuatro embarcaciones y desde entonces nunca volvieron a navegar en conserva.

El primer día de enero de 1527, la nao *Santa María de la Victoria* consiguió alcanzar la isla de Tidore, tras haber cruzado el Pacífico y haber realizado escala en las islas de los Ladrones (hoy Marianas), donde fue rescatado un gallego llamado Gonzalo de Vigo. Este era un tripulante de la nao *Trinidad* que había desertado cuando bajó el mando de Gonzalo López de Espinosa se trataba de encontrar la ruta hacia el Nuevo Mundo, el tornavía. El 10 de septiembre la nao capitana había dejado a popa las islas de los Ladrones y había proseguido hacia el sur de las islas de San Lázaro, en las cuales hicieron escala desde el día 7 hasta el 15 de octubre, para reanudar su travesía hasta anclar el 21 del mismo mes en una isla de las Talaud al norte del archipiélago de las Molucas. Allí obtuvieron información, víveres y se realizó aguada, tras entablar conversaciones con el cabecilla local, el cual les propuso una alianza contra los portugueses, la cual no fue contemplada. Seis días después —el 27— levaron anclas, arribando el 4 de noviembre al puerto de Zamafo (o Samafó) 105 personas de las 123 que inicialmente habían embarcado en la capitana¹.

1. LAS EMBARCACIONES

La política de Carlos V con respecto a la especería tras el regreso de la maltrecha nao *Vitoria*, fue la de enviar otras cinco expediciones más a las islas Molucas, organizándose los viajes de Estévan Gómez en 1524 —que se enmarcó desde A Coruña buscando un paso por el noroeste del Nuevo Mundo— el de Jofré de Loaysa de 1525, los dos de 1526 de Diego García de Morguer y de Sebastián Caboto —que partieron de Sanlúcar— y el de 1527 de Álvaro Saavedra Cerón, que se hizo a la vela desde Zihuatanejo, en el litoral del Pacífico de Nueva España. Pero para llevar adelante todas estas navegaciones se tuvieron que construir o movilizar un total de 18 embarcaciones que articularon distintas armadas. Así, la de Gómez contó con una única nao, la de Loaysa con siete naves, mientras las de García de Morguer, Caboto y de Saavedra con tres, cuatro y tres respectivamente. No obstante, para comprender estas expediciones es necesario conocer sus embarcaciones.

¹ Acinas, 1998: 14-15. Andaya, 1992: 68, 70, 72. Argensola, 1609: 16, 23, 44, 163. Bernabéu, 2000: 73, 78; 2019: 33. Borao, 2020: 2. Browlee, 1991: 21, 48. Cabrero, 1985: 8, 10, 12; 2000: 123, 132, 140, 143, 145-146. Campo, 2020: 24, 26-27, 277, 281; 2020b: 51. Cuesta, 1988: 47, 50, 52-53; 2019: 48-51. Fernández de Navarrete, 1837: 4-6, 8-10, 12-13, 14, 17, 22-24, 26-30, 42-44, 48-49, 51, 55-57, 65, 166, 176, 196-197, 207-208, 223-224, 234, 242-243, 250-251, 256-257, 259, 261-262, 268-269, 281-283, 337, 361-362, 366-369, 382, 392-393, 396-397, 401-402, 405-407, 409, 415. Fernández de Oviedo, 1852: 9, 21, 34-39, 45-46, 48, 50-51, 54-55, 58, 60, 65. Fernández Duro, 1894: 177, 181, 187-190; 2009: 33. Landín, 1992a: 19; (1992b): 71-72. Martínez Shaw, 1988: 14. Martínez Shaw y Alfonso, 1999: 42. Martínez-Valverde, 1993: 103. Mazón, 2020: 45, 208, 210, 214-215. Mellén, 2021: 36-38. Mojarro, 2020: 270-273. Miguel, 2002: 25, 31-33, 37-40, 43. Morales, 2006: 21, 29-30, 33. Ojea, 2016: 19-24, 272-273. Pigafetta, 2004: 61-62, 67, 210. Ribot, 2017: 388, 393. Saavedra, 2018: 146. Sánchez Saus, 2000: 82. Serrano 2020: XV. Sevilla, 2013: 16-17. Spate, 1988: 36. Stampa, 2020: 36, 45, 114, 136, 139, 141, 195, 219, 227, 232, 241-248, 250-251, 254. Varela, 2011: 262, 265.

Una larga tradición constructiva, que venía desarrollándose en diversos puertos del mar Cantábrico y en otros del océano Atlántico del sur de la península ibérica, consiguió que unas naves que hasta entonces se venían usando tanto para la pesca como para el transporte de mercancías evolucionasen, ya que se le habían ido aportando diferentes avances de tipo tecnológico, con lo que se lograron unas embarcaciones de gran capacidad marinera. Dicha tradición venía influenciada por el saber y las técnicas seguidas tanto en el mar Mediterráneo como en aguas del norte de Europa, así que al arte de marear evolucionó, y a la utilización de la brújula para orientarse, del cuadrante para medir ángulos o las velas latinas para propulsarse, se unió al uso de velas redondas y de un tipo naves de más recia construcción. Sin embargo, no sería hasta el reinado de los Reyes Católicos cuando se apoyó y potenció el crecimiento de la producción naval con la construcción de embarcaciones de mayor tamaño, para lo que se adoptaron medidas protecciónistas con relación a los fletes o al tráfico marítimo con el Nuevo Mundo, además de concederse ventajas fiscales.

En la actualidad disponemos de pocos datos, tanto sobre la construcción naval de la época como de la evolución constructiva del periodo, pues el saber técnico de la fábrica de cualquier nave era un saber empírico que se transmitía oralmente de los maestros carpinteros de ribera a sus oficiales y aprendices. Los hijos heredaban el saber del oficio de sus mayores y repitiendo una y otra vez los modelos conocidos, que únicamente se variaban cuando la experiencia aportada por los marinos o las observaciones realizadas por un maestro carpintero eran introducidas en las siguientes naves que se fabricasen, siendo ese el modo en que se acumulaba la experiencia. De esa manera, cualquier maestro era el responsable de la construcción de la embarcación que se le encargase, sin que se le diese mucha publicidad a su saber fuera de su ámbito de trabajo, ni que tampoco se considerase necesario el registro escrito, es decir, las naves se construían sin planos, y por ese motivo actualmente carecemos de información gráfica de tipo técnico, que nos pueda ayudar a explicar cómo se construían los pataches, naos o carabelas hasta que se inició la segunda parte del siglo XVI, teniendo además en cuenta que el porte de cualquier embarcación no estaba claramente definido y venía dado por su arqueo o capacidad de carga. Esto es, que difícilmente existían dos naves del mismo tipo que tuviesen el mismo desplazamiento, midiéndose este por el número de toneles o de pipas que pudiese albergar. Se ha de tener en cuenta que en el Reino de Castilla una tonelada de la época, se correspondía con 20 quintales y cada quintal con cuatro arrobas, y cada arroba con once kilogramos y medio del sistema métrico actual, así que una tonelada equivaldría a 920 kilogramos actuales. Diego García de Palacio († 1595) en su *Instrucion navtica, para el bven vso, y regimiento de las Naos, su traça, y gouierno conforme à la altura de Mexico* —publicado en 1587— nos aclara: *que dos pipas hazen vna tonelada*.

Los principales lugares de construcción naval en la Castilla del momento se encontraban en distintos astilleros del Cantábrico —gracias a la abundancia tanto de hierro como de madera— y en el entorno de la Baja Andalucía, en las poblaciones del estuario del río Tinto, como la villa de Huelva o San Juan del Puerto, especializándose estos últimos en la fábrica de carabelas, que venían siendo usadas con suma profusión desde 1492 en distintas expediciones al Nuevo Mundo. En cuanto a las embarcaciones mercantes presentes en el Reino de Galicia —lugar de partida de las

expediciones de 1524 y 1525— hacia finales del siglo XV, al menos dos tercios eran naos, mientras que la presencia de carabelas apenas superaría el umbral del veinte por ciento, algo que seguirá siendo del mismo tenor durante al menos en el primer tercio del siglo XVI².

1.1. El bergantín y el patache

Tanto bergantines como pataches eran naves ligeras de reducido porte, siendo los bergantines algo más pequeños que los pataches. García de Palacio define el bergantín como: *nauio chico, y ligero*, siendo lo normal que en la época arbolaran dos palos, mientras que de manera parecida indica que un *Pataxe: es un nauio pequeño q[ue] va en servicio de otro*. En otras palabras, los pataches eran pequeñas embarcaciones que se solían utilizar para distintas operaciones de vigilancia del litoral o reconocimiento. Además, podían actuar como naves de aviso y de transporte de vituallas desde la costa a embarcaciones de mayor tonelaje, que debido a su calado se veían obligadas a fondear más alejadas. Por lo que, en una armada como la de Loaysa la presencia de un patache se puede entender para utilizarse como nave de enlace entre las de mayor porte de la expedición, y que igualmente se podía aproximar y explorar aquellos litorales donde las demás embarcaciones no debían hacerlo, por el peligro que suponía su encallamiento³.

1.2. La carabela

La primera mención conocida de la carabela proviene del siglo XII, y se encuentra en una documentación genovesa cuando al referirse a una nave de transporte se la nombra como *caravellum*. Igualmente, por un documento foral fechado en 1255 en Vila Nova de Gaia se tiene constancia de que se venía haciendo uso de una embarcación de poco tonelaje dedicada a la pesca con el nombre de *carauela*. Esta nave siguió siendo utilizada para este fin como para el tráfico litoral en los siglos siguientes, hasta que comenzó a ser empleada en labores de exploración oceánica, inicialmente por parte de los portugueses y posteriormente por los castellanos. Aunque las primeras menciones escritas en Castilla sobre la carabela se recogen en la *Crónica del señor rey don Juan, segundo de ese nombre*, al relatar tanto un suceso acaecido en Sevilla en 1435 como otro en Gibraltar el año siguiente. En los siglos XV y XVI las carabelas fueron consideradas como embarcaciones marineras y veloces, idóneas para ceñir el viento de bolina —osea, para navegar contra el viento— a pesar de que las corrientes también fuesen contrarias. Del mismo modo, al ser naves ligeras de escaso calado, muy veleras y maniobrables, podían surcar aguas de poca profundidad, bojeando litorales y remontando ríos. Estas características les permitirían cumplir distintas funciones, tan dispares como la exploración o el comercio, sin olvidar que también las tenían de índole militar.

2 Cabrero, 2000: 147. Coín: 2018: 174, 191. Fernández de Navarrete, 1837: 96, 440. Fernández Izquierdo, (1989): 35, 37-38, 44, 52. García de Palacio, 1587: 90. González Cruz e Izquierdo, 2018: 54, 58-59, 63, 79. Loureiro, 2018: 44-45, 49. Martínez Shaw y Alfonso, 1999: 51. Morais, 2018: 20. Ojea, 2016: 19-20, 23-24, 273-274. Ropero-Regidor, 2018: 99, 101. Saavedra, 2018: 131-132. Schwarz, 2019: 21. Stampa, 2020: 56, 229-232, 261, 263.

3 García de Palacio, 1587: 133, 150v. Schwarz, 2019: 23.

La construcción de una carabela se iniciaba por la *quilla*, pieza a la que perpendicularmente se ensamblaban múltiples *cuadernas*, que con el *codaste* a popa y la *roda* a proa, constituyan el esqueleto del casco que se conformaba revistiéndose con un forro con las tablas a tope, esto es, unidas borde con borde. Las carabelas tenían un casco ligero que mostraba unas formas afinadas, con la popa cuadrada y la proa redondeada, diseñada para que cortase mejor el agua, por lo que, se las denomina como embarcaciones de casco redondo. En su obra muerta disponían de un pequeño alcázar a popa y hacia el año 1490 de una tilla en la proa, no obstante, desde esta misma época muchas carabelas comenzaron a contar con castillo de proa. En cuanto a los mástiles, se sabe que iban provistas de dos o tres, y en origen también carecían de bauprés o botalón. Pero generalmente solían disponer de tres palos denominados de proa a popa como trinquete, mayor y mesana, e incluso en algunos casos llegaron a disponer de un cuarto mástil, el de contramesana.

Inicialmente, en todos ellos se arbolaban velas latinas, es decir, que tenían el aparejo latino, entendiendo por aparejo el conjunto de jarcias, palos, velas y vergas o entenas de una nave. De hecho, García de Palacio define la carabela como: *vn nauio largo, y angosto, que trae belas latinas*, aunque con el tiempo la *carabela latina* evolucionó hasta convertirse en la *carabela redonda*, siendo la complicación que existía para navegar en las aguas existentes entre Cádiz y Huelva la que hizo que se le cambiase las entenas por vergas en cruz. En otras palabras, en la arboladura, el palo trinquete pasó a usar una vela cuadrada, mientras los otros dos aún mantenían las velas latinas, pero posteriormente la vela cuadrada también se utilizó en la verga del palo mayor, lo que permitía que la nave aprovechase mejor el viento para avanzar, mientras que el mástil de mesana mantuvo la vela latina y con ello la maniobrabilidad; del mismo modo se mantuvo la vela latina en el de contramesana en caso de que dispusiese del mismo, además, se añadió otro mástil a proa del trinquete, el bauprés, al cual se dotó de una vela cebadera, lo que incrementó notablemente la maniobrabilidad. Por último, en la arboladura se incluyeron las cofas y se mejoró la jarcia.

En algunos documentos se las denomina a estas carabelas fabricadas por los carpinteros de rivera en Baja Andalucía como *de tipo andaluz*. No hay duda de que estos maestros se inspiraron tanto en las carabelas portuguesas —cuando estas recalaban en las costas andaluzas— como en naves con técnicas constructivas de otras procedencias. Consiguientemente, terminaron incorporando distintos elementos a las carabelas que ellos ya elaboraban, originando así su propia nave con aparejo redondo, con un casco más estrecho y la popa bastarda, plana o de espejo, lo que facilitó el uso del timón de codaste a popa, con lo que se creó el denominado como *navío redondo*, unas naves aptas para llevar adelante las travesías en el océano Atlántico y más allá. En cuanto a su número de unidades, en los últimos años del siglo XV en la Baja Andalucía se realizaban más del doble de las carabelas que se fabricaban en el reino de Portugal o en los astilleros del mar Cantábrico.

En cuanto a su porte, no está claramente definido y viene dado por su arqueo o capacidad de carga. Así, desde aproximadamente 1440 hay carabelas que llegan a los 60 toneles, aunque las de menor tamaño se situarían en los 20 toneles, siendo las más usadas durante los descubrimientos de unos 50 toneles, por lo que, al ser de distinto

porte, también variaba su eslora que podía ir de los 16 a los 30 metros, teniendo de manga de 6 a 8 metros las de mayor eslora. Sin embargo, las carabelas eran naves con poco puntal y con ello una escasa capacidad de carga, lo cual era su mayor desventaja. Empero, esto no impidió un fortalecimiento del cabestrante, lo cual permitió elevar cargas más pesadas. A modo de ejemplo, en el Reino de Galicia durante el periodo que transcurrió desde 1476 hasta 1496, las carabelas se fueron construyendo de mayor tamaño situándose entre los 40 y los 70 toneles, siendo las elaboradas para la expedición de 1525 —la *San Lesmes* y la *Santa María del Parral*— de aproximadamente de los 80 toneles. Casi un siglo después, en 1616, las carabelas fabricadas tenían un porte que iba desde los 80 a los 150 toneles. Finalmente, cuando tocaba a término el siglo XVII este tipo de embarcaciones se dejó de producir, siendo sustituidas en sus funciones por bergantines, pataches u otro tipo de naves, pero hasta ese momento fueron las naves que siendo utilizadas en innumerables navegaciones, más se habían ido transformando⁴.

1.3. La nao

El nacimiento de las naos tiene sus comienzos en las técnicas de construcción tanto meridionales como septentrionales, aunque originalmente, el vocablo *nao* era una voz genérica para referirse a distintos tipos de naves. No obstante, entre mediados y finales del siglo XV los documentos se referirán a la *nao* como una embarcación manca, lo que quiere decir que era propulsada únicamente a vela sin remos, y a inicios del siglo siguiente la *nao* era un tipo de nave que solía ir lo suficientemente armada como para poder responder a cualquier amenaza que se presentase, característica que se aunaba a una buena capacidad de transporte. Esto último le permitía afrontar largos periodos de travesía en alta mar, al tiempo que era lo bastante maniobrable como para navegar con el viento de bolina.

La construcción de una *nao* se iniciaba por la *quilla* y de igual modo que la de una carabela. La madera que se empleaba para la *quilla*, las cuadernas y las partes estructurales de la *nao* era la de roble, mientras que la de pino se empleaba en mástiles y vergas; otras maderas se utilizaban en el forro del casco y en diversas partes de la construcción. En la última etapa del siglo XV estas se construían según la tradición del *as, dos, tres*, que según indica Juan Escalante de Mendoza († 1596) en su obra *Itinerario de navegacion de los mares y tierras occidentales*, por cada unidad de puntal se corresponden dos de manga y tres de eslora. No obstante, García de Palacio difiere de su contemporáneo en cuanto a la regla *as, dos, tres*, señalando que por cada unidad de manga son dos de *quilla* y tres de *eslora*, al mismo tiempo que propone la disminución en la relación existente entre el puntal y la manga.

⁴ Bernabéu, 2000: 78. Browlee, 1991: 6-8. Chain, Fondevila y Sánchez Baena, 2023: 123. Chocano, 1991: 13-15. Coin: 2018: 176-178, 184, 190. Cucari, 1978: 31-32. Fernández de Navarrete, 1837: 3. Fernández Duro, 1873: 574, 586, 591; 1876: 88, 98, 111. Fernández Izquierdo, 1989: 41, 47. García de Palacio, 1587: 137v. González Cruz e Izquierdo, 2018: 79-80. González Fernández: 2006: 10-11. Pérez de Guzmán, 1779: 347, 359. Ropero-Regidor, 2018: 98. Saavedra, 2018: 131. Sánchez Saus, 2000: 86. Schwarz, 2019: 21-23, 26.

Las dimensiones iniciales de una nao estaban entre los 100 y los 200 toneles, aunque algunas podían ser algo inferiores. Como ejemplo, entre los años 1476 y 1496, las naos que se fabrican en Galicia tienen entre los 120 y los 250 toneles. Pero hay excepciones, así la nao *Victoria*, que se había construido en el litoral cantábrico, y que culminó la primera circunnavegación en 1522 era de tan sólo 85 toneles. Por otra parte, la mayor de cuatro naos que se hicieron a la vela en 1525 desde A Coruña era de 300 y la inferior de 130 toneles. Sin embargo, con el paso del tiempo, el tamaño de las naos seguirá creciendo, así en 1535 la mayor parte de las que navegan a las Indias son de 400 toneles de porte. En su obra de 1587, García de Palacio, describe las medidas de una nao de 400 toneladas, con unas proporciones muy similares entre manga y la quilla, a las reglas de construcción del siglo anterior. Empero, desde el mismo siglo XVI las dimensiones de las naos siguieron creciendo —al igual que había sucedido con las carabelas— hasta alcanzar las 600 toneladas y en algunos casos las 1.000.

En comparación con cualquier carabela, las naos disponían de mayor capacidad y tamaño, siendo estas unas embarcaciones de alto bordo con castillos a proa y popa. Su mayor espacio de carga se debía a que también disponían de un mayor puntal, pero por este mismo motivo eran menos maniobrables —en relación a las carabelas— pues su mayor obra muerta las hacía más resistentes al viento. Normalmente, una nao solía arbolar tres mástiles, aunque las hubo de dos o incluso de cuatro, llevando tanto en el trinquete como en el palo mayor sendas cofas. La ubicación de las velas de los distintos palos era la siguiente, en la verga del bauprés se veía una vela cebadera, en las del trinquete y el palo mayor velas cuadradas y en la entena o verga diagonal del de mesana una vela latina, lo mismo que en el de contramesana, si es que también disponía de un cuarto palo. Asimismo, las naos empleaban timón de coaste, por lo que su popa difería en su forma de la proa, pues era plana o de espejo⁵.

1.4. La fusta

La fusta era una nave de remos que podía arbolar uno o dos palos de la familia de las galeras, algo más pequeña que la galeota, la cual ya era una embarcación que carecía de arrumbada y que no llegaba a los 20 bancos. Tras la pérdida de la *Santa María de la Victoria* en Tidore, se planteó la necesidad de tener una embarcación propia, aunque se siguiese recurriendo a las de sus aliados nativos. Así que, después del 20 de enero el elgoibarrés Martín Íñiguez de Carquizano envió a Gilolo —una población situada en la costa occidental de la isla de Halmahera, contraria al puerto de Zamafo— a unos castellanos entre los que iba Alfonso de Oro, un calafate vecino de A Coruña que en esta ocasión también ejerció de carpintero.

Tras haber hecho la singladura desde Tidore en unos paraos —llevando con ellos el aparejo, la clavazón y otros elementos necesarios— y una vez llegados a Gilolo, se pusieron manos a la obra para construir allí una fusta de 17 bancos con la madera que

⁵ Bernabéu, 2000: 78. Chocano, 1991: 11-13, 29. Coin: 2018: 190-191. Cucari, 1978: 64-65. Fernández de Navarrete, 1837: 3, 242. Fernández Duro, 1873: 578, 588-589. Fernández Izquierdo, 1989: 39-41. García de Palacio, 1587: 90. González Fernández: 2006: 10, 13, 53. Loureiro, 2018: 42. Saavedra, 2018: 131. Schwarz, 2019: 24, 26-27. Stampa, 2020: 48, 47, 50, 52, 142, 195. Varela, 2011: 262.

les proporcionó Jailolo, el sultán de Gilolo. No obstante, el trabajo no fue continuo por lo que Carquizano tuvo que enviar a Andrés de Urdaneta para ver lo que sucedía, comprendiendo este, que el avance en la fábrica de la fusta se debía al interés que en cada momento mostrase el sultán. Finalmente, el 18 de enero de 1528 se concluyó la construcción y se puso a Alonso de los Ríos al mando de la misma. Esta embarcación prestaría al menos tres importantes servicios a los castellanos, el primero hacia finales del verano austral del mismo año durante la acción de Toloco, el siguiente lo proporcionaría como escolta de la nao *Nuestra Señora de la Florida* el 30 de marzo, y el más reseñable durante el combate de 4 de mayo, cuando en un enfrentamiento en mar abierto consiguió apresar una galera portuguesa⁶.

2. LA COMPOSICIÓN DE LAS ARMADAS DE 1525 Y 1527

Los preparativos de las naves de la expedición Loaysa se llevaron a cabo con mayor reserva, en relación a los de la expedición de 1519, queriéndose evitar que cualquier noticia sobre los mismos llegase a oídos de la corona portuguesa. En esta ocasión se conformó una armada con siete embarcaciones de diverso tipo y porte, que se enmarcaron bien aprestadas y con las armas necesarias para defenderse en caso de enfrentamiento.

TIPO	NOMBRE	PORTE	MANDO INICIAL
Nao	<i>Santa María de la Victoria</i>	300 toneles	García Jofré de Loaysa
Nao	<i>Sancti Spiritus</i>	200 toneles	Juan Sebastián Elcano
Nao	<i>Anunciada</i>	170 toneles	Pedro de Vera
Nao	<i>San Gabriel</i>	130 toneles	Rodrigo de Acuña
Carabela	<i>San Lesmes</i>	80 toneles	Francisco de Hoces
Carabela	<i>Santa María del Parral</i>	79 ó 80 toneles	Jorge Manrique de Nájera
Patache	<i>Santiago</i>	50 toneles	Santiago de Guevara

Origen: Bernabéu, 2000: 78. Cuesta, 2019: 50. Fernández de Navarrete, 1837: 3, 242. Fernández de Oviedo, 1852: 35. Fernández Duro, 1873: 578; 1876: 106; 1894: 187. Mellén, (2021): 36. Miguel, 2002: 31. Ojea, 2016: 20. Stampa, 2020: 241-242.

Al menos tres de estas naves eran de nueva construcción, fabricándose para participar en la expedición, del mismo modo que las cuatro naos habían sido construidas en astilleros de las vascongadas en el Cantábrico. Las dos carabelas y el patache lo fueron en un arenal de la bahía de A Coruña, una ciudad de realengo en cuyo entorno geográfico existía abundancia de hierro y de las maderas necesarias para la fábrica de embarcaciones, como detalle, por las *cuentas de gastos*, se sabe que la madera procedió del puerto de Neda en la ría de Ferrol.

⁶ Campo, 2020: 282. Chain, Fondevila y Sánchez Baena, 2023: 75-76. Fernández de Navarrete, 1837: 71-72, 79, 88, 116, 122-123, 298, 300, 308, 311, 415. Fernández de Oviedo, 1852: 77. Fernández Izquierdo, (1989): 40.

En cuanto al coste de la fábrica de ambas carabelas, se cifró en un montante total de 297.797 maravedíes, pues así quedó recogido en la segunda de las siete partidas denominada *Gastos de carabelas*, correspondientes a la expedición del *Capitán General el Comendador Loaysa* de Bernaldino Meléndez, tesorero de la casa de *Contratación de la Especiería*. Entre los gastos que es posible destacar se encuentran los 67.340 maravedíes de la clavazón, los 37.300 en tablas de madera, los 23.603 en piezas de madera o los 14.235 en brea, cáñamo o sebo, es decir, el coste de los materiales alcanzó un total de 142.478 maravedíes, mientras 71.545 se gastaron en el pago de los jornales, 59.122 en el transporte de la madera y 20.847 en el corte de la misma, etc. Además, también hay constancia de que en abril de 1523 arribaron en A Coruña dos urcas flamencas, que transportaban alquitrán, lonas, mástiles, pez y vergas, para las naves de la armada de 1525.

Entre el personal que trabajó en las carabelas se encontraron 19 carpinteros y 13 calafates, además de otras 88 personas, entre los que había cordoneros y gentes de otros oficios, tanto de la ciudad como de fuera de la misma. Si bien el desembolso de dinero no se quedó únicamente en la construcción de las embarcaciones, ya que fue necesario hacer gasto en bizcocho para la armada, para lo que resultó indispensable moler el trigo, y transportar a A Coruña la harina resultante e igualmente la leña necesaria para cocer aquel pan dos veces.

En relación al final de la vida útil de las embarcaciones de la expedición de Loaysa, y de los distintos motivos por los cuales se fueron perdiendo, cabe decir que la nao *Sancti Spiritus* naufragó tras encallar en los aledaños del cabo de las Once Mil Vírgenes cuando se encontraba fondeada. La nao *Anunciada* desertó para realizar el intento de llegar a las Molucas por el cabo de Buena Esperanza y no se volvió a saber nada de ella, mientras que la nao *San Gabriel* desistió y arrumbó hacia Brasil, consiguiendo regresar a la península ibérica el 28 de mayo de 1526. El pequeño patache *Santiago* se vio separado en el Pacífico —el primer día de junio del mismo año— de las dos carabelas y de la nao capitana, pero ayudado por la corriente logró fondear en el litoral de Tehuantepec el 25 de julio de 1526, osea, un año y un día después de haberse hecho a la vela desde A Coruña. La decisión de navegar en demanda de aquella costa, fue tomada debido a que en su pequeño pañol sólo disponían de ocho pipas de agua y cuatro quintales de bizcocho para medio centenar de tripulantes. Por otra parte, la carabela *San Lesmes* se perdió en el Pacífico, y en la carabela *Santa María del Parral* se produjo un motín a bordo y terminó embarrancando en la isla de Sangihe, sita al sur de la isla de Mindanao y al norte de las islas Célebes.

En cuanto a las tres embarcaciones que se enmarcaron desde el litoral novohispano en 1527, habían sido construidas en un astillero instalado en la desembocadura del río Zacatula, y fueron denominadas como navíos en el diario de navegación de Álvaro de Saavedra Cerón. No obstante, una vez que Hernando de la Torre contempló la nao *Nuestra Señora de la Florida* en Tidore no dudó en clasificarla como carabela al ver su pequeño porte, al igual que el resto de los castellanos o los portugueses; así se trasluce de una carta remitida desde Cochín por Fernán de Lemos en nombre de Pedro de Montemayor al rey João III Avis, aunque tradicionalmente se las ha venido calificando de naos tanto a la *Florida* como a la *Santiago* y de bergantín al pequeño *Espíritu Santo*.

De estas embarcaciones sabemos que ni la nao *Santiago* ni el bergantín *Espíritu Santo* consiguieron su objetivo, siendo avistadas por última vez el 15 de diciembre de 1527 cuando dejaron atrás a *la Florida* a una latitud superior a la de las islas Marshall —ello fue debido que al desencadenarse una tempestad no amainaron velas— sin que se volviese a tener noticia de ninguna de las dos, ni de ninguno de sus tripulantes (45 y 15 hombres). No obstante, la arribada de *la Florida* a Tidore se puede de considerar un hito, ya que fue capaz de atravesar el Pacífico y llegar hasta las islas Molucas partiendo desde tierras del Nuevo Mundo, con lo que se convirtió en el primer viaje que estableció el derrotero entre Nueva España y las islas de Asia oriental.

Una vez en Tidore *la Florida* fue carenada y tras ser dispuesta para realizar el tornaviaje al Nuevo Mundo, se cargó con 70 quintales de clavo, con los que partió en junio de 1528 pero no logró localizar ni la corriente ni los vientos que la condujesen al Nuevo Mundo, así que el 19 de noviembre estaba de regreso en Tidore. El 3 de mayo de 1529 inició su segundo intento, pero también fracasó, por lo que pequeña nao arribó a Zamafo el 8 de diciembre de 1529 con 22 o 23 supervivientes. En esta ocasión se alcanzaron los 26° de latitud norte, pero debido al fallecimiento de Álvaro de Saavedra —cuyo testamento estaba fechado el 29 de octubre— a los vientos contrarios y a la situación que se vivía a bordo, sus tripulantes optaron por regresar a las Molucas, donde se constató que *la Florida* había quedado inservible⁷.

3. LOS ENFRENTAMIENTOS

3.1. La artillería

A mediados del siglo XVI Francisco López de Gómara († 1564) escribió *Guerras de mar del Emperador Carlos V*, obra en donde describía las piezas de artillería indicando que las había tanto de hierro como de cobre (bronce), y que para la fundición de piezas de esta última aleación eran necesarias: *6 partes de cobre y una de plomo, o latón o estaño*, al mismo tiempo que resaltaba que la artillería de bronce era: *fácil de hacer porque se funde como campanas*, licuándose el cobre cuando alcanzaba una temperatura de 1000°. Lo indicado por López de Gómara era prácticamente aplicable a lo que se había estado haciendo durante el primer cuarto de dicho siglo, con alguna salvedad, como que desde mediados de esa centuria comenzaron a verse piezas de hierro fundido mientras que con anterioridad eran todas de hierro forjado. Si bien, se ha de tener en cuenta que el uso de bronce o de hierro colado en la fabricación de las piezas no era un tema baladí, ya que la aleación ofrecía una mayor seguridad a la hora de ejecutar los disparos, pues una pieza de bronce cuando fallaba se rajaba

⁷ Andaya, 1992: 75. Bernabéu, 2000: 79-81. Boroa, 2020: 2. Cabrero, 1985: 12. Campo, 2020: 277-279. Cuesta, 1988: 54; 2019: 50. Fernández de Navarrete, 1837: 340-353: *Carta de Pedro de Montemayor escrita desde Cochín al Rey de Portugal refiriéndole los sucesos ocurridos en el Maluco hasta el año 1535, Cochim, 14 de Janeiro de 1533*. (Colección de Muñoz; original en la Torre do Tombo). Fernández de Navarrete, 1837: 3, 94-95, 98, 120, 124, 138-139, 166-167, 169, 176, 229, 235, 303, 318, 337, 442-443, 416, 465. Fernández Duro, 1873: 578-579; 1894: 195-196; 2009: 33-34. Fernández Izquierdo, 1989: 43. Landín, 1992a: 20; 1992b: 73. Martínez Shaw, 1988: 14. Mellén, 2021: 36-38. Miguel, 2002: 26,31, 37-39, 44-45. Mira, 2021: 266-267. Ojea, 2016: 20-21, 24-25, 272-273. Roulet, 2018: 261-262. Saavedra, 2018: 145-148. Sevilla, 2013: 17. Spate, 1988: 36. Stampa, 2020: 238, 241, 273-274, 277-278, 287.

mientras que una de hierro fundido reventaba, lo que ponía en peligro la vida de sus sirvientes. Sin embargo, las piezas de hierro colado no se empezaron a fundir hasta mediados del siglo XVI, ya que en su proceso de fabricación era necesario el uso de un alto horno en el que se alcanzaran los 1500°, así que todas las piezas de hierro de las expediciones a las Molucas lo fueron de hierro forjado. Por otro lado, una pieza de bronce pesaba un diez por ciento menos que una de hierro del mismo calibre y tipo, lo que facilitaba algo la operatividad durante su manejo.

Las carabelas y las naos de las distintas expediciones se artillaban para su defensa, pero hemos de tener en cuenta que hasta 1535 no existió ninguna reglamentación previa que contemplase el artillado de las distintas embarcaciones, ni el uso de las piezas por parte de los artilleros o los marineros asignados al servicio de las mismas, algo que se aclaró en la Ley 30 de dicho año, recogida en la *Recopilación de Leyes de Indias*. Por consiguiente, sólo desde dicha fecha comenzó a verse una homogeneización de estas, por lo que, la expedición de 1525 se armó con las piezas disponibles, sin ningún tipo de clasificación oficial en cuanto a la longitud de las áimas o al peso de los proyectiles, etc. Entre las piezas de artillería que fueron embarcadas en las naves de dicha expedición hubo 24 lombardas de hierro, 20 falconetes de hierro, 69 versos de hierro —de los que unos serían mediaculebrinas o versos propiamente dichos y los de menor tamaño sacres— y 13 pasamuros, un tipo de culebrina, mientras que el número de armas portátiles llegó hasta los 67 arcabuces.

A comienzos del siglo XVI, e incluso con posterioridad a la reglamentación de 1535, no existía una pauta clara en la ordenación de las distintas piezas, pues cada fundidor aplicaba su saber y lo ocultaba a sus émulos, aunque estos fuesen del mismo reino. Sin embargo, dentro de la artillería de la época se puede integrar distintos tipos de piezas como las bombardas o lombardas, falconetes, sacres, versos y culebrinas, además de pedreros, entre otras. Del mismo modo, las carabelas en el siglo XVI solían portar distintos tipos de piezas como pedreros, falconetes o incluso versos, pues con el paso del tiempo se fueron artillando más y más, hasta el punto de que se llegaron a abrir portas en los costados, para que pudiesen actuar las piezas más pesadas. Por otra parte, las naos, al ser naves de mayor porte, eran capaces de embarcar mayor número de piezas y de mayor peso y calibre.

Todas las piezas utilizadas eran de tiro tenso, pero podían ser de avancarga o de retrocarga. Las primeras se cargaban por la boca, introduciendo una lanterna (saquete de pólvora), un taco de filástica (hilos sacados de cabos viejos), la bala y un segundo taco de filástica que imposibilitaba el movimiento del proyectil dentro del ánima del tubo. En cuanto a las piezas de retrocarga o *cámara abierta*, tenían un menor calibre, y disponían de una cámara sita en la parte posterior del cañón donde se introducía un *másculo* metálico —cámara de alcuza— con la pólvora, y este cerraba el ánima por el extremo contrario a la boca de la pieza, mientras que el resto del proceso era similar al de las piezas de avancarga.

La artillería menuda se solía situar en la borda de la embarcación y cada pieza disponía de una espiga metálica, cuyo extremo inferior se acoplaba en uno de los agujeros practicados para ese fin, en distintos puntos de las bordas o cofas de las

embarcaciones. Por lo tanto, cualquier pieza de este tipo se podía situar en cada momento aprovechando cualquier orificio donde se creyese que haría mejor servicio. La parte superior de dicha espiga terminaba en una horquilla, en la cual se alojaban sendos muñones de la caña del tubo que se habían fundido con este en una única pieza. La parte anterior de la pieza propiamente dicha era la rabera, una varilla que se unía a la recámara o parte cuadrangular del tubo, donde se alojaba la alcuza. Lo usual, era que cada pieza de retrocarga dispusiese de al menos dos cámaras de alcuza, lo que permitía que se cargase y se cebase una, al mismo tiempo que la otra era disparada; esta dinámica permitía cierta cadencia de tiro. La puntería vertical de estas armas dependía de los muñones cuando se movía la rabera hacia arriba o hacia abajo, mientras que la puntería en dirección se conseguía al desplazar horizontalmente la misma rabera hacia la izquierda o la derecha, es decir, que la rabera era la que permitía dirigir la altura y la dirección de cada disparo hacia el objetivo seleccionado.

En cuanto a las municiones, podían ser pelotas de piedra, de hierro o de plomo con un alma de hierro. Las primeras se elaboraban mediante la talla de un cantero y las segundas fundiéndolas, previamente a ser embarcadas, mientras que las terceras se podían fabricar a bordo de la nave si se disponían de los moldes de bronce en los que verter el plomo y el alma de hierro. Igualmente, además de las balas descritas, se podían disparar saqueteros llenados con cadenas de hierro, clavos, dados de hierro u otros objetos. La fabricación de cada proyectil se realizaba según el *calibre* de cada pieza, cuya medida era la del diámetro de la boca, pero los *calibres* de cualquier pieza se correspondían con la longitud total del ánima desde la boca a la culata, para lo que se dividía dicha longitud entre el diámetro del proyectil, o diámetros de boca, en tanto que el peso del proyectil se indicaba en libras. La expedición de Loaysa embarcó 300 piedras labradas y 23 piedras desbastadas para el uso de las lombardas, además de 720 pelotas de hierro.

La lombarda o bombarda era una pieza de hierro batido o forjado, no fundido, donde una plancha que se curvaba y se enrollaba se reforzaba con duelas, manguitos y zunchos. Una bombarda constaba de dos piezas de hierro, la caña del cañón o tomba y el másculo, que era la culata o recámara con un oído o fogón. Las bombardas solían tener dos recámaras, pues durante el tiempo que se empleaba para apuntar y hacer fuego con una previamente montada a la tomba, se iba cargando la otra culata. Pero debido a su peso, para poder manejar una bombarda se debía unir a un afuste de madera, que disponía de un rebaje semicircular en el que se insertaba la bombarda propiamente dicha, mientras que tomba y culata iban unidas por cabos que pasaban por unas argollas situadas en algunos de los zunchos, y de igual forma se unía la bombarda al afuste de madera. Para que una bombarda no se desplazase libremente durante la navegación, se utilizaban varios cabos con los que se ataba firmemente a la amurada de la embarcación. Con las bombardas se disparaban bolaños —unos proyectiles labrados en piedra— pero militarmente hablando eran unas armas con un escaso alcance y en ocasiones se utilizaban para hacer señales, pues por lo usual sólo eran efectivas para objetivos cercanos y sus bolaños se destinaban contra los tripulantes de las embarcaciones enemigas.

El *falconete* u octavo de culebrina era una pieza encuadrada dentro de lo que se puede considerar como artillería menuda o de pequeño calibre, pues el peso de sus proyectiles oscilaba entre las dos y las cinco libras, pero dependía del tamaño en que se hubiese fabricado cada falconete. La principal característica de esta arma es que era de retrocarga, pudiendo tener su ánima una dimensión de 35 calibres. Los falconetes solían insertarse sobre la regala o incluso en la cofa, siendo unas armas que por el calibre de sus proyectiles se usaban contra personal.

Un sacre o cuarto de culebrina era una pieza que constaba de un tubo con rabera, con un ánima que podía alcanzar los 39 calibres. Sus proyectiles habitualmente tenían un peso situado entre las cuatro y las diez libras. Los sacres se ubicaban en las bandas de las embarcaciones, y dado el calibre de sus balas se solían emplear a corta distancia como armamento contra los tripulantes de las embarcaciones enemigas.

El *verso* o *mediaculebrina* era un arma con una longitud de ánima de 33 calibres, y según el calibre de su boca podías disparar balas que iban entre las nueve y las doce libras. Era una pieza bastante más ligera que su hermana mayor la *culebrina*, por lo que, un verso también era mucho más manejable a la hora de hacer fuego.

La *culebrina* era una pieza de cámara cerrada de la que existían múltiples modelos, entre los que se encontraba la *culebrina legítima* de 32 calibres o las culebrinas extraordinarias de 39, 40 o 41 calibres, tales como el *Pasavolante*, el *Pasamuros* o el *Dragón volante*. Asimismo, existían las culebrinas *bastardas* como el *serpentín* con un ánima de 27 calibres de longitud —de unos 4 metros— que disparaba balas de 24 libras, mientras que una *culebrina legítima* podía presentar una longitud del ánima del tubo de 32 calibres —esto es, de casi cuatro metros y medio— y disparaba proyectiles de 20 libras. Empero, tanto las culebrinas como el resto de las piezas de su época no eran de fábrica homogénea, y los proyectiles estaban entre las 16 y las 30 libras. Al ser las piezas, cuyos disparos tenían un mayor alcance, se las empleaba para el *tiro de caza* naval.

El *pedrero* era una pieza de mediano calibre que se utilizan para disparar bolaños. No obstante, también podía disparar pequeños sacos llenos con piedras de inferior tamaño que actuaban como metralla, es decir, era un arma que se utilizaba contra las dotaciones de las embarcaciones enemigas. Pero al igual que en las otras familias de piezas había pedreros de distinto tamaño, existiendo los morteros, los morteretes, los petardos y los trabucos⁸.

3.2. Crónica de los enfrentamientos

La arribada de la *Santa María de la Victoria* a las islas Molucas supuso el choque inmediato con los portugueses y con su gran aliado, el sultán de Ternate —el cual disponía de una fuerza militar esencialmente de tipo naval— algo que había previsto Martín Íñiguez de Carquizano, pues durante su escala en la isla de Talaud había ordenado que se asentase la artillería y se preparasen el resto de las armas. Carquizano

⁸ Browlee, 1991: 18-19. Chain, Fondevila y Sánchez Baena, 2023: 62-63, 159-162, 177-178. Cuesta, 2019: 47. Fernández Duro, 1876: 44. García-Parreño, 1982: 35-36. González Fernández, 2006: 20. López de Gómara, 2000: 258-259. Mellén, 2021: 38. Ojea, 2016: 272, 274, 283, 286, 288-289. Schwarz, 2019: 22. Stampa, 2020: 93-94, 96-97.

se había hecho con el mando de la nao, porque en el transcurso de la travesía hasta las Molucas se habían producido una serie de muertes, la de Loaysa el 30 de julio de 1526, con lo que el mando había sido asumido —tal y como estaba previsto por Real orden de 13 de mayo de 1525— por Juan Sebastián Elcano, pero al fallecer este el 4 de agosto, se vio sustituido por Toribio Alonso de Salazar. Sin embargo, el 13 de septiembre se produjo el óbito de Salazar, entonces fueron elegidos el alcantareño Bustamante y el elgoibarrés Carquizano, pero este último se hizo con el poder el 2 de octubre y lo ostentó hasta el 11 de julio de 1527 día de su defunción⁹.

Antes de la llegada de los europeos a las Molucas septentrionales, existían en aquel archipiélago los sultanatos musulmanes de Bacan, Gilolo, Ternate y Tidore, que gobernaban diferentes islas y que vivían en guerra entre sí desde hacía años. El sultanato de Gilolo se ubicaba en la isla de Halmahera, mientras que los otros tres sultanatos tenían su sede en las islas homónimas de Bacan, Tidore y Ternate —situadas al oeste de Halmahera que era la de mayor extensión de las cuatro— con la primera al sur de la segunda y está igualmente al sur de la tercera, siendo desde su llegada los sultanatos de Tidore y de Gilolo los aliados de los castellanos, y el de Bacan *más proclive* a estos, en tanto que el poderoso sultanato de Ternate lo era de Portugal.

Los portugueses habían logado alcanzar las islas de las especias en 1512 y los castellanos en 1521 en las naos *Trinidad* y *Victoria*, lo cual fue la causa del incremento de la rivalidad existente entre los distintos sultanatos, que vieron la posibilidad de superar a sus rivales apoyándose en la fuerza militar de los europeos. Así que el control del comercio del clavo —la especia oriunda de estas islas— y la emulación política de los sultanatos de Ternate y Tidore por la prevalencia en el archipiélago, se vieron reforzados con la llegada de los ibéricos, con los que los sultanes de ambas islas establecieron unas alianzas que se prolongaron en el tiempo. La llegada al Maluco de las naos castellanas, impulsó a los lusos encabezados por António de Brito a iniciar el 24 de junio de 1522 la construcción de una fortaleza en Ternate, a la cual se referían como *castillo*, pero a la que habían bautizado con el nombre de *São João Batista*, aunque los naturales la denominaban como *Gammalamma*.

Cuando en la primavera austral de 1526 los castellanos regresan a las Molucas, los portugueses llevan más de un decenio en tratos con el sultán de Ternate, y además poseen el *castillo*, una fortaleza bien artillada construida de cal y canto, es decir, edificada con piedra volcánica y cemento, siendo este último elaborado con arena y con cal procedente de la quema de coral del arrecife. El muro perimetral de la fortaleza rodeaba un espacio interior de unas 26 o 27 brazas cuadradas, es decir, de alrededor de poco más o menos 2.000 metros cuadrados. Disponía de dos torres y un lienzo paralelo a la playa, además de una torre de homenaje central de dos plantas. La construcción inicial se había finalizado en 1523, pero hasta 1536 se fue mejorando al seguirse trabajando en sus defensas¹⁰.

9 Andaya, 1992: 72. Argensola, 1609: 23. Bernabéu, 2000: 78-79. Cabrero, 1985: 10, 12; 2000: 145-146. Cuesta, 1988: 53-54; 2019: 48. Fernández de Navarrete, 1837: 46, 51, 53-54, 56, 218-220, 280, 362-363, 367, 384, 393, 396, 406-408. Fernández de Oviedo, 1852: 59, 62. García-Torralba, 2025: 25. Irayanto, 2020: 188. Martínez-Valverde, 1993: 103. Mellén, 2021: 40. Miguel, 2002: 25, 40-41, 44. Mojarrero, 2020: 270. Morales, 2006: 30, 34-35. Ojea, 2016: 21. Sevilla, 2013:17. Stampa, 2020: 247-249, 271.

10 Argensola, 1609: 26. Campo, 2020: 24. Fernández de Navarrete, 1837: 58, 124, 283. Kanumuyoso, 2020: 164,

El 4 de noviembre de 1526 arribó la nao *Santa María de la Victoria* al puerto de Zamafo, en la costa nordeste isla de Halmahera (o Batachina, que es como se nombra en las crónicas), siendo los castellanos bien recibidos tanto por su gobernador como por el resto de los habitantes, que eran vasallos del sultán de Tidore. Al día siguiente Carquizano solicitó a dicho gobernador un parao para enviar a Alonso de los Ríos, Andrés de Urdaneta, Gonzalo de Vigo y a otros tres hombres, para que entrasen en contacto con los sultanes de Gilolo y de Tidore y poder ofrecerles un acuerdo. El gobernador no sólo les facilitó dicho parao, sino que hizo que un hijo suyo los acompañase como guía.

Los emisarios viajaron hasta Gilolo, a donde llegaron la noche del 8 de noviembre, y se entrevistaron con el sultán, que les mostró su alegría y les hizo enviar comida suficiente para alimentar a un centenar de hombres. Al día siguiente, Jailolo los puso al corriente de la situación en Tidore, donde hacía unos 40 días los lusos habían destruido su núcleo de población principal aprovechando la muerte de su sultán: «Entraron los Portugueses la Ciudad, abrasando los edificios, robando, y matando, y la alteracion obligó a los Tydores a desamparar el cuerpo de su Rey, huyeron a las montañas». El ataque fue realizado tras el óbito de Almanzor ya que su heredero era sólo un niño —Cachil Raxamira tenía nueve, doce o trece años según las distintas fuentes— pero tuvo tiempo suficiente para buscar refugio en el interior montañoso de la isla. Tras conocer la noticia, se decidió que Alonso de los Ríos viajaría a Tidore para entrevistarse con el nuevo sultán y sus principales, al mismo tiempo que se llegaba a un acuerdo con el sultán de Gilolo, de prestación de ayuda mutua contra los portugueses. Por otra parte, la reunión mantenida por Alonso de los Ríos con los de Tidore fue fructífera, pues obtuvo invitación para que su nao capitana arribase a la isla.

El 18 de noviembre la *Santa María de la Victoria* dejó el puerto de Zamafo y puso rumbo a la isla de Tidore, pero el viento en contra obligó a la nave a cambiar de derrotero, lo que impidió que de momento pudiesen proseguir en dirección a su destino. Al atardecer de doce jornadas después —día de San Andrés— cuando la nao navegaba en demanda de un surtidero se tuvo un primer contacto con los portugueses, en concreto con Francisco Castro, un emisario que viajaba en un parao portando una carta del capitán mayor del castillo de São João Batista, D. García Henriquez, en la que se requería que embarcación y tripulación se presentasen en Ternate. En la misiva que les entregó Castro no sólo intimaba a sus receptores a cumplir con lo que se les cominaba, sino que se les amenazaba con hundir su nave si no se avinían. Pues desde Ternate se afirmaba que todas aquellas islas se encontraban en la demarcación que correspondía al rey de Portugal. Ante esta primera advertencia, Carquizano decidió responder mediante un escrito, pero sin firmarlo ya que el que le habían entregado tampoco traía firma, alegando que tanto la nao como su tripulación se encontraban al servicio del emperador con la intención de defender sus intereses en Tidore, y por lo tanto, no se someterían al representante del monarca portugués.

167. Martínez-Valverde, 1993: 103. Miguel, 2002: 43. Mojarrero, 2020: 270, 273-274. Ojea, 2016: 21, 273. Serrano 2020: XVI. Stampa, 2020: 160-161, 202-203, 250-251.

Durante las semanas siguientes se volvió a recibir en otras dos ocasiones a otro emisario portugués, Hernando de Balyada —factor de la fortaleza lusa en Ternate— el cual les volvió a conminar para que se aproasen hacia la isla de Ternate, o abandonasen aquellas aguas sin ir al Maluco o las islas de Banda, amenazándolos de nuevo con el uso de la fuerza. Al fin, el 28 de diciembre un cambio de viento les favoreció para poner rumbo a Tidore, aunque a bordo se tenía la convicción de que los portugueses estaban reuniendo armas, hombres y naves para interceptarlos, así que, ante la mera posibilidad de encontrarse con una acción hostil, Carquizano decide al día siguiente navegar con la gente presta para el combate y la artillería cebada y lista para entrar en acción.

Así transcurría la singladura, cuando al doblar un cabo pudieron avistar cerca de un centenar de embarcaciones del más diverso tipo que les esperaban, a las órdenes del capitán general Manuel Falcon. Entre ellas había dos carabelas, una fusta, un gran batel y unos 80 o 90 paraos de los ternates. Sin embargo, cuando Falcon pudo ver que en la nao de Carquizano estaban dispuestos para el combate no dio orden de acometerla, ni siquiera de aproximarse a tiro de bombarda, a pesar de que en sus embarcaciones también contaban con artillería, por lo que, la *Santa María de la Victoria* pudo proseguir su travesía gracias a que el viento le era favorable, y sin que los portugueses hiciesen nada por impedirlo.

El día de fin de año al anochecer fondearon en el litoral noreste de Tidore, y el día de año nuevo de 1527 se hicieron a la vela con rumbo estesudeste dirigiéndose a la costa oriental de la isla, lugar donde se había levantado su principal población, a la que en el segundo lustro de los años treinta del mil quinientos se comenzará a denominar como Lugar Grande del Rey, y en la actualidad se la conoce como Soa Siu. Cuando fondearon, alrededor de las diez de la mañana, pudieron observar la destrucción causada por los portugueses, que no habían perdonado a Almanzor que se hubiese aliado con los hombres de la expedición de 1519. Asimismo, entraron en contacto con su jovencísimo sultán, del que obtuvieron permiso para iniciar la construcción de dos baluartes, el principal —la fortaleza— en el interior de la propia ciudad, pero próximo al mar, y otro en una punta no muy lejos del primero. Para erigirlos se usaron arena, cascajo o grava, madera, piedra y tierra amazacotada, y en su fábrica colaboró la mano de obra de los aborígenes.

De uno de los baluartes se sabe que tenía dos brazas de alto y 6 pies de ancho, y que fue pertrechado con un cañón, una culebrina, dos sacres y otras piezas de hierro, es decir, con parte de la artillería de la nao. Para guarnecer ambos baluartes se desembarcó a la mitad de los tripulantes, quedando la fortaleza bajo el mando del fredense Hernando de la Torre, mientras que en el baluarte edificado a la entrada de la población se armó con cinco o seis piezas, y se destacaron 20 hombres a las órdenes de Diego de Ayala. La construcción de ambos baluartes animó a que los antiguos habitantes iniciasen la reedificación de sus viviendas, que hacia alrededor de un trimestre habían destruido sus enemigos lusos y ternates¹¹.

11 Andaya, 1992: 72-73. Argensola, 1609: 21-22. Cabrero, 1985: 12; 2000: 147. Campo, 2020: 24, 284. Fernández de Navarrete, 1837: 58-65, 68, 113, 123, 283-285, 335, 363, 384-385, 392, 397-398, 409-411, 486. Fernández de Oviedo, 1852: 65-70. Miguel, 2002: 43-44. Mojarrero, 2020: 274-275. Ojea, 2016: 21, 273. Ramerini, 2020:

El 2 de enero de 1527 se realizó una ceremonia que encabezaron tanto Carquizano como Raxamira, en la que ambos juraron respectivamente sobre la Biblia y el Corán mantenerse fieles a la alianza que habían alcanzado contra portugueses y ternates. No obstante, la regente era su madre, siendo la que realmente gobernaba en nombre del joven sultán. Ese mismo día se presentó ante el elgoibarrés un grupo compuesto por cuatro lusos, entre los que estaban Francisco de Castro y un escribano con un requerimiento por escrito, con el objetivo de que se presentasen en Ternate ante Manuel Falcon. Carquizano les respondió que no tenía orden alguna de su rey en dicho sentido, así que la comitiva portuguesa se regresó. De modo parecido, volvieron a insistir los lusos cuatro o cinco días después, en esta ocasión encabezados por Hernando de Baldaya que amenazó con matarlos a todos sino se marchaban de Tidore.

Ocho días más tarde a Carquizano le llegó la noticia —por un cautivo negro que había huido de los portugueses— de que Falcon estaba preparando hombres y embarcaciones para acometerles. Ante este aviso, el elgoibarrés habló con el sultán, que se comprometió a auxiliarles con 4.000 nativos si finalmente se producía el combate. Una semana después, durante la media noche del jueves 17 de enero Falcón se hizo a la vela con una fusta, un batel, un sampán con numerosas piezas y una cantidad ingente de paraos, con la intención de tomar desprevenidos a los hombres de la *Santa María de la Victoria* que seguía anclada en Tidore. Sin embargo, los castellanos que estaban de guardia escucharon el ruido de la boga, por lo que, desde una punta en tierra en la que habían instalado dos bombardas hicieron un disparo que inició el combate, así que los sorprendidos fueron los portugueses, que vieron malogrado su ataque y no se atrevieron a abordar la nao, tal y como traían planeado, comenzando a disparar contra la misma con distinta fortuna, hasta que dos disparos alcanzaron el costado de estribor. Los dos proyectiles no sólo hicieron un boquete en aquella banda, sino que terminaron con la vida del grumete Jorge de Atan, además de herir a otros tres hombres, mientras que los disparos realizados por los castellanos causaron un muerto y dos heridos a los lusos. Ante la resistencia ofrecida, los portugueses se replegaron detrás de una punta cercana, donde sometieron a la fusta a distintos arreglos, enterraron al caído y prestaron atención a sus heridos.

Al día siguiente —viernes 18— tras haber amanecido, regresaron los portugueses e iniciaron un fuego que duró hasta el mediodía, alcanzado en dos ocasiones con dos tiros gruesos la nao, pero sin que hubiese novedad en cuanto al estado de los defensores, con lo que, al no haber mayores progresos, los atacantes se retiraron al mismo lugar del día anterior. Fue entonces cuando 15 castellanos, armados con ballestas y escopetas, y dos centenares tidores avanzaron por tierra hasta el lugar donde los lusos y sus aliados estaban almorzando. En el momento en que la partida se encontraba bastante próxima, una quebrada interrumpió su avance, pero al estar el enemigo a distancia de tiro abrieron fuego, siendo este respondido por los portugueses sin mucho éxito, en tanto que los disparos castellanos consiguieron hacerles unas ocho bajas, de las que la mitad eran mortales, repartidas de igual modo entre los lusos y los guerreros de Ternate. No fue este el último combate del día, pues antes de

79-82. Stampa, 2020: 176, 251-252, 255-256, 286, 300.

que se pusiese el sol los portugueses volvieron al ataque, siendo recibidos desde la *Santa María de la Victoria* como en ocasiones anteriores, y tras un combate sin nada reseñable volvieron a retroceder.

El 19 de enero volvieron los portugueses de nuevo consiguiendo hacer impactar tres de sus proyectiles en la nao, los cuales le acarrearon numerosos daños. Sin embargo, a mediodía les reventó una de las piezas de mayor calibre, por lo que, decidieron dar por finalizado el ataque y poner rumbo a Ternate. En los dos días y medio de lucha, los castellanos habían consumido más de una docena de quintales de pólvora. No obstante, el mayor problema era que los siete impactos que había encajado la *Santa María de la Victoria* le habían provocado un gran deterioro, lo cual se unió al esfuerzo estructural sufrido por las vibraciones que le causó el disparo de las piezas de la propia nave. A ello hay que aunar al estado que ya traía la nao tras haber cruzado dos océanos —antes de surcar el Pacífico había tenido que ser reparada en el río Santa Cruz— y tras su llegada a Tidore los costados del casco ya se veían agrietados y la lucha no hizo más que agrandarlos. Además, las tracas de la obra viva del casco estaban afectadas por el *Teredo navalis*, un molusco lamelibranquio vulgarmente denominado como *broma* que perforaba la madera descomponiéndola.

Después del combate el estado de la nao capitana era deplorable y no se encontraba en situación de navegar, pues embarcaba mucha agua que tenía que ser desalojada constantemente por los hombres que se aplicaban a la bomba de achique. Entonces, el capitán Carquizano quiso:

«[A]dobrar la nao, si fuera posible, para enviar á España, á hacer saber á V[uestra] M[ajestad] lo que acá pasaba, é para esto llamó á todos los marineros é calafates, y carpinteros é los que algo sabian de aquello, é les tomó juramento en unos Santos Evangelios que cada uno dijese su parecer, si la nao se podria adobar de manera que pudiese ir á España, y que sobre esto cada uno dijese su parecer: todos juraron que la nao en estas partes con el aparejo que tenia que no se podia adobar, ni estaba para navegar mas; que antes se maravillaban como nos habia traido hasta aquí».

Como consecuencia, no quedó más remedio que prescindir de la misma, por lo que, Carquizano ordenó vararla en un lugar próximo a su fortaleza, alijarla e incendiarla. La pérdida de la *Santa María de la Victoria* obligó a que los castellanos tuvieran que navegar en las naves de sus aliados. Sin embargo, poco después ya lo podían hacer en los paraos que fueron capturando, al igual que en una galera portuguesa, y en la fusta que se construyó en Gilolo¹².

Desde ese primer combate menudearían los enfrentamientos de baja intensidad, así al día siguiente fueron avistados dos paraos que se aproximaban desde el sur, por lo que, dos o tres castellanos embarcados en unos paraos de los de Gilolo se lanzaron

12 Andaya, 1992: 73-74. Cabrero, 2000: 147. Cuesta, 2019: 47. Fernández de Navarrete, 1837: 241-313: *Derrotero del viage y navegación de la armada de Loaisa desde su salida de A Coruña hasta Iº de junio de 1526; [...] dirigido todo al Rey por Hernando de la Torre, Ciudad de Tidori, 11 de junio de 1528*. Archivo General de Indias, Leg. Iº papeles del Maluco desde 1519 a 1547. Fernández de Navarrete, 1837: 58, 68-71, 75-76, 343-344, 363, 398, 412. Fernández de Oviedo, 1852: 70-71. Miguel, 2002: 44. Ojea, 2016: 21. Stampa, 2020: 253-258.

a la caza de aquellos, consiguiendo alcanzar a uno de ellos al anochecer, el cual fue abordado por los giloanos que mataron a 21 hombres de los 24 —un portugués y 23 nativos— que iban en aquella embarcación, a un coste de seis vidas. No obstante, el portugués se ahogó debido al peso de las armas que llevaba, tras haberse lanzado al mar. Únicamente, se salvaron dos nativos gracias a la intervención de los castellanos, que se adueñaron del parao, pudiendo comprobar que transportaba 120 quintales de clavo, y que disponía de un verso y de otra pieza más ligera.

Tras la acción, los giloanos siguiendo la cultura guerrera propia de las Molucas adornaron los palos de su embarcación con las 21 cabezas cercenadas a los muertos —pues la captura de la cabeza de un enemigo aportaba prestigio militar— y una vez en Tidore solicitaron licencia para ir a entregárselas a Jailolo. El sultán de Gilolo había enviado cinco paraos hasta Tidore para solicitar que lo reforzasen con artillería y 20 castellanos que le ayudasen a contener a los portugueses, a lo cual accedió Carquizano, cediendo entre otras las dos piezas del parao que acababan de tomar. Desde su llegada a Halmahera, estos hombres ayudarían a Jailolo a sostener e incrementar las acciones contra sus enemigos, un apoyo que a la postre no sería olvidado ni por los lusos ni por Ternate, pues en 1551 destruirían la residencia del sultán y harían desaparecer el sultanato de Gilolo al privarlo de su estatus de reino independiente, quedando desde entonces bajo la tutela de Ternate al ser regido por un *sangahe* en vez de por un sultán¹³.

Posteriormente, el 5 o el 6 de febrero de 1527, en una operación encabezada desde el parao capturado el mes anterior al que seguían un sinfín de canoas, Urdaneta se aproximó hasta la isla de Motil —que se encontraba en manos portuguesas— e incendiaron una población y mataron alguna de su gente, además de capturar dos paraos. En la siguiente acción intervinieron los tres paraos que ahora poseían los castellanos, los cuales tras haber salido en crucero se decidieron a realizar una escala en la isla de Guacea, donde sus habitantes se negaron a venderles los víveres que les habían solicitado. Por lo tanto, Urdaneta desembarcó con los guerreros de Tidore y se estableció un duro combate en campo abierto, pero la resistencia de los autóctonos terminó cediendo y pasaron a buscar refugio en sus casas, desde donde les disparaban flechas y les tiraban piedras. Entonces, se procedió a incendiar las cubiertas de aquellas viviendas elaboradas a base de materiales vegetales, con lo que en media hora la población era un pandemónium del que trataban de escapar sus habitantes. Sin embargo, los guerreros de Tidore no dudaban en matar a la mayoría de los que caían en sus manos, por lo que solamente se apresaron 25 de los nativos. Tras este acto, se dirigieron hasta Gave para vender parte de los prisioneros y para adquirir los víveres que les hacían falta.

Tras dejar Gave a popa arrumbaron hacia Tidore, pero durante la singladura los tres paraos se encontraron con otros ocho paraos, en los que surcaban las aguas los portugueses, con los que se inició una nueva lucha tras abarloarse dos paraos de cada

13 Andaya, 1992: 72-73. Campo, 2020: 30, 63, 283. Fernández de Navarrete, 1837: 241-313: *Derrotero del viage y navegación de la armada de Loaisa desde su salida de A Coruña hasta 1º de junio de 1526; [...] dirigidó todo al Rey por Hernando de la Torre, Ciudad de Tidori, 11 de junio de 1528*. Archivo General de Indias, Leg. 1º papeles del Maluco desde 1519 a 1547. Fernández de Navarrete, 1837: 70-71, 76, 413. Fernández de Oviedo, 1852: 72. Serrano, 2020: XIX.

bando, siendo los dos de los portugueses de mayor tamaño. No obstante, el parao en el que viajaba Urdaneta evitó el combate y siguió navegando para virar más adelante, y realizar un disparo con una de sus piezas, cuya bala alcanzó y destrozó la proa de uno de los paraos lusos, lo que lo dejó en situación de irse a pique, además de matarle algunos hombres. Esta acción fue aprovechada por los hombres de los otros dos paraos para eludir el combate, consiguiéndose separar de sus oponentes a golpe de remo, mientras que los portugueses decidían no perseguirlos. Este encuentro produjo algunas bajas entre los guerreros de Tidore y el de un castellano, pero los portugueses y sus aliados llevaron la peor parte con varios muertos y un mayor número de heridos. No obstante, durante el fragor del combate todos los prisioneros de Guacea que no habían sido vendidos en Gave aprovecharon la coyuntura para huir lanzándose al mar¹⁴.

El 27 de marzo se produjo un nuevo encuentro con otros dos paraos lusos que se habían allegado hasta Tidore, y que tras haber sido divisados se reaccionó saliendo en pos de los mismos. Empero, los portugueses viraron para regresar a Ternate sin querer abarloarse con el parao en el que iba Urdaneta, con lo que este inició la caza haciendo uso de su artillería, pero sin lograr alcanzarlos. No obstante, ante el cansancio producido por la boga Urdaneta hizo que se suspendiese, actuando los portugueses del mismo modo, aprovechando estos el alto para realizar un disparo cuyo proyectil impactó en un barril de pólvora que estaba abierto, y que provocó una deflagración que causó la muerte de seis nativos, además de quemaduras a otros nueve y a varios castellanos, lo cual incluyó al propio Urdaneta. Este ante el dolor se lanzó al mar, pero una vez en el agua se vio acosado por los disparos de los lusos, así que se alejó nadando hasta que fue recogido por uno de los paraos de Gilolo, que llegaron a tiempo para interponerse en el camino de los portugueses, con lo cual estos se retiraron a Ternate¹⁵.

A inicios de abril, unos días después del incidente con el barril de pólvora, se encontraron dos grupos de embarcaciones, uno de Ternate y otro de Gilolo, y en ambos navegaban respectivamente portugueses y castellanos. En total, medio centenar de naves entraron en un reñido combate que duró más de seis horas, hasta que ambos se alejaron de su contrincante con numerosos heridos y sin que nadie se alzase con la victoria. Sin embargo, después de dicha batalla hubo un intercambio de requerimientos entre castellanos y lusos, en los cuales los primeros les solicitaron que abandonasen las posesiones de su emperador, mientras que los segundos solicitaban lo propio en nombre de su rey¹⁶.

Hacia mediados de abril —unos diez o doce días después del último combate— Carquizano dio licencia a Manuel Falcon para que se allegase hasta Tidore. Durante el encuentro entre ambos, el portugués los acusó de no ser más que un grupo de ladrones, ante lo que Carquizano se reafirmó como capitán del rey de Castilla, con la misión de conocer el estado de la factoría que habían dejado en Tidore tras la partida de la nao *Victoria*, al no haber tenido noticia de lo acontecido a los tripulantes de la

14 Fernández de Navarrete, 1837: 72-73. Fernández de Oviedo, 1852: 73-74.

15 Fernández de Navarrete, 1837: 74-75. Fernández de Oviedo, 1852: 74-75. Miguel, 2002: 44. Stampa, 2020: 272-273.

16 Fernández de Navarrete, 1837: 75. Fernández de Oviedo, 1852: 76.

nao *Trinidad*. Por fin, se consiguió llegar a un acuerdo para cesar en las mutuas hostilidades, pero al mes siguiente, cuando aún se seguía hablando de paz, se produjo la llegada desde Malaca de un nuevo capitán general, Jorge de Meneses. Este arribó a Ternate con dos embarcaciones y 60 hombres, y tras ser conocedor de la situación envió nuevos mensajeros a Carquizano, con el objetivo de afianzar la suspensión de las hostilidades existente y firmar una tregua. El capitán castellano se mostró de acuerdo —siempre que dicha tregua no perjudicase los derechos de la corona de Castilla— y envió a Andrés de Urdaneta hasta Ternate, para que mostrase a los portugueses las patentes que traían del emperador. Además, el capitán castellano llegó a proponer que se mantuviese la paz mientras no se resolviese la situación con carácter definitivo, lo cual sólo sería posible cuando recibiesen órdenes de sus respectivos monarcas desde la península ibérica.

A pesar de todo esto, tan sólo unos días después Meneses envió hasta Tidore al alcaide de la fortaleza de Ternate, a un escribano y a un alguacil, para exigir a sus vecinos castellanos que se retirasen de las Molucas o se mudasen a su fortaleza, desde donde se le facilitaría el regreso a la península ibérica. Ante el nuevo requerimiento, Carquizano adujo que las islas estaban en la órbita de influencia de su monarca, rechazando el abandono de Tidore y solicitando que se les entregase a García Henriquez, al considerarlo el causante de la pérdida de una nao del emperador, la *Santa María de la Victoria*. Tras conocer la negativa a su demanda, Meneses intentó convencer a los sultanes de Gilolo y Tidore para que se volviesen contra los castellanos y los asesinasen, a cambio de artillería y de otras donaciones, pero estos rechazaron la propuesta e informaron a Carquizano. A continuación, Meneses hizo envenenar un pozo del que habitualmente bebían los castellanos, pero para fortuna de estos le llegó un aviso a tiempo por medio de una carta de un religioso portugués al que pudo su conciencia, y que escribió revelándoselo a su homólogo castellano. Finalmente, Meneses se avino y se firmó la tregua, que en teoría incluía a sus respectivos aliados. Sin embargo, los de Ternate hicieron caso omiso y apresaron a unos pescadores de Gilolo, y los de Gilolo respondieron tomando doce paraos de Ternate, ordenando Jailolo que se cercenasen las cabezas de todos sus tripulantes.

Tras estos hechos los portugueses protestaron y Carquizano prometió dilucidar el suceso. No obstante, Meneses cambió de táctica y a los pocos días envió a Hernando de Baldaya con una nueva propuesta de entendimiento y asegurando que ellos únicamente querían la paz. Esto fue del agrado de los castellanos, así que Carquizano invitó a comer a la comitiva portuguesa, lo cual fue aprovechado por Baldaya para envenenar el vino del capitán castellano. Tras ingerirlo este cayó mortalmente enfermo y falleció el 11 de julio de 1527. La pérdida de su jefe obligó a que se tuviese que elegir a un nuevo capitán, siendo el más votado Hernando de la Torre, que mantuvo las alianzas con los sultanes de Gilolo y de Tidore, además de ordenar la edificación de un tercer baluarte defensivo en Tidore —probablemente al norte de la población— con lo que de momento conseguía afianzar su posición.

Con la tregua rota, los portugueses retomaron la lucha, a pesar de que habían visto que bélicamente no eran capaces de destruir a sus oponentes. Al mismo tiempo que los de Ternate regresaron a sus enfrentamientos con giloanos y tidores, en una lucha

que para ellos nunca había cesado. Así que, en noviembre de 1527, hubo un nuevo combate naval que se dio a tres leguas de Gilolo, y donde la alianza Ternate-Portugal fue vencida. La resistencia mostrada contra los lusos hizo que a finales de 1527 o inicios de 1528 Quichil Humar, jefe de la isla de Makian situada al sur de Tidore, rompiera su alianza con los portugueses y se aliase con de la Torre. El fredense no dudó en enviarle como refuerzo los seis castellanos que Quichil Humar le había solicitado. Empero, este cambio de alianzas no quedó sin respuesta, pues no habían pasado más de diez o doce días cuando los lusos reaccionaron, y con Henriquez a la cabeza de 60 portugueses se allegaron hasta Makian en una carabela, una fusta, un batel y una veintena de paraos de Ternate. Tras el desembarque los combates duraron dos días, en los que la fuerza atacante destruyó el poblado principal, dando muerte a muchos de sus naturales y a un castellano llamado Martín Somorrostro. Igualmente, se hicieron con todo el botín que pudieron y apresaron a un castellano llamado Pablo Marinero. En este caso, a Quichil Humar no le quedó otro remedio que buscar refugio en el monte con los otros cuatro castellanos, para posteriormente de pasar a Tidore¹⁷.

El 24 de enero de 1528 unos castellanos con rumbo hacia Ternate, avistaron un parao armado con un verso que navegaba con dirección a la isla de Makian y decidieron darle caza. Tras haber conseguido acortar la distancia que los separaba, los portugueses decidieron varar la nave en la isla de Motil y trasladar la pieza hasta un baluarte que allí tenían. La acción se resolvió con el ataque que puso en fuga a los portugueses y sus aliados ternates, con lo que se capturó tanto el verso como el parao. Alrededor de un mes después se produjo otro combate naval en las aguas de Halmahera, donde distintas embarcaciones de Ternate bloqueaban el puerto de Zalo, hasta que hicieron aparición las de Tidore. En el transcurso de la lucha se ocasionaron bajas mortales entre los naturales de ambos bandos, además de la de un luso, pero también resultaron heridos castellanos y portugueses, algunos de ellos a causa del fuego de los versos utilizados. De ese modo, se evitó momentáneamente el bloqueo de Zalo, puesto que unos días después regresaron los portugueses con una fusta y una galera e incendiaron la población. En represalia, los castellanos navegaron hasta Ternate en la fusta —que se había construido en Gilolo— acompañados por algunos paraos, y tras desembarcar en Toloco —una de las poblaciones más importantes de la isla— procedieron a incendiárla después de haber causado una gran mortandad. En los días finales del verano austral y el inicio del otoño austral de 1528, el anterior capitán general D. García Henriquez dejó Ternate con rumbo a Malaca, llevándose consigo casi todas las naves en las que se transportaba una carga de 23.000 quintales de clavo —algo más de un millón de kilogramos— con lo que a Meneses tan sólo le quedó una galera, un batel y una fusta, y entre 60 y 80 hombres de Portugal¹⁸.

El 20 de marzo Jailolo solicitó al capitán castellano que le reforzase con algunos efectivos para proceder en una operación de castigo contra Tuluabe, una población de Halmahera que estaba del lado de los portugueses y que el sultán de Gilolo tenía cercada por tierra. El jefe castellano de acuerdo con el sultán de Tidore envió una

17 Andaya, 1992: 74. Argensola, 1609: 25. Cabrero, 1985: 12; 2000: 147. Fernández de Navarrete, 1837: 76-79, 81-82, 84-87, 240, 291-293, 345-347, 364, 371, 385, 393, 413-414. Fernández de Oviedo, 1852: 76-84. Martínez-Valverde, 1993: 103. Miguel, 2002: 44. Ojea, 2016: 22. Ramerini, 2020: 81. Stampa, 2020: 270-271.

18 Andaya, 1992: 74. Fernández de Navarrete, 1837: 89-90, 293.

decena de paraos en los que se embarcaron con 800 nativos, además de 30 o 40 castellanos y seis versos, que se unieron a los cinco paraos de Jailolo. Los 15 paraos partieron desde Gilolo hacia Tuluabe a donde arribaron cuando ya había caído la noche, sin embargo, en aquellas aguas se encontraban 13 paraos de Ternate, por lo que, se inició una confusa e infructuosa persecución de un parao de Ternate que huyó cuando vislumbró que los que se aproximaban no eran de los suyos. Tras varias horas los 15 paraos regresaron a Gilolo, pero la mañana del día siguiente volvieron hasta Tuluabe, donde se encontraron con los paraos de Ternate que disponían 14 versos y con la presencia de 28 portugueses mejor pertrechados que sus homólogos castellanos. En esta ocasión se emplearon tres horas de intensa lucha, tras las cuales los paraos de Ternate terminaron por retirarse.

Durante el transcurso del combate, los de Ternate habían tratado de retroceder en dos ocasiones, pero al ver que esto les podía causar mayores bajas se mantuvieron en la lucha, hasta el momento en que los castellanos agotaron la pólvora disponible, lo cual fue aprovechado por los ternates para replegarse, así que, los 15 paraos regresaron a Gilolo con la convicción de que habían vencido, aunque en ambos bandos hubo numerosas bajas. Los de Ternate tuvieron más de un centenar de heridos y 86 muertos, de los cuales uno era un lombardero luso —un artillero encargado del manejo de bombardas— mientras que sus oponentes sufrieron de manera conjunta 70 heridos —entre los que se encontraba un lombardero llamado Roldán, a causa de una bala disparada por un verso que le alcanzó en la mandíbula— y 23 muertos. Cinco días después se repitió el ataque, contando Jailolo con otra treintena de castellanos que estuvieron combatiendo más de un mes, hasta que la fuerza combinada se hizo con Tuluabe, en donde los castellanos crearon una nueva base¹⁹.

Con la inesperada arribada en 1526 del patache *Santiago* al litoral de Tehuantepec, llegó la noticia de que al menos la nao capitana de Loaysa y dos carabelas habían conseguido acceder al mar del Sur. El último día de octubre de 1527 se hizo a la vela con tres naves desde las costas Novohispanas una nueva expedición encabezada por Álvaro de Saavedra Cerón, un primo de Hernán Cortés. Este último había recibido una orden del emperador Carlos V fechada el 20 de junio de 1526, en la que se le indicaba que con las embarcaciones que estaban construyendo en Zacatula, para explorar el litoral del Pacífico novohispano, se debía partir para rescatar a los tripulantes de las expediciones de 1519, 1525 y 1526, que se encontrasen en las islas Molucas. Este mandato, tenía dos objetivos, el primero suponía que era necesario encontrar una ruta de acceso al Moluca desde las tierras recién adquiridas en las Indias y realizar el tornavaje, y el segundo es que se debían trasplantar las plantas de las especias a Nueva España.

Álvaro de Saavedra recibió distintas cartas, que tenían como destinatarios a Sebastián Caboto, a los reyes de Cebú o de Tidore, e incluso una dirigida para el rey de la tierra a la que arribase. De igual modo, Saavedra también tomó las instrucciones que se le entregaron el 28 de mayo de 1527, así que cuando este se enmara desde Zihuatanejo lo hace con tres naves que están bien armadas, con un total de 30 piezas, e igualmente bien municionadas:

19 Andaya, 1992: 74. Fernández de Navarrete, 1837: 90-91, 294-295, 347. Fernández de Oviedo, 1852: 84.

«Item: veréis é haréis copia de la artillería, munición é otras armas que van en los dichos navios, y ansimesmo me la enviareis. [...], conforme al porte é calidad de cada navio, é ansi provereis en cada uno de los bastimentos, armas, artillería, munición que lleváis»²⁰.

El atardecer del 28 de marzo de 1528 los castellanos que mantenían el sitio de Tuluabe avistaron a una carabela, así que hicieron unos disparos al aire, para que los de la nave los reconociesen como cristianos. A continuación, pidieron una embarcación a Jailolo con la intención de poder aproximarse a los recién llegados y tomarles lengua, y con tres paraos se allegaron en la oscuridad, pero cuando alcanzaron su posición decidieron esperar prudentemente a que amaneciese. Una vez que despuntó el sol, se dirigieron a los tripulantes de la *Nuestra Señora de la Florida*, y estos se identificaron como españoles y vasallos del emperador mostrando la bandera real, lo cual causó una gran alegría a todos. Una vez que los del fredense estuvieron a bordo avisaron a Álvaro de Saavedra Cerón de que dispusiese la artillería que traía, porque pensaban que los portugueses les atacarían, lo cual no dejó de sorprender al primo de Cortés, dado que él sabía que entre ambos reinos había paz. Tras ello se enviaron mensajeros con petición de ayuda, tanto a Jailolo como a Hernando de la Torre, pues una fusta portuguesa se dirigía hacia la nave recién llegada.

El mar estaba en calma cuando desde la fusta preguntaron a los de la nao por su procedencia y qué buscaban en aquel archipiélago. Desde *la Florida* les contestaron que servían al emperador y que tenían que localizar al gobernador de Castilla en las islas, a lo cual replicaron los lusos diciendo que no quedaban españoles en aquel archipiélago, que se habían vuelto hacia España al conocer que las islas pertenecían al rey de Portugal. Sin embargo, tanto por Gonzalo de Vigo como por otro castellano que se habían quedado a bordo, Saavedra sabía que Hernando de Baldaya les estaba mintiendo a pesar de estar hablando en nombre del rey de Portugal, y lo hacía con la intención de que se allegasen hasta su fortaleza en Ternate, donde el capitán portugués les prometía prestar la ayuda que necesitasen.

Saavedra respondió que seguirían su singladura hasta Tidore y que si allí no se encontraban a ningún español, entonces arribarían a Ternate. Sin solución de continuidad, ni mediar más palabras, Baldaya ordenó abrir fuego a los sirvientes de un gran pedrero que tenía situado en la crujía de proa de su fusta, empero, a pesar de dar fuego al oído de la pieza hasta en tres ocasiones no se prendió la pólvora, así que no se produjo la descarga, por lo cual, los portugueses comenzaron a disparar con otras armas. Como en la nao ya estaban apercibidos respondieron con diferente armamento de pequeño calibre, manteniéndose en esta situación hasta que el viento favoreció a *la Florida* y la alejó de la fusta con rumbo a Gilolo, al no ser posible arrumbar con aquella corriente de aire hacia Tidore.

20 Andaya, 1992: 74-75. Bernabéu, 2000: 79-80. Boroa, 2020: 2. Cabrero, 1985: 12; 2000: 148. Campo, 2020: 28, 277-279. Cuesta, 1988: 54; 2019: 51. Fernández de Navarrete, 1837: 94-96, 106, 108-110, 181, 184, 303-304, 428, 440-441, 444-446, 455, 465. Fernández de Oviedo, 1852: 84, 89. Fernández Duro, 1894: 190, 195. Mellén, (2021): 40. Miguel, 2002: 26. Mira, 2021: 266-267. Ojea, 2016: 23-25, 273-274. Roulet, 2018: 261-262. Stampa, 2020: 267-269, 274, 277-280.

Al día siguiente los portugueses se allegaron desde Ternate hasta el lugar donde se encontraba fondeada la nao. Traían la fusta y un batel que se situaron de tal forma que pudieron hacerle fuego por ambas bandas. Llevaban los lusos realizando numerosos disparos a *la Florida* cuando avistaron a la fusta castellana, que tras haber partido la noche anterior se aproximaba con 40 castellanos desde Tidore en auxilio de la nao. Como los portugueses se estaban quedando sin munición, y hasta entonces sólo habían logrado alcanzar un mastelero —sin llegar a quebrarlo— decidieron retirarse. Finalmente, el lunes 30 de marzo de 1528 *la Florida* fondeó en Tidore, tras haber navegado remolcada por un grupo de paraos con la fusta dándole escolta.

La llegada de *la Florida* supuso un alivio para la menguante fuerza castellana en las islas, pues trasladaban proyectiles para los versos y pelotas de otros calibres, así como plomo, un metal del cual estaban bastante necesitados para poder fundir balas. Entre el armamento portátil que venía a bordo había siete u ocho arcabuces de hierro, ballestas, coseletes y lanzas. Tras haber anclado, se desembarcaron dos piezas de bronce de las tres con que venía artillada, para reforzar los baluartes de Tidore, pues en la nao aun así dispondrían de al menos una decena de piezas de hierro. Por otra parte, hubo que abastecer de pólvora a *la Florida* ante la escasez de la misma que traía. En cuanto al número de hombres que habían llegado era de tan sólo 45 —incluyendo a tres que habían rescatado en distintas escalas del viaje— ya que se habían perdido algunas vidas durante la travesía, pues desde Nueva España habían partido 12 hombres de mar y 38 de guerra²¹.

Durante la estancia de *la Florida* siguieron menudeando los enfrentamientos, mientras preparaban la nao para realizar el tornaviaje. Así, el 4 de mayo se presentó Hernando de Baldaya con una galera artillada con 18 piezas de bronce y dos grandes falconetes de hierro; entre las armas de bronce había un cañón pedrero y dos sacres en proa, 14 versos y un gran falconete, y a bordo venían 40 portugueses con la orden por escrito de Meneses de no hacer prisioneros. Baldaya retó a Hernando de la Torre a que saliesen a combatir en igual número con ellos, y el capitán castellano ordenó aprestar la fusta, en la que se embarcaron 35 castellanos, que salieron al encuentro de la galera. La fusta tan sólo estaba armada con seis piezas, concretamente con un pedrero, dos sacres, un verso de bronce y dos falconetes de hierro. El combate se inició con un intercambio de disparos que no decidió la lucha, de hecho, los castellanos tomaron la iniciativa y se lanzaron infructuosamente al abordaje en tres ocasiones, logrando después de una hora de batalla capturar la galera, tras abordarla una cuarta vez. El coste fue de doce bajas de las que cuatro habían sido mortales, mientras que los lusos tuvieron 18 bajas de las que ocho eran mortales, incluyendo entre estas al propio Baldaya²².

Tras esta victoria Quichil Humar —que seguía refugiado en Tidore— solicitó a de la Torre que le prestase ayuda para recuperar sus antiguas posesiones en Makian. Entonces se organizó una fuerza que integraron 30 paraos de Gilolo y Tidore con

21 Andaya, 1992: 74. Bernabéu, 2000: 79, 81. Cabrero, 1985: 12; 2000: 148. Campo, 2020: 279. Fernández de Navarrete, 1837: 92-96, 110-113, 295-297, 313, 347-348, 415-416. Fernández de Oviedo, 1852: 84-85. Fernández Duro, 1894: 195. Miguel, 2002: 26, 44-45. Mira, 2021: 266. Ojea, 2016: 22. Stampa, 2020: 280-283.

22 Andaya, 1992: 75. Fernández de Navarrete, 1837: 114-116, 119, 298-299. Fernández de Oviedo, 1852: 85-87. Stampa, 2020: 284-285.

unos 3.000 hombres de dichos sultanatos, además de la fusta, que bajo el mando de Alonso de los Ríos embarcaba un total de 35 castellanos bien armados. Esta armada se hizo a la mar el 12 de mayo y ante su mera presencia todos los aliados de Ternate en la isla se fueron sometiendo al emperador de buen grado, salvo un poblado sito en lo alto de una montaña que optó por la resistencia, de modo que, una mañana Ríos encabezó el desembarco con 20 castellanos y un verso, que fueron acompañados por un gran número de guerreros, con los que recorrieron las dos leguas que separaban el mar de su objetivo, que se alcanzó alrededor del mediodía.

Después de proceder al sitio del lugar y haber entrado el verso en posición, se inició la lucha con el fuego del armamento portátil. El poblado estaba defendido por un centenar y medio de hombres armados con lanzas y piedras, contra los cuales los atacantes fracasaron en los tres asaltos que les dirigieron. Los abrojos hincados en el terreno –que herían los pies– y el inmenso número de piedras que les lanzaban impidieron que culminasen esos intentos con éxito. No obstante, la resistencia comenzó a menguar, en el momento en el que la regente del lugar murió a causa de un proyectil que la alcanzó en el pecho, por lo que, los castellanos y sus aliados consiguieron entrar en la población e incendiar 15 o 20 viviendas, pero un contraataque hizo que retrocediesen. Tras muchas horas de lucha intervino Quichil Humar, logrando convencer a los naturales para que se aviniesen a ser súbditos de Carlos V, cesando el combate después de que se pusiese el sol. Las bajas de los lugareños fueron de casi medio centenar, de las que 12 o 15 serían mortales, mientras que los castellanos y sus aliados tuvieron un gran número de heridos de distinta consideración. Tras este enfrentamiento se avinieron el resto de las poblaciones que aún faltaban por reconocerse como vasallos del emperador. Finalmente, el 17 de mayo los castellanos regresaron a Tidore dejando restituido a Quilchil Humar²³.

Esta era la situación cuando tan sólo cinco días después, un bergantín, un galeote o galiota, un gran juncos y tres naos procedentes de Malaca arribaron a Ternate bajo el mando de Gonzalo García de Acevedo, que traía consigo 150 hombres, que unidos a los de la fortaleza alcanzaban los 340. Mientras tanto de la Torre deseaba que *la Florida* regresase a Nueva España con las noticias de lo que les había acontecido desde que habían dejado A Coruña hasta el 11 de junio de 1528, haciendo hincapié en la lucha que mantenían con los portugueses. Sin embargo, la partida de la nao menguaría en número la fuerza del capitán fredense, por lo que, en esta situación de la Torre no era partidario de que sus hombres se alejasen mucho de Tidore, pero su propia situación le obligaba a colaborar con sus aliados. El 20 de octubre de 1529, Alonso de los Ríos y Andrés de Urdaneta partieron por separado en dos operaciones de castigo en apoyo a sus aliados de Gilolo y Tidore, llevando consigo a once y a seis castellanos respectivamente. Urdaneta entabló combate con seis paraos de Ternate que le salieron al encuentro, y en los que viajaban varios portugueses, consiguiendo capturar un parao tras matar a su capitán y a gran parte de sus tripulantes, lo que causó que los cinco restantes huyesen.

La partida de los castellanos de Tidore acompañando a un gran número de nativos fue del conocimiento de Meneses, que aprovechó la clara disminución de las fuerzas

23 Fernández de Navarrete, 1837: 117-119, 299-302, 418.

de aquellos para presentarse el 29 de octubre en Tidore, con una fuerte armada que complementaban los nativos de Ternate. Al contrario, la guarnición de las fortalezas en Tidore tan sólo contaba con 25 hombres de guerra, pues había con ellos otros 12 castellanos que no lo eran. Estaba claro que el capitán fredense no disponía de la fuerza suficiente para resistir el ataque —una gran parte de los guerreros tidores habían partido con su jefe y con Urdaneta— al no contar con los hombres necesarios para defender todo el perímetro de la población. A pesar de ello, inicialmente se logró contener el ataque portugués en el muro exterior, pero ante la llegada de un mayor número de enemigos tuvieron que replegarse hacia el baluarte principal, lo que permitió a lusos y ternates iniciar el pecoreo e incendiar la población, muriendo en esta parte de la acción muchos nativos y un castellano, además de caer prisioneros otros dos que se encontraban mal heridos.

Al tener Meneses copados a los castellanos en la fortaleza, decidió enviarles un mensajero con bandera blanca y el requerimiento de que se rindiesen, haciéndoles saber que si su petición no era atendida batirían un lienzo hasta que pudiesen asaltar la posición, pero que si se veían obligados a ello darían muerte a todos sus defensores. De la Torre decidió consultar a sus hombres, y un buen número manifestaron que no se veían suficientes para resistir y aguantar el ataque hasta que sus oponentes se retiraran, además temían que, si en el transcurso de la lucha caía algún portugués, estos no les darían cuartel. Pese a lo expresado por algunos de sus hombres, el fredense resolvió resistir y ordenó hacer fuego con las piezas de artillería más potentes. Valorada la respuesta, Meneses decidió enviar a un segundo emisario portando bandera blanca, el cual les volvió a requerir que capitulasesen, a lo que de la Torre respondió que estaban bien armados y resueltos a luchar, y que una vez que reuniesen a sus aliados saldrían a luchar con ellos.

En esta situación intervino el contador de la expedición, Hernando de Bustamante, que calentó los ánimos de todos los defensores, indicando que ya llevaban allí muchos años y que no veía la llegada de ninguna otra expedición, y que lo mejor era avenirse con los portugueses. Cercado y con sus hombres divididos, a de la Torre no le quedó más solución que la búsqueda de un acuerdo con Meneses, por lo que, le propuso devolverles el control de la isla de Makian y la galera que les habían tomado, así como la liberación de los prisioneros lusos. En principio el capitán general portugués no se avino a ningún convenio, ya que era consciente de la desfavorable situación de sus contrincantes. Empero, ante la posibilidad de tener que asaltar la fortaleza, propuso a de la Torre que se retiraran a Zamafo o cualquier otro lugar fuera de las cinco islas que producían clavo. Para ello podrían hacer uso de un bergantín y de dos paraos que les prestarían para que se trasladasen con todos los bienes que pudiesen estibar y llevar consigo, exigiendo todo lo que de la Torre le había ofrecido, al igual que aquellos ternates a los que tenían esclavizados y la cesión del baluarte con su artillería y municiones. Ello suponía la entrega de seis piezas de bronce de artillería gruesa, 25 piezas de hierro entre las que había cuatro gruesas, cuatro pasamuros, ocho falconetes, y otra artillería de pequeño calibre.

Finalmente, de la Torre tuvo que capitular, pero aquel pacto de rendición consintió que cada hombre mantuviese sus armas personales, y además se admitió que el

bergantín conservase un gran tiro de bronce y dos versos de hierro. De esta manera, los portugueses se hicieron con los tres baluartes que tenían los castellanos en Tidore, además también ocuparon la casa factoría donde estos guardaban el clavo, pero incendiaron la fusta que estos habían construido en Gilolo. Tras la evacuación de Tidore, los castellanos debían esperar en Zamafo hasta que el capitán general portugués recibiese las órdenes que indicasen cual habría de ser su futuro. Sin embargo, la tregua entre ambas partes no estuvo libre de algunas tensiones posteriores, a pesar de que Hernando de la Torre dejó el baluarte acompañado de 23 hombres —que se vieron bien recibidos por el gobernador de Zamafo— mientras que doce hombres encabezados por Hernando de Bustamante y Cáceres se pasaron al servicio del rey de Portugal, lo que hizo que fuesen considerados como traidores por sus antiguos compañeros. Por otra parte, ya había una veintena de castellanos dispersos en diversos lugares de la isla de Halmahera²⁴.

La firma del tratado de Zaragoza el 22 de abril de 1529 —en el que estuvo presente el mismo Hernán Cortes, al cual el 6 de julio se le concedió el título de marqués del Valle de Oaxaca— supuso la adquisición por parte del monarca portugués Dom João de las islas Molucas. El compromiso se haría efectivo mediante el pago en distintos plazos de un total de 350.000 ducados de oro, de 375 maravedíes cada uno. No obstante, el tratado contenía entre sus condiciones una cláusula de retroventa —que se incluyó al verse la Corona influida por las cortes de Castilla, que eran del todo contrarias a la transacción— siempre que se reintegrase la cifra pagada por del reino de Portugal. Este tratado fue el primero que se alcanzó para solventar la rivalidad existente, entre dos reinos europeos sobre unas posesiones en el Pacífico.

En los primeros días de noviembre de 1529 una nueva armada portuguesa trajo consigo la noticia de la firma del tratado de Zaragoza, lo cual se comunicó a los castellanos, que pensaron que se les quería engañar. Pero tras el segundo regreso de *la Florida* —en diciembre de 1529— entre los supervivientes se comenzó a recapacitar sobre la necesidad de llegar a un acuerdo definitivo, siendo en mayo de 1530 cuando se iniciaron las conversaciones, firmándose la paz el 26 de agosto. No obstante, la repatriación de los supervivientes a la península ibérica no fue inmediata, y desde su salida de Tidore una serie de percances hizo que aumentasen los problemas con sus antiguos aliados, que se sentían abandonados a los portugueses. Al final, poco más de una docena fueron repatriados en distintas naves de la *carreira da India*²⁵.

24 Andaya, 1992: 75-77. Bernabéu, 2000: 81. Bora, 2020: 2. Cabrero, 2000: 148. Campo, 2020: 279. Fernández de Navarrete, 1837: 120, 124, 128-133, 302, 337, 349-350, 353-355, 365, 375, 399, 416, 418-420. Fernández de Oviedo, 1852: 90-91. Landín, (1992b): 73. Martínez-Valverde, (1993): 104. Miguel, 2002: 44. Ojea, 2016: 22. Ramerini, 2020: 79. Roulet, 2018: 261-262. Stampa, 2020: 286-287, 289-291.

25 Acinas, 1998: 15. Andaya, 1992: 75-79. Argensola, 1609: 46. Bernabéu, 2000: 79. Bora, 2020: 2. Cabrero, 1985: 12, 14; 2000: 151-152. Campo, 2020: 28-29, 256, 279, 282, 284, 286. Cuesta, 1988: 45, 52, 54; 2019: 51-52. Fernández de Navarrete, 1837: 65, 134-135, 139-143, 144-145, 150-151, 152-153, 155-161, 360, 373, 421-423, 424-425, 427, 429, 432-433. Fernández de Oviedo, 1852: 89-90, 93, 95-96, 98-99. Fernández Duro, 1894: 200. Gil, 2013: 30. Kanumuyoso, 2020: 167. Landín, (1992a): 20. Mtnez. Shaw, 1988: 14. Miguel, 2002: 26, 43, 45-46. Mira, 2021: 260. Morales, 2006: 35. Ojea, 2016: 21-23, 273. Ribot, 2017: 393. Roulet, 2018: 262. Saavedra, 2018: 148-149. Serrano 2020: XVII. Sevilla, 2013: 17-18. Spate, 1988: 37. Stampa, 2020: 294-295, 301.

4. CONCLUSIONES

Las expediciones de los años 1524, 1525, 1526 y 1527 fueron seguramente las más desventuradas de su tiempo, en particular la de Loaysa que fue la que dispuso de un mayor número de embarcaciones y de 450 personas. Ello, a pesar de haber partido bien pertrechada y avituallada y de haber contado con las mejores naves de la época, cuatro grandes naos, dos eficaces carabelas y un patache, con las que se debía alcanzar el estrecho de Magallanes para poder atravesar el mar del Sur en demanda del Maluco.

La mayor parte del tiempo —4.721 días— que duró la expedición de 1525 transcurrió en las islas Molucas, aunque en el viaje de ida se emplearon 469 días, desde el 24 de julio de 1525 en el que se produjo el enmarcado de las naves desde la bahía de A Coruña, hasta su fondeo en el puerto de Zamafo el 4 de noviembre de 1526. Por otra parte, en el regreso de los dos últimos supervivientes repatriados se emplearon otros 498 días, pues su partida de Ternate se produjo el 15 de febrero de 1535 y su arribada a Lisboa el 26 de junio del año 1536, con lo que se vino a completar el periplo. De los 3.754 días restantes, 1.017 jornadas se emplearon entre el primer ataque portugués —17 de enero de 1527— y el último enfrentamiento en Tidore —29 de octubre de 1529— entre los servidores de los reyes de Castilla y de Portugal.

El origen del conflicto hay que buscarlo en el sempiterno antagonismo existente entre los distintos sultanes de las islas. Una lucha que envolvía activamente a los naturales de aquel archipiélago desde antes de la llegada de los portugueses en 1512. Con la arribada a las islas de los ibéricos se inició un proceso en el que se articularon distintas alianzas, pactos con los que los sultanes buscaron el fortalecimiento de sus posiciones. Así el primero que llegó a un acuerdo fue el de Ternate, que era el sultán más poderoso y el que disponía de mayor número de súbditos. Cuando unos años más tarde llegaron las naos *Trinidad* y *Victoria* —bajo el respectivo mando de Gonzalo de Espinosa y de Juan Sebastián Elcano— se estableció una alianza con Almanzor, cabeza del sultanato de Tidore y gran adversario del de Ternate. Un pacto que fue renovado por los sultanes de Gilolo y Tidore, durante los primeros días de la llegada de Martín Íñiguez de Carquizano en la nao *Santa María de la Victoria*, con lo que, tanto la lucha preexistente como las alianzas que establecieron unos y otros, enfrentó directamente a los súbditos de Carlos V y de João III en el otro extremo del mundo; situación que no tuvo parangón en Europa, ni en los presidios de Berbería o en los archipiélagos del Atlántico, donde los vasallos de ambos monarcas convivían en paz.

Fueron los pactos y el mantenimiento de los mismos con los sultanes, los que permitieron resistir durante tantos años en aquellas islas a los hombres de Carquizano, pero este vio a su grupo dividido desde los primeros días de su llegada entre las islas de Halmahera y Tidore, pasando de una isla a la otra según las circunstancias lo demandasen o las solicitudes de apoyo que recibiesen de las jefaturas nativas, las cuales los castellanos se vieron obligados a prestar de buen grado. Pero la disparidad de fuerzas existente entre ambos pueblos ibéricos, y la mayor la facilidad que tenían los portugueses para recibir refuerzos desde Malaca, harían insostenible con el tiempo la situación de los castellanos, a los que tan sólo la arribada de la nao *Nuestra Señora de la Florida* supuso un alivio momentáneo, en su constante merma de efectivos.

Las hostilidades iniciadas por los lusos se alargaron en el transcurso del tiempo y la lucha tuvo distintos grados de intensidad. Sin embargo, tanto las muertes como las deserciones fueron en detrimento de la fuerza de 105 tripulantes que habían arribado inicialmente a Tidore, mientras que la llegada en marzo de 1528 de *la Florida* sólo aportó 45 hombres. No obstante, en ningún momento se reunieron 150 efectivos al mismo tiempo, ya que las tripulaciones eran integradas tanto por hombres, como también por muchachos o niños que trabajaban como grumetes o pajés, y además la muerte comenzó muy pronto a hacer mella en el grupo de los recién llegados. Los años que transcurrieron sin recibir otros refuerzos, menguaron de manera constante la fuerza hispana, hasta que llegó un momento en que no era posible atender los compromisos con sus aliados y seguir oponiéndose con éxito a los portugueses.

El que hubiese sido el combate inicial, no fue tal, pues cuando fue avistada la *Santa María de la Victoria* desde un conjunto de embarcaciones lusas y de sus aliados de Ternate, no se procedió contra la misma al observar que venía presta para el combate, y así aquel 29 de diciembre de 1526 la nao pudo seguir navegando sin que nadie se interpusiese, a pesar de la gran ventaja numérica de la que disponían sus oponentes. Por fin, el primer combate se desarrolló en Tidore durante los días 17, 18 y 19 de enero de 1527, aguantando los españoles el envite en contra de cualquier pronóstico, dada la clara superioridad en armamento, hombres y naves de los portugueses. Pero a resultas de la lucha se produjo la pérdida de la *Santa María de la Victoria*, lo cual no amilano los ánimos de los castellanos en su afán de cumplir con la misión que se les había encomendado y siguieron luchando durante más de 1.000 días por los derechos del emperador en las Molucas. Este periodo, iniciado en la segunda quincena de enero de 1527 culminó el 29 de octubre de 1529 cuando la alianza portuguesa-ternate puso sitio a la fortaleza de los castellanos en Tidore y se produjo su capitulación.

Entre ambas fechas hubo un sinfín de enfrentamientos en el propio año 1527, produciéndose un buen número de operaciones de menor entidad como la de 20 de enero, la de inicios de febrero o la del 27 de marzo. También hubo una batalla naval a principios de abril, que terminó sin un claro vencedor cuando ambos contendientes se retiraron, tras haber intervenido alrededor de una cincuentena de embarcaciones. Después de haber transcurrido un breve cese en las hostilidades, en noviembre volvieron a enfrentarse siendo derrotados en aquel combate los portugueses y sus aliados, pero a inicios del verano austral los lusos desembarcaron en Makian derrotando al jefe local que se acababa de aliar con el capitán castellano. En 1528 prosiguió la lucha con distintos encuentros, el de 24 de enero, los de finales de febrero, la acción de castigo sobre Toloco de comienzos de marzo, o la operación de sitio y conquista de Tuluabe iniciada a finales de marzo y que concluyó más de un mes después. Entretanto, se produjo la defensa de *la Florida* durante los días 29 y 30 de marzo de 1528, el combate naval de 4 de mayo –que culminó con la captura de la galera portuguesa– y la operación de reconquista de Makian que se desarrolló desde el 12 al 17 de mayo. La última operación en que participaron los castellanos fue la que se realizó desde el 20 de octubre en apoyo de sus aliados, al tiempo que se producía la capitulación de Tidore y el traslado a la isla de Halmahera.

Los hispanos se enfrentaron con todos los medios disponibles a su alcance y los de sus aliados, tanto en operaciones de mayor entidad como en aquellas otras de menor naturaleza, a modo de meras refriegas que se pueden calificar como de castigo, consiguiendo que la resistencia y el éxito que mostraron contra la alianza de los lusos con el sultanato de Ternate, incrementase su prestigio e inclinase a que otros de los naturales buscasen su alianza, como el caso de Makian. A pesar de algún contratiempo, sus acciones siempre dejaron en buen lugar a las armas castellanas, a pesar de la precariedad en medios y hombres con que defendían su posición en las islas Molucas, incluso durante la capitulación de su fortaleza en Tidore —a lo que se vieron obligados por la escasa entidad de su fuerza y la desunión existente entre sus componentes— obtuvieron una rendición honrosa, que es la que permite hacerse portando consigo el armamento personal y en este caso algunas de las armas colectivas, además de aquellos bienes que les fue posible trasportar, aunque aquello significó la eliminación de uno de los objetivos del emperador, que era el de establecer un asentamiento en las islas del Maluco.

La compra del archipiélago por parte del monarca portugués a su cuñado Carlos V Habsburgo, sería el principio del fin de la permanencia de los castellanos en las islas Molucas durante el siglo XVI, siendo un lugar al que no se regresaría —con intención de establecerse— hasta que se produzca la Unión Ibérica o de Coronas de 1580, y los portugueses soliciten que les sea prestada ayuda desde Manila, por parte de los *castillas* instalados en las Filipinas, contra los neerlandeses de la *Vereenigde Oostindische Compagnie* (VOC) o Compañía Unida de las Indias Orientales.

BIBLIOGRAFÍA CITADA

CODOIN. *Colección de Documentos Inéditos para la Historia de España*.

1. BIBLIOGRAFÍA ANTIGUA

- ARGENSOLA, Bartolomé Leonardo de (1609). *Conqvista de las islas Malvcas*. Madrid, Alonso Martín.
- FERNÁNDEZ DE OVIEDO, Gonzalo (1852). *Historia general y natural de las Indias, islas y tierra-firme del mar océano*. T. I de la segunda parte, Madrid, Real Academia de la Historia.
- GARCÍA DE PALACIO, Diego (1587). *Instrvcion navtica, para el bven vso, y regimiento de las Naos, su traça, y gouierno conforme à la altura de Mexico*. México, Casa de Pedro Ocharte.
- LÓPEZ DE GÓMARA, Francisco (2000). *Guerras de mar del Emperador Carlos V*. Edición y estudio de Miguel Ángel de Bunes Ibarra y Nora Edith Jiménez. Madrid: Sociedad Estatal para la conmemoración de los centenarios de Felipe II y Carlos V.
- PÉREZ DE GUZMÁN, Fernán (1779). *Crónica del señor rey don Juan, segundo de este nombre en Castilla y en León*. Valencia, Imprenta de Benito Monfort.
- PIGAFETTA, Antonio (2004). *Primer viaje en torno del globo*. Madrid, Espasa Calpe.

2. BIBLIOGRAFÍA RECIENTE

- ACINAS GARCÍA, Juan R. (1998). *El puerto es un proyecto permanente. Evolución del puerto-ciudad de La Coruña*. A Coruña, Autoridad Portuaria de A Coruña.
- ANDAYA, Leonard Y. (1992). «Los primeros contactos de los españoles con el mundo, de las Molucas en las Islas de las Especias», *Revista Española del Pacífico*, n.º 2. Año II, 61-84.
- BERNABÉU ALBERT, Salvador (2000). *La aventura de lo imposible. Expediciones marítimas españolas*. Barcelona, Lunwerg.

- (2019). «Primus circumdedisti me. La expedición Magallanes-Elcano y la conquista de los océanos», *Historia Militar y Política del Mundo Moderno*, n.º especial XVIII, 28-33.
- BORAÑ MATEO, José Eugenio (2020). «Españoles en el sudeste asiático en los siglos XVI Y XVII». En M. Prada González, J. Serrano Avilés (coords.). *En el archipiélago de la Especiería. España y Molucas en los siglos XVI y XVII*. Madrid, Desperta Ferro, 1-21.
- BROWLEE, Walter (1991). *La primera vuelta al mundo*. Madrid, Akal.
- CABRERO, Leoncio (1985). *España en el Pacífico*. Madrid, Cuadernos historia 16, 34 pp.
- (2000). «Nuevas tierras y nuevas islas: El descubrimiento del Pacífico». En L. Cabrero (coord.). *Historia General de Filipinas*. Madrid, Ediciones de Cultura Hispánica, 119-167.
- CAMPO LÓPEZ, Antonio C. (2020). «Españoles en el sudeste asiático en los siglos XVI Y XVII». En M. Prada González, J. Serrano Avilés (coords.). *En el archipiélago...*, 22-37.
- (2020). *Molucas y España en el siglo XVII*. En M. Prada González; J. Serrano Avilés (coords.). *En el archipiélago ...*, 38-67.
- (2020). *II Tablas de correspondencias de sultanes y reyes molucos y gobernadores españoles*. En M. Prada González; J. Serrano Avilés (coords.). *En el archipiélago...*, 257-260.
- (2020). *V Hernán Cortés, Carta al rey de Tidore, 1527*. En M. Prada González; J. Serrano Avilés (coords.). *En el archipiélago ...*, 277-281.
- (2020). *VI Sultán de Gilolo, Carta a Carlos V, 1532*. En M. Prada González; J. Serrano Avilés (coords.). *En el archipiélago ...*, 282-286.
- CHAIN NAVARRO, Celia; FONDEVILA SILVA, Pedro; SÁNCHEZ BAENA, Juan José (2023). *Las galeras españolas en la Edad Moderna. Evolución, arquitectura y navegación*. Madrid, Silex.
- CHOCANO HIGUERAS, Guadalupe (1991). *Naves del Descubrimiento, la «Santa María», la «Pinta» y la «Niña»*. Madrid, Museo Naval.
- COÍN CUENCA, Luis Miguel (2018). «Las carabelas y naos españolas y portuguesas: tipología náutica y representaciones gráficas». En D. González Cruz (coord.). *Barcos y construcción naval entre el atlántico y el Mediterráneo en la época de los descubrimientos (Siglos XV y XVI)*. Madrid, C.S.I.C., 173-222.
- CUCARI, Attilio (1978). *Veleros de todo el mundo, desde el año 1200 hasta hoy*. Madrid, Espasa-Calpe.
- CUESTA DOMINGO, Mariano (1988). «Los viajes a las islas Molucas». En C. Martínez Shaw (edit.). *El Pacífico español de Magallanes a Malaespina*. Madrid, Lunwerg, 45-57.
- (2019). «La disputa de las especias y la expedición de Loaysa a las Molucas», *Historia Militar y Política del Mundo Moderno*, n.º especial XVIII, 46-52.
- FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, Martín (1837). *Colección de los viages y descubrimientos, que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo XV, con varios documentos inéditos concernientes a la Historia de la marina castellana y de los establecimientos españoles en Indias*. Tomo V, Expediciones al Maluco. Viages de Loaisa y de Saavedra. Madrid, Imprenta Nacional.
- FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo (1873). *Las carabelas. Estudio hecho sobre los diseños que se conservan en varias obras antiguas citadas en el texto*. Madrid, Museo Arqueológico de Antigüedades, tomo IV, Imprenta de T. Fortunez, 573-591.
- (1876). *Disquisiciones Náuticas. Tomo I: Conformación, adorno y armamento de las naves antiguas. Molestias y sufrimientos de sus tripulantes. Como eran las carabelas de Colón. Los colores nacionales. Prestigio y significación de la bandera y el fanal. Buques coraceros en el siglo XV, y otras noticias*. Madrid, Sucesores de Rivadeneyra.
- (1894). *Armada española. Desde la unión de los reinos de Castilla y Aragón*. Tomo I, Madrid, Sucesores de Rivadeneyra.
- (2009). *Naufragios de la armada española*. Salamanca, Editorial Renacimiento.
- FERNÁNDEZ IZQUIERDO, Francisco. (1989). «Astilleros y construcción naval en la España anterior a la Ilustración». En *España y el ultramar hispánico hasta la Ilustración. I Jornadas de historia marítima*. Madrid, Instituto de Historia y Cultura naval, 35-62.
- GARCÍA-PARREÑO; KADEN, Jorge (1982). *Las armas navales españolas*. Madrid, Empresa Nacional Bazán de Construcciones Navales Militares.

- GARCÍA-TORRALBA PÉREZ, Enrique (2025). «Las innovaciones técnicas de la artillería en el sigo XVIII», *Historia Militar y Política del Mundo Moderno*, n.º especial XLII, 24-29.
- GIL, Juan (2013). «El primer tornavaje». En S. Bernabéu Albert (coord.). *La Nao de China 1565-1815. Navegación, comercio e intercambios culturales*. Sevilla, Universidad de Sevilla.
- GONZÁLEZ CRUZ, David; IZQUIERDO LABRADO, Julio. (2018). «Astilleros, barcos y construcción naval en tiempos de los descubrimientos: Palos de la Frontera y puertos del litoral onubense (Huelva, Saltés y San Juan del Puerto)». En D. González Cruz (coord.). *Barcos y construcción naval* ..., 51-87.
- GONZÁLEZ FERNÁNDEZ, Marcelino (2006). *Nao "Santa María" Capitana del Descubrimiento*. Madrid, La espada y la pluma, Colección Barlovento.
- KANUMUYOSO, Bondan (2020). «Los españoles y el comercio de las especias en Indonesia». En En M. Prada González, J. Serrano Avilés (coords.). *En el archipiélago* ..., 158-173.
- LANDÍN CARRASCO, Amancio. (1992a). «Los hallazgos españoles en el Pacífico», *Revista Española del Pacífico*, n.º 2. Año II, 13-36.
- (1992b). «Naos españolas en el Pacífico», *Revista de Historia Naval*, año X, nº. 36, 69-80.
- LOUREIRO, Rui Manuel (2018). «Experiencia de navegación y tratados de construcción naval en Portugal en el siglo XVI». En D. González Cruz (coord.). *Barcos y construcción naval* ..., 41-49.
- MAZÓN SERRANO, Tomás (2020). *Elcano, viaje a la historia*. Madrid, El autor y Ediciones Encuentro.
- MARTÍNEZ SHAW, Carlos (1988). «Los españoles en el Pacífico». En C. Martínez Shaw (edit.). *El Pacífico español de Magallanes a Malaespina*. Madrid, Lunwerg, 13-30.
- MARTÍNEZ SHAW, Carlos; ALFONSO MOLA, Marina (1999). *Europa y los Nuevos Mundos. En los siglos XV-XVIII*. Madrid, Editorial Síntesis.
- MARTÍNEZ-VALVERDE, Carlos (1993). «Conflictos, amenazas y combates en los dominios de España en el Pacífico y mares de Poniente durante el reinado de la Casa Austria», *Revista de Historia Militar*, n.º 75, 101-134.
- MELLÉN BLANCO, Francisco (2021). «La flota de Loaysa revela sus misterios: nueva investigación sobre su artillería y pasaje», *La Aventura de la Historia*, n.º 274, 36-40.
- MIGUEL BOSCH, José Ramón de (2002). *Urdaneta en su tiempo*. San Sebastián, Sociedad de Oceanografía de Gipuzkoa.
- MIRA CABALLOS, Esteban (2021). *Hernán Cortés*. Barcelona, Editorial Planeta.
- MOJARRO, Jorge (2020). «IV Andrés de Urdaneta, Relación del viaje de la armada del comendador García Jofré de Loaysa a las Islas de la Especiería o Molucas, 1536». En M. Prada González; J. Serrano Avilés (coords.). *En el archipiélago de la Especiería. España y Molucas en los siglos XVI y XVII*. Madrid, Desperta Ferro, 270-276.
- MORAIS BARROS, Amândio Jorge (2018). *Construir navíos para las Indias y para los mercaderes. Innovación tecnológica y transferencias de saberes entre astilleros portugueses en los siglos XV y XVI*. En D. González Cruz (coord.). *Barcos y construcción naval* ..., 17-40.
- MORALES, Ernesto. (2006). *Exploradores y piratas en la América del Sur*. Salamanca, Editorial Renacimiento.
- OJEA SABALL, Emilio C. (2016). *Pacífico. Un océano de enfrentamientos (1574-1762)*. A Coruña, Espacio Cultura Editores.
- RAMERINI, Marco (2020). *Fortificaciones españolas en Ternate y Tidore*. En M. Prada González; J. Serrano Avilés (coords.). *En el archipiélago* ..., 68-95.
- RIBOT, Luis (2017). *La Edad Moderna (siglos XV – XVIII)*. Madrid, Marcial Pons.
- ROPERO-REGIDOR, Diego (2018). «Barcos y construcción naval en Moguer en la era de los descubrimientos». En D. González Cruz (coord.). *Barcos y construcción naval* ..., 89-118.
- ROULET, Éric (2018). «Barcos y exploración de las costas de Nueva España. Un preámbulo a la conquista». En D. González Cruz (coord.). *Barcos y construcción naval* ..., 247-270.
- SAAVEDRA VÁZQUEZ, María del Carmen (2018). «Barcos, puerto y construcción naval en el Reino de Galicia, siglos XV y XVI». En D. González Cruz (coord.). *Barcos y construcción naval* ..., 119-152.

- SÁNCHEZ SAUS, Rafael (2000). *La conquista del Atlántico. Navegación, colonizaciones y comercio en los siglos VI al XV*. Madrid, Arco Libros.
- SCHWARZ, George (2019). «Las naves de exploración. Carabelas y naos», *Historia Militar y Política del Mundo Moderno*, n.º especial XVIII, 20-27.
- SERRANO AVILÉS, Javier (2020). *Tornaviaje a la Especiería Hispana*. En M. Prada González; J. Serrano Avilés (coords.). *En el archipiélago ...*, XI-XXIX.
- SEVILLA LÓPEZ, José Manuel (2013). *La exploración del Pacífico: Una visión general*. Madrid: Ministerio de Defensa, Secretaría General Técnica.
- SPATE, Oskar. (1988). *El lago español*. Edición a cargo de C. Martínez Shaw. *El Pacífico español de Magallanes a Malaespina*. Madrid: Lunwerg Editores, 31-44.
- STAMPA PIÑEIRO, Leopoldo (2020). *Los galeones de las especias. España y las Molucas*. EDAF.
- VARELA MARCOS, Jesús (2011). *La organización de los grandes descubrimientos españoles en América*. Valladolid, Centro de Estudios de América.



■ Johann Theodorus de Bry. Vistas das illas de Amboyna e Nera, nas Molucas. 1606 [Detalle]



■ Petrus Plancius. *Ensulae Moluccae celeberrimae sunt ob Maximam.* 1592 [Detalle]



SALUD Y ENFERMEDAD EN EL MAR EN EL SIGLO XVI

JUAN MANUEL LIÑARES SIXTO
MÉDICO Y ODONTÓLOGO

«La conservación del hombre es el objeto más digno de sus semejantes»

«Nada puede compararse al hombre enfermo en la mar: el alojamiento. La falta de quietud, la evaporación o fermentación de las medicinas, los alimentos, el aire que respira, todo ocurre a hacerle el más infeliz de la especie humana, y a causar una sensación no indiferente hasta al marino más sordo a las voces de la naturaleza»

Alejandro MALASPINA. *Cartas al comandante José Selvareza Conte, protomedico de la Real Armada.* 1788.

INTRODUCCIÓN

En el siglo XVI, embarcar y atravesar la mar requería de una fuerte motivación. Las largas singladuras en barco eran una proeza llena de riesgos en relación con el entorno, y de grandes incomodidades por el diseño y espacio disponible en el navío. Marinos y pasajeros, independientemente de su procedencia o rango social, sufrían idénticas fatigas propias de la navegación, y encomendaban su vida y hacienda a Dios y a lo que se ha considerado un mundo abreviado, una pequeña ciudad flotante de maderas y velas¹.

1 Trejo Rivera, 2005: 141.

El cronista Antonio de Guevara, en su carta al secretario imperial, Francisco de los Cobos, reflejaba la crudeza de la experiencia náutica y los peligros a enfrentar con estas palabras:

«El philosopho Mimo dixo, q en ninguna cosa la fortuna hazia mas lo q quería, y menos lo q prometía, q era en las condiciones de la mar, y é las navegaciones de los mareantes, porq allí ni aprouecha haziéda, ni abasta cordura, ni se tiene respecto a persona, sino que si se lo antoja a fortuna, llevara por alta mar a vna barqueta y anegara en el puerto a vna carraca»².

Por lo cual, declaró, «injustamente del mar se quexa: el que dos veces osa passarla»³. Sin embargo, como comentaba Joseph de Acosta a finales del siglo XVI: «Ya hemos visto hombres que han hecho quince viajes, y aún dieciocho a las Indias; de otros hemos oído que pasan de veinte veces las que han ido y vuelto, pasando ese mar Océano...»⁴.

Dominado el freno del «non plus ultra», en la fragilidad de aquellas naos, salud y enfermedad, serán compañeras inseparables de los mareantes. Y a ellas se dedica este artículo, que se basa en el análisis de fuentes primarias inéditas, principalmente documentos del Archivo General de Indias, de crónicas coetáneas y manuales médicos de la época, además de consultas en diversas publicaciones o fuentes secundarias.

Lo que aquí se expone no incluye todos los aspectos en relación con las enfermedades que pudieron sufrir los navegantes, no pretende ser un catálogo de padecimientos, pestes o epidemias y su tratamiento, sino un acercamiento hacia lo que sintieron y padecieron aquellas personas. Al como se entendía la salud, se enfrentaba la enfermedad y se reacciona ante la muerte, en el contexto cultural e ideológico de los nautas en aquellas travesías atlánticas.

1. MEDICINA, SALUD Y ENFERMEDAD EN EL RENACIMIENTO

Los conceptos de salud y enfermedad, al igual que los de normal y patológico, desde los orígenes de la humanidad hasta la actualidad, son de naturaleza mutable, arbitraria, y conllevan un fuerte componente cultural. Normal deriva del latín *norma*, escuadra, lo que implicaría que normal es aquello que coincide o se ajusta con lo que indica una regla o criterio previamente definido. Esto indica por qué la normalidad es un concepto cambiante en función de la ideología de cada época⁵, y permite discernir lo que es ciencia de lo que no, al comprender que: «Ciencia es lo que los científicos llaman ciencia»⁶.

Tradicionalmente, los dioses eran los gestores de la vida y la muerte, al poder obrar sobre las fuerzas que las animan. Los hombres siempre han procurado influir

2 Guevara, 1539: 2 reverso. Se ha respetado la ortografía original de las citas.

3 Guevara, 1539: 3.

4 Acosta, 1590; Libro Primero; cap. 17: 61.

5 Álvaro González, 2024: 1-19.

6 Trevijano Etcheverria, 1994.

en los dioses. A modo de emisarios para procurar sus favores, los *mediums* o *medicums*, cual canónigos o artesanos del cuidado del cuerpo, buscaban poseer los secretos de los dioses que permitirían recuperar la salud y prolongar la vida al retardar la fatalidad de la muerte⁷. Comprender la profunda imbricación entre las divinidades y la vida humana, entre la espiritualidad, la creencia religiosa y la concepción de salud, enfermedad y curación, es un hecho primordial para entender la actitud del hombre ante la patología y la defunción.

En el mundo clásico, los conceptos de salud y enfermedad tenían un hondo carácter mágico-supersticioso-religioso que se integra y cristianiza posteriormente. Los griegos comprendían estos asuntos en base a tres divinidades. Asclepio, en griego antiguo, Ασκληπιός, *Asklēpiós* o Asclepios, para los romanos Esculapio, fue el dios de la medicina y la sanación. Higia o Higaea, en griego Ὑγίεια *Hygíeia*, hija de Asclepio, fue la diosa de la salud y de la limpieza, considerada patrona de los farmacéuticos. De su nombre emanará el término higiene que, en griego, *hygieiné*, significa sano. Panacea, hija de Asclepio, será la diosa del tratamiento, de la curación mediante el uso de plantas medicinales. Su nombre, en griego antiguo, Πανάκεια *Panakéia*, significa «que todo lo cura», acepción con la que hoy se sigue utilizando la palabra panacea. Otros miembros de la familia de Asclepio tuvieron presencia en el mundo médico de los griegos, incluso Epíone, su mujer, aliviaba el dolor ya que su nombre en griego Ἑπιόνη, significa alivio, y sus hijos Macaón y Polidario, dioses protectores de los cirujanos y los médicos respectivamente.

La creencia en el origen divino de la enfermedad conllevaría una clara visión diferencial del tratamiento, en el que pócimas, ungüentos y otros remedios, no tendrían efecto alguno sobre la evolución del enfermo, pasando a ser fundamentales la oración, los ritos, cánticos, ofrendas y sacrificios, como remedios para restituir la buena relación con la divinidad, como paso previo a la sanación.

En el siglo V a.C. Hipócrates de Cos, 460 a 370 a.C, al que se considera «el padre de la medicina» revoluciona la disciplina médica, instalando conceptos que giran hacia el empirismo y el detallado análisis de cada caso en concreto. Agrupa en tipos y formas los casos con características similares, lo que permitirá predecir qué ha pasado, qué está pasando y lo que acontecerá después. La medicina hipocrática se aleja de la filosofía de la naturaleza y busca comprender las causas de la enfermedad y la muerte del hombre. Valora la influencia externa en la génesis de la enfermedad y considera la importancia de las características personales en la respuesta ante la enfermedad y el tratamiento.

La medicina hipocrática esta basaba en la idea de que la naturaleza del cuerpo humano contiene en su interior el poder de cuidarse y sanarse, por lo que sustentaba sus tratamientos en el cuidado del paciente, manteniéndolo limpio, descansado y bien alimentado, mientras de forma espontánea la naturaleza seguía su curso hacia la curación. La escuela hipocrática desarrolla la teoría de los cuatro humores: Sangre, bilis negra, bilis amarilla y flema. Consideraba la enfermedad como un desequilibrio de estos humores en el cuerpo del paciente. Aun con sus limitaciones, pudo generar

⁷ Vergara Quintero, 2007: 41-51

erudición, y en algunos casos, aproximarse a la verdad mediante el razonamiento y no por el azar⁸. Alejaba la enfermedad de la consideración de voluntad, prueba o castigo de los dioses o de un espíritu maligno.

En el mundo cristiano, la enfermedad se contemplaba principalmente como un castigo o una prueba que Dios mandaba al individuo, cuyo sufrimiento lo acercaba al de Jesucristo. Una forma de expiar los pecados cometidos, llegando a la identificación de la condición de enfermo con la de pecador⁹. Lo físico, lo psíquico y lo espiritual no representaban entes individualizados, formaban un todo para la persona. No hay que olvidar que «Jesús fue médico de almas», y muchos son los santos a los que se sigue invocando buscando la curación de aquellas dolencias que se asocian con la causa del martirio al que fueron sometidos. El poder curativo de la oración podía ser tan eficaz como las medidas terapéuticas recomendadas por el médico —el físico¹⁰— o el curandero. Incluso, la norma incluía que el médico preguntase al afectado si este se había confesado y arrepentido de sus pecados, y que el tratamiento no se iniciase, por ineficaz, hasta que el paciente hubiese recuperado la pureza del alma y la cercanía con Dios. Fray Agustín Farfán al referirse a todos los «fluxos de sangre», indica: «Lo que se duev mādar primero ... es; que se confiesse el enfermo, y haga las cosas, qu duev buen Christiano. Y haciendo lo assi, le dará Dios salud. Hecho esto, mādele sangrar del touillo»¹¹. En el epígrafe 78.a indica «Confessar y comulgar, ha de mēdar el medico y el chirujano al enfermo q frente estar en peligro». Habitualmente, la gente utilizaba una mezcla de ambas propuestas.

A medida que nos aproximamos al Renacimiento, la enfermedad y el ejercicio de la sanación, ya fuese por médicos, sacerdotes, monjes, astrólogos, hechiceros, brujos y magos, curanderos, barberos cirujanos, sangradores, boticarios u otros como charlatanes o vendedores ambulantes, seguía íntimamente ligada a la superstición. La práctica de ceremonias y rituales precrhistianos, presuntamente sanatorios, así como el uso de amuletos como elementos preventivos o incluso curativos de ciertas enfermedades, fue un hecho tan común que, la Iglesia, incapaz de erradicarlas, optaría por cristianizarlas. La medicina se fundía con la religión y la creencia en los milagros. No obstante estaba evolucionando.

A partir del siglo XIII el respeto reverencial a la obra de Claudio Galeno Nicon de Pérgamo se verá alterado. En las Universidades resurge el conocimiento greco romano, que durante la Edad Media había estado custodiado y restringido en los monasterios. La medicina española claramente mediatiza por el saber árabe y judío, recupera el conocimiento hipocrático que permite que la enfermedad se entienda como una alteración del equilibrio de los humores corporales, como un cambio en el organismo. El cuestionamiento del concepto naturalista y mágico-religioso se basará, inicialmente, en la filosofía de Hipócrates (460 a 370 a.C.), las aportaciones de

8 Werner, 1934-1947/2001: 5-236.

9 Valle García, 2007: 26: 9.

10 Físico, como sinónimo de médico, hace referencia al profesional que estudia y trata lo perteneciente o relativo a la constitución o naturaleza corpórea, al físico material, en contraposición a lo moral. Del latín *Physicus*, y del griego φυσικός, *physikós*, relativo a la naturaleza, la forma. En España el término de físico se fue perdiendo a lo largo del siglo XVI en favor del vocablo médico. Diccionario de la Lengua Española, 2024.

11 Farfán, 1592, vol. X: 55. Se considera como el primer libro de medicina publicado en América.

Galen (129/130 a 201/216 d.C.), las enseñanzas de Avicena (980 a 1037) y de otros médicos andalusíes como Averroes (1126 a 1198) o Maimónides (1135 a 1204), que consideraban que las enfermedades eran específicas de las personas¹². No tardan en reconocer los profesionales europeos el valor de la medicina indígena del Nuevo Mundo, a la vez que los sanitarios nativos se vieron influidos por la europea¹³. Se está asistiendo a un cambio profundo en la consideración de la enfermedad como producto del pecado, y las epidemias como mortificaciones divinas por la impiedad y libertinaje del pueblo o del soberano¹⁴.

Para el médico resultaba esencial el conocimiento de la causa de la alteración en los humores para así poder buscar remedio al enfermo. Cuando la dolencia actuaba sobre cualidades cálidas, se indicaba el frío como remedio, si lo hacía sobre las húmedas el tratamiento incluiría remedios secos. La necesidad de actuar sobre los humores dañados explica parte de los procedimientos que se consideraban terapéuticos en la época. Así se catalogaban las vomitivas, las purgas, las sudoríficas, los enemas, y como no, las conocidas sangrías¹⁵. Habrá que esperar hasta el siglo XVII para que aparezcan las primeras nosologías¹⁶ patológicas, y hasta el XVIII para tener un mejor conocimiento del cuerpo humano enfermo y de cómo aliviar su padecimiento.

En el siglo XVI la esperanza media de vida era baja. Algunos estudios han calculado que en España, la esperanza media de vida al nacer entre 1550 y 1859, era de 27.1 años en zonas rurales y algo menos en las urbanas¹⁷. Datos parecidos y hasta mejores que en otros lugares de Europa. En relación con las élites europeas, la media mejoró de los 48 años en 1400, a los 54 años en 1650, alcanzando los 56 en 1800¹⁸. Se ha reseñado que el 50% de la mortalidad se producía antes de los 10 años, habiendo oscilaciones importantes en función de la geografía y del estatus paterno¹⁹. Solo uno de cada cinco neonatos llegaba a los cuarenta años²⁰.

2. LA VIDA A BORDO

La tripulación de los navíos que pusieron rumbo al Nuevo Mundo era variopinta y estaba compuesta por hombres procedentes de todos los rincones que abarcaba la extensa Monarquía de los Austrias, y de otras procedencias. Entre los tripulantes de la expedición de Loaysa, de 1525, encontramos originarios de Francia, Holanda, Alemania, Génova, Venecia, Nápoles, Inglaterra, Portugal, Países Bajos, Castilla, Galicia y Navarra, entre otros²¹. El espacio en el que se desarrollará la mayor parte de su vida se describe en las ordenanzas de la Casa de Contratación de Indias como la

12 Lindemann, 2001: 1-3.

13 Viesca Treviño, 1997: 162-164. La obra de Farfán, refleja la intensa actividad asistencial y científica que desde muy temprano se desarrolla en el ámbito virreinal español.

14 Cameron, 2006: 144-145.

15 Peset Reig, 2018.

16 Nosología: Parte de la medicina que tiene por objeto describir, diferenciar y clasificar las enfermedades.

17 Moreno-Almárcegui y Sánchez-Barricarte, 2015: 137.

18 Cummins, Neil, 2017: 407.

19 Lindemann, 2001: 175.

20 Merriam, 1996: 21.

21 Mazón Serrano, 2024: 311-390.

nao²², pese a incluir carabelas, naos, galeones, galeras²³, galeazas, pataches, bergantines o fragatas, si bien la denominación específica de las naves podía modificarse en función del lugar del Imperio donde fuesen construidas e incluso del tonelaje de estas.

Las embarcaciones utilizadas, posiblemente fuesen uno de los resultados más complejos de las sofisticaciones mecánicas y técnicas de su época. Ingenios difíciles de construir, de mantener y de gobernar. Fernández Duro, indica con cierto espíritu poético, que: «La Marina del mundo antiguo no era digna de saludar el Nuevo Mundo: la carraca debía sustituir a la galera, la coca a la carraca, la carabela a la coca y a la carabela el galeón»²⁴. El galeón acabará imponiéndose por su solidez, alta borda, mayor velocidad debido a su gran velamen, y por su gran capacidad de carga y versatilidad, al poder dar servicio en rutas comerciales y en acciones bélicas. Sin las mejoras y modificaciones en el diseño y construcción de embarcaciones, las exploraciones transoceánicas no hubiesen sido factibles.

Varían las analogías sobre el espacio vital que proporcionaban. Para Eugenio de Salazar la nao en que viajó con su familia a América era:

«... un pueblo prolongado, agudo y afilado por delante, y más ancho por detrás, a manera de cepa de puente. Tiene sus calles, plaza y habitaciones. Está cercada por sus amuradas: al un cabo tiene castillo de proa con más de diez mil caballeros en cada cuartel; al otro, su alcázar, tan fuerte y bien cimentado que un poco de viento le arrancará las raíces de cuajo y os le volverá los cimientos al cielo y los tejados al profundo...»²⁵.

A la vez fuerte y frágil, el espacio de las naos era un bien escaso que condicionaba la subsistencia a bordo que, mayoritariamente, acontecía sobre la cubierta, en ocasiones resguardada con toldaduras que pretendían proteger a tripulación y pasajeros de las inclemencias del sol o la lluvia. Los compartimientos bajo cubierta, estrechos, y en número reducido y variable en función de las dimensiones del navío, habitualmente se destinan a las autoridades de la nave, piloto, capitán y maestre, a veces al boticario o médico, y a algún acaudalado pasajero que dispusiese de medios para pagar el poder disponer de cierta privacidad durante el viaje. Fray Tomás de la Torre refleja las pequeñas dimensiones de las embarcaciones con el siguiente símil: «El navío es una cárcel muy estrecha y muy fuerte de donde nadie puede huir aunque no lleve grillos ni cadenas y tan cruel que no hace diferencia entre los presos [e] igualmente trata y estrecha a todos»²⁶.

Para hacerse una pequeña idea de a que se hace referencia al hablar de limitaciones, se puede analizar alguno de los datos conocidos de la nao *Victoria* con la que Juan Sebastián Elcano logró completar la primera circunnavegación a la Tierra.

22 Nao: 1. Nave (embarcación antigua). Sinónimos: nave, navío, carabela, bajel, buque. 2. Barco (embarcación). Sinónimos: nave, embarcación, navío, barco, buque. Diccionario de la lengua española.

23 La galera no se utilizó de forma exclusiva en el Mediterráneo. Hubo escuadras de galeras en Cartagena de Indias (1578), en Santo Domingo (1582) en la Habana (1586), y Filipinas (1577-1597).

24 Fernández Duro, 1876; 94: 103.

25 Salazar, 1574: 265.

26 Torre, 1544-1546: 64.

Desplazaba unos 85 toneles, es decir, unas 102 toneladas. Eslora, unos 26 metros, manga, 6,70 metros, calado, 2 metros. Tripulación inicial al partir de Sevilla, 45 hombres, a saber, 9 oficiales, 11 marinos, 3 artilleros, 11 grumetes, 2 pajes y 10 personas más entre los que figuran criados del capitán y otros viajeros. El espacio habitable o superficie útil en las diferentes cubiertas, algo más de 120 metros cuadrados²⁷. Si se considera espacio habitable la única cubierta, la tolda o alcázar de popa, la toldilla o sobrecubierta del alcázar, y el castillo o sobrecubierta en la proa, siendo generosos, estaríamos hablando de un espacio disponible de entre ciento cincuenta y ciento ochenta metros cuadrados²⁸. Es arduo entender como en el equivalente a un piso actual de menos de 200 metros cuadrados podían hacer vida las 45 personas de la tripulación, conviviendo apiñadas durante meses.

En un universo tan restringido, en aquella República, que diría D. Pedro Calderón de la Barca²⁹, los privilegios y distinciones se diluían. Todo contribuía a la concentración y el amontonamiento de los cuerpos de tripulantes y pasajeros y a ser fértil caldo de cultivo de diferentes enfermedades.

No se dispone de una abundante documentación en torno a la vida cotidiana en una nao en el siglo XVI. Buena parte de los integrantes de las tripulaciones eran analfabetos, y los pocos que tenían formación, no solían considerar digno de especial mención los acontecimientos del día a día durante la navegación. Son de máxima utilidad las relaciones que hacen marinos como Antonio Pigafetta en torno a la primera vuelta al mundo, o Andrés de Urdaneta acerca del viaje de Loaysa y Elcano. También nos sirven textos coetáneos de pasajeros ilustrados como en el que el dominico español Fray Tomás de la Torre redactó de forma minuciosa, a modo de crónica, los detalles de las diferentes etapas de su traslado a América acompañando como notario a Fray Bartolomé de las Casas³⁰. Más conocidos si acaso son los relatos humorísticos a la vez que verídicos, del obispo Antonio de Guevara, quién tras participar con el emperador Carlos V en la campaña de Túnez en 1535, describió la vida en las galeras³¹, y el de Eugenio Salazar de 1573. Su relato de la vida a bordo de la nao que le llevaría con su familia a su destino de oidor en Santo Domingo comienza con un epígrafe del *Eclesiástico* (43, 26) que no puede ser más expresivo: «Qui navigant mare enarrant pericula eius» [Los que navegan por el mar hablan de sus peligros]³². Entre los muchos riesgos que reflejan estos documentos, figuran el miedo, la enfermedad y la muerte, permitiendo entender como aquellos hombres enfrentaban estas situaciones en sus viajes.

Son escasos los estudios que abordan el miedo en relación con las primeras travesías del Océano Atlántico, sin embargo no es difícil encontrar referencias, claras o veladas, a él. El miedo era una de las emociones que inevitablemente, tarde o temprano, sufrían todos los que decidían embarcar. Algunos de estos temores eran reales, otros imaginarios, pero formaban parte de la cosmovisión de aquellos hombres.

27 Fundación Nao Victoria.

28 Pérez Mallaina, 2012: 212.

29 Calderón de la Barca, 1654: ff 7 r & v. «Este exercito que ves vago al yelo, y al calor, la Republica mejor, ...».

30 Torre, 1544-1546.

31 Guevara, 1539: 26.

32 Salazar, 1574.

A la percepción de riesgo también contribuían los fenómenos climáticos que se producían durante el viaje, los monstruos que, por los relatos de anteriores navegantes, creían que habitaban la mar, la lejanía a tierra firme, la soledad, los piratas, corsarios, bucaneros y filibusteros, el horror al naufragio y a sus consecuencias. Cualquier hecho inesperado contribuía a inducir un estado de alerta, consciente o no, que buscaba entender y resolver lo que provocaba el desafío a afrontar. La propia extensión del mar generaba sensación de peligro y desaliento, la «soledad y desamparo en el desierto cruel del agua» como la describió en 1938, Stefan Zweig³³. En el mar, escribe el jesuita español Joseph de Acosta, «no se halla rastro de los que han caminado por él, ni se encuentran caminantes a quien preguntar el camino...». Y añade: «Porque, como dice El Sabio, “la nao corta el agua y sus ondas sin dejar rastro por donde pasa ni hacer senda en las ondas”»³⁴.

Los miedos afectaban tanto al individuo como al colectivo. Podían ser de índole físico, como intimidaciones reales que suponían un reto para la navegación o una amenaza para la supervivencia. También angustias psicológicas, en ocasiones relacionados con antiguas concepciones del mundo como el terraplanismo o la visión de la imposibilidad de surcar los océanos. A este respecto, Joseph de Acosta comenta: «Gran espanto le puso a San Agustín la inmensidad del Océano para pensar que el linaje humano hubiese pasado a este Nuevo Mundo»³⁵. Y finalmente, miedos morales o incluso místicos, en relación con el pecado, el castigo, la locura, el deshonor, la pobreza, el olvido y la contingencia de la muerte. Lo que en muchos casos conllevaba el que estos hombres pusiesen orden en su vida espiritual mediante la confesión y la oración, y en su vida terrenal mediante el testamento³⁶.

A diferencia de lo que supone la vida en tierra firme, el movimiento incesante de la mar condiciona la existencia a bordo. En el *Breve Compendio de la Sphera y del Arte de Navegar* (1535), una de las obras más influyentes de la época, el cosmógrafo, matemático y navegante aragonés, Martín Cortés de Albacar, describe las diferencias entre viajar por mar o por tierra:

«... digo que navegar no es otra cosa sino caminar sobre las aguas de vn lugar a otro... Este camino difiere de los de la tierra en tres cosas. El de la tierra es firme, éste flexible; el de la tierra es quedo, éste móvil; el de la tierra señalado, y el de la mar ignota. E si en los caminos dla tierra ay cuestas y asperezas, la mar los paga con las setenas en tormētas»³⁷.

En palabras de López Cambil, el mundo divide a las personas en vivas, muertas y mareadas, aludiendo a que el mareo es consustancial con la navegación y que todos los que embarcan pueden sufrirlo en algún momento, en especial en los primeros días del viaje. Quizá quiso parafrasear la locución atribuida a Anacarsis, filósofo

33 Zweig, 1938: 9-12.

34 Acosta, 1590; Libro Primero; cap. 17: 61-62.

35 Acosta, 1590; Libro Primero; cap. 16: 56.

36 Moya Sordo, 2013.

37 Cortés, 1551; Parte Tercera, Definición de navegación. So.irf. Cortés estimó por primera vez los polos magnéticos terrestres diferenciándolos del polo norte o geográfico, asentando la variabilidad de la declinación magnética. Con Alonso de Santa Cruz, son considerados los inventores de la proyección cilíndrica en cartografía o cartas esféricas.

escita del siglo VI a.C.: «Existen tres tipos de personas: los vivos, los muertos y los marinos»³⁸. También a él se le atribuye una respuesta concluyente y no exenta de humor a la pregunta sobre qué barcos eran los más seguros, indicando que «los varados».

La mortificación que suponía el mareo la expresa Antonio de Salazar a la vez que indica la escasez del espacio asignado a su familia:

«Y allí por gran regalo nos metieron en una camarilla que tenía tres palmos de alto y cinco de cuadro, donde, en entrando la fuerza del mar hizo tanta violencia en nuestros estómagos y cabezas que padres e hijos, viejos y mozos, quedamos de color de defuntos y comenzamos a dar el alma (que eso es almadiar) y decir «¡Baac, baac!», «¡Bor, bor, bor, bor!», y juntamente lanzar por la boca todo lo que por ella había entrado aquel día y el precedente, y, a las vueltas, unos, fría y pegajosa flema, otros, ardiente y amarga cólera, y algunos, terrestre y pesada melancolía»³⁹.

Convertirse en un buen marinero era superar mareos, miedos y otros inconvenientes. La trascendencia del miedo y la ansiedad generalizada mantenida en el tiempo, es que provoca altos niveles de hormonas y neurotransmisores del tipo adrenalina, cortisol o glucosa, agotando al sistema inmune, lo que impide el normal cumplimiento de su función protectora, condicionando el que puedan aparecer con más facilidad infecciones y otras patologías, a la vez que modifica la capacidad de curación del organismo.

3. HIGIENE, ALIMENTACIÓN Y ENFERMEDAD

La navegación transcurría en condiciones de poca o nula higiene. Fray Tomás de la Torre, en su diario pone en evidencia como la falta de limpieza complica el normal desarrollo de las labores de los marinos: «Los piojos se comían vivos a los hombres, las ropas hedían al no poder lavarse, había mal olor debajo de la cubierta y los hombres y animales desecharan sus vómitos por doquier producto de las enfermedades o del vaivén de la marea»⁴⁰. No era mejor la situación en las galeras, en parte por la perenne escasez de agua dulce, aunque ésta se conservase principalmente para cocinar, no para beber. «Si alguno tuviere necesidad de callétar agua, sacar lexía, hazer colada, o xabonar camisa, no cure de intentarlo, ni aun inuétarlo, sino quiere dar a vnos que reyr, y a otros q mofar», contaba Antonio de Guevara en los *Inventores del Arte de Marear*, «mas si la camisa traxere algo suzia, o muy sudada, y no tuviere con que remudarla, es le forçoso tener paciencia hasta que salga a tierra a lauarla, o se le acabe de caer de podrida»⁴¹.

38 López Cambil, 1966: 370.

39 Salazar, 1574: 262-263. Salazar exagera con cierto humor sobre las diminutas dimensiones del camarote y utiliza onomatopeyas que describirían los ruidos durante el vómito. Destaca la violencia del mismo y su contenido haciendo referencia a los humores: la flema sería fría, la cólera sería la bilis amarilla, y la bilis negra la melancolía.

40 Torre 1544-1546: 64.

41 Guevara, 1539: 26.

La nao era un medio hostil, lleno de olores intensos y desagradables, que favorecería la trasmisión de cualquier peste, como ellos solían definir a las enfermedades, contagiosas o no, que podían causar una elevada mortandad.

Respecto a la alimentación, la gran importancia de esta durante la navegación y la guerra naval, hizo que estuviese regulada ya desde tiempos de Alfonso X el Sabio⁴². Aun cuando el listado de alimentos a bordo sería prolífico y difícil de elaborar, por cuanto podía variar en función de circunstancias como el lugar en el que se producía el embarque o la climatología, podemos dar como ejemplo las cuentas y listados de la expedición a la especería de Fernando de Magallanes, conservados en el Archivo de Indias.

El alimento principal era el bizcocho, un pan hecho con harina integral y con poca o ninguna levadura, cuya masa casi no se fermentaba ni se dejaba reposar ni levar, y sufría una segunda cocción buscando su deshidratación con lo que se prolongaba su durabilidad. El resultado era una masa seca, sin migas, dura y frágil a la vez, que no se pudre fácilmente. Se ha indicado que el nombre provendría de la forma redonda que se le daba, de ahí que los hombres del mar lo conociesen por galleta náutica o bizcocho, aunque parece que el origen real es el latín «bis coctus»: dos veces cocido u horneado. Con el tiempo alcanzaba tal dureza que se comía machacándolo y haciendo una especie de gachas, o humedeciéndolo con cualquier líquido, incluso agua de mar, para ablandarlo, por lo que no se le solía añadir sal. El pan o bizcocho blanco, hecho con harina molida y tamizada se reservaba para los oficiales o los enfermos.

Otros alimentos básicos serían, aceite, vinagre, pescado seco, bastina o bestina seca -pescado cartilaginoso seco tipo raya, cazón o pintarroja-, tasajo -como se conocía en la época a la cecina-, el jamón no abundaba por su precio, aunque era muy valorado por su sabor, carnes de vaca o cerdo en salazón, tocinos, añejos, habas, garbanzos, lentejas, harina, ajos, quesos, miel, almendras, anchoas, sardinas blancas, pasas, ciruelas, higos, azúcar, carne de membrillo, alcaparras, mostaza, arroz y sal.

Entre los animales que podrían ir a bordo como futuro alimento fresco, figuran: vacas, puercos y aves de corral, preferiblemente gallinas, patos, gansos o pavos. En otras expediciones aparecen también caballos y otros animales y plantas, aunque no con fines dietéticos.

Del listado se deduce que la tecnología de los alimentos en esa época disponía de pocos medios para conservarlos frescos sin que se deterioren. Por ello, el registro de frutas, vegetales y carne fresca es limitado y su consumo solía agotarse en los primeros días de la navegación. Además, el espacio reducido del buque obligaba a aprovisionarse con comestibles que se pudiesen consumir sin peligro durante mucho tiempo. En general, los suministros disponibles solían ser secos, salados o ahumados. Pasados esos primeros días y consumidos los víveres frescos, la base de la alimentación de marinos y pasajeros la constituía el bizcocho.

La conservación de los bastimentos era un problema de capital importancia, que se unía a la presencia habitual de otros comensales indeseados, como roedores, insectos y gusanos, que agravaban la situación de insalubridad de los mismos. En 1539, Anto-

42 Alfonso X, 1256-1265; Tomo II: 265-266.

nio de Guevara relata la gravedad del problema que implicaba preservar los alimentos en buen estado:

«Es preuilegio de galera, que todos los que allí entraren, han de comer el pan ordinario de vizcocho, con condicion que sea tapiçado de telarañas, y que sea negro, gusaniento, duro, ratonado, poco, y mal remojado, y auisole al bisoño passagero, que sino tiene tino en sacarlo presto del agua, le mando muy mala comida»⁴³.

En general, se podría indicar que la dieta a bordo, siendo monótona y poco equilibrada, no era escasa y calóricamente era suficiente para un marinero que necesita en torno a unas 5.000 calorías diarias, un requerimiento algo superior al de un trabajador en tierra firme. Habitualmente, las raciones no se repartían completas, y las diferentes vicisitudes acontecidas durante la navegación servían de pretexto para reducirlas. La comida no destacaba por sus cualidades organolépticas, y salvo excepciones, no podría considerarse una exquisitez. La repetición implicaba un aporte insuficiente de determinadas vitaminas y que, en situaciones de necesidad, frecuentes en las primeras navegaciones intercontinentales, se alterase en todo punto la cuantía de la comida disponible para cada navegante, provocando desequilibrios vitamínicos, calóricos e hídricos.

La dieta con presencia de salados solía producir sed intensa. Entre las bebidas embarcadas no podían faltar el agua, el vino, la cerveza, la sidra y alguna bebida espirituosa como el aguardiente. Las bebidas alcohólicas se utilizaban como complemento dietético y para calmar la sed, dado que el agua, las más de las veces, era altamente insalubre. Tras más de ocho días almacenada en toneles, se corrompía y se transformaba en un líquido oscuro, turbio, viscoso, que adquiría mal olor y peor sabor. Nuevamente, Guevara ilustra la situación con brutal ironía aun cuando se refería a las galeras, cuya navegación normalmente era de cabotaje, manteniendo la costa a la vista y con frecuencia, pudiendo acudir a tierra para hacer aguada y acopio de alimentos frescos:

«que nadie al tiempo de comer, pida allí agua que sea clara, delgada, fría, sana y sabrosa, sino que se contente, y avn que no quiera, con beuer la turbia, gruessa, cenagosa, caliente, dessabrida y avn hedionda, verdad es que a los muy regalados les da licencia el capitán, para que al tiempo del beuer la, con vna mano atapen las narizes, y con la otra lleven el vaso a la boca»⁴⁴.

Es evidente que el problema en las navegaciones oceánicas sería mucho más grave. Por lo cual, el vino era la bebida habitual, incluso para mujeres y niños. A los marinos se les proporcionaba un litro de vino al día, a lo que se añadiría una ración de aguardiente. En esta época, la cerveza no era popular entre los navegantes españoles, aunque se almacenaba mejor que la sidra, y a ambas en algún momento se les atribuyó un efecto antiescorbútico que nunca llegaron a demostrar.

La frecuente carencia de suministros y la consecuente desnutrición y deshidratación, podía verse socorrida por las circunstancias, lo que nuestros marinos, como

43 Guevara, 1539: 22.

44 Guevara, 1539: 23.

hombres de su época, atribuían repetidamente a la acción protectora de Dios, siempre presente en sus vidas, como vemos en el relato de Pedro Fernández de Quirós: «En las faltas de agua nos dio Dios por vía de lluvias 800 botijas della tan dulce como sana. Estando sin carne nos proveyó Dios de un cardumen de peces albacoras que acompañó la nao cuarenta días; la gente comió sobradamente de fresco y salado hasta surgir en los puertos»⁴⁵.

Aquel período tampoco fue ajeno a vicios humanos como la picaresca, el engaño y la corrupción. A modo de ejemplo de conducta fraudulenta, muy habitual en la compra y embarque de los suministros para una embarcación, de cuya existencia en cantidad y calidad, dependía la navegación y la vida de los navegantes, sirva la narración del escribano del galeón San Francisco, Alonso Gascón de Cardona, a principios del siglo XVII:

«daba cuidado, por alargarse el viaje, los bastimentos; porque en los que de Acapulco se trajeron hubo mucho engaño [...] el maestre a buena fe recibió lo que en él había [...] y estos tan malos que no se podían comer; y sobre todo el agua, que de setenta pipas que se traían, la mitad venían malas; y tan mala que para causar pestilencia era buena»⁴⁶.

Se comprueba que, salvo excepciones, en lo tocante a la manutención, pocas finuras se apreciaban, aunque tanto tripulantes como oficialidad disponían de sus propios complementos alimentarios, pagados con sus recursos personales, y si bien limitados por lo reducido del espacio de almacenaje a bordo, habría que considerar que, en función de los medios económicos de cada uno, así sería el tipo de alimento que aportaría para mejorar su situación personal.

En aquellas naos, el sufrimiento diario se sucedía al mismo ritmo que se padecían el calor insoportable, el frío paralizante, las tempestades y la calma chicha. A estos escenarios condicionados por la climatología, se añaden las dificultades de esta dieta limitada y escasa, cuando no ausente, y del trabajo diario, de la enfermedad en ausencia de remedios eficaces, y de la muerte.

A los enfermos, habitualmente se le reservaba una mejor ración diaria a fin de favorecer su recuperación, como apunta Fernández de Quirós:

«Para el regalo y sustento de los enfermos tengo por cosa buena botijas de almidón, las bocas tapadas con yeso, y gallinas en hornos bien asadas y metidas en almíbar de azúcar, con sus especias molidas, y también gallinas acabadas de matar y pelar, puestas al aire donde no les dé el sol, medio día, y enjugalas bien y tostadas en horno, molidas con sus jugos, se hacen harina que añadiendo y revolviéndole con especias muy bien molidas es guisado breve y de sustancia para las necesidades...».

Anticipando la falta de apetito del enfermo, aconsejaba:

45 Fernández de Quirós, 1615; Memorial, 32: 145.

46 Gascon de Cardona, 1614; Tomo VIII: 108. Se le atribuye la autoría de la *Relación del Viaje a Japón* de Sebastián Vizcaíno, entre 1610 y 1614.

«...y para cuando las haya y fastidio de los enfermos y abrirles gana, tengo por remedio barato, breve y duradero la chara [sic] que se sigue: toman los tallos mondados y cogollos [de] lechugas y rábanos, hechos cuatro cuartos de arriba abajo, y las hojas suyas y cuantas hortalizas mas quieran, berengenas las medianas y chicas con muchos agujeros que las pasen, y lo propio a los mas pequeños pepinos, y todo junto se ha de pasar por una hervura al fuego en agua dulce, y luego se ha de poner a enjugar tendida al sol...».

Su receta demuestra la incorporación de especias y la importancia que se le daba a la higiene:

«...y hase de tener una tinaja o tinajas o lo que fuere, lleno de muy fuerte vinagre cocido con algo de pimienta y canela si quisieren, o con una de las tres, y así caliente, y las ortalizas enjutas se han de poner en vinagre por lo que reciben mejor, y de modo quede cubierto de él, porque así contiene, y luego se le puede añadir ajos mondados ensartados en espartos o en varillas, y cebollas sin casco y de las verdes, chiquitas, ajos maduros y verdes chiquitos, y queriendo comer della sea de sacar con cuchara de palo, o cosa tal, y no con la mano, y lavada en agua dulce si la hay, y se le echará su aceite y tantica sal con vinagre destemplado como le apeteciere mejor»⁴⁷.

Pese a las provisiones que podían haber embarcado pensando en los enfermos, carencias alimentarias, desnutrición, hipovitaminosis, hambrunas, deshidratación, disentería y otras patologías en relación con la ingesta de alimentos contaminados o en mal estado, fueron procesos corrientes entre los pasajeros, sanos o enfermos, en aquellas navegaciones de largo alcance.

4. EL MÉDICO A BORDO

La asistencia a heridos y enfermos para procurar alivio al dolor y curación de las heridas ha sido una inquietud que ha acompañado al hombre prácticamente desde sus orígenes. El mar ha sido un ambiente en el que por las peculiaridades de la vida a bordo y los riesgos que la navegación conlleva, ha requerido un permanente y complejo dispositivo sanitario de apoyo. La sanidad naval ha estado presente y en constante evolución desde la Época Clásica. En España se supone que, desde la formación de las primeras marinas en el siglo XII, se contó con personas a bordo encargadas de la atención de las necesidades sanitarias⁴⁸.

En 1354, el Almirante de la Armada Real de Pedro IV de Aragón, Bernardo II de Cabrera, redacta *Ordinacions sobre lo fet de la mar*, ordenanzas que se aplicarían a la navegación con galeras, en las que ya se indicaba que: «...El médico o cirujano, uno por galera, debe embarcar las herramientas de su oficio, y tiene salario para cuatro meses, quince libras barcelonesas»⁴⁹. No obstante, a principios del siglo XVI, no exis-

47 Fernández de Quirós, 1615; Memorial, 4: 27.

48 Gracia Rivas, 1995: 160.

49 Capmany y Montpalau, 1787: 78.

tía una norma en relación con los sanitarios que debían formar parte de la dotación de una expedición naval, salvo para las naves de escolta de la Flota de Nueva España y la de Tierra Firme, que contaban obligatoriamente con un facultativo en cada nao. Lo habitual es que en las flotas comerciales o híbridas, al menos, se contase con un cirujano y algún barbero, al igual que en las galeras con sus instrumentos de trabajo y «demás cosas tocantes al ejercicio de sus plazas».

Médicos y cirujanos pertenecían, de forma separada, a sus propios grupos jerárquicos. El *físico*⁵⁰, término que designaba al médico en el siglo XVI, era el eslabón social más alto del ámbito de la sanidad. Hacía una carrera universitaria de carácter teórico y filosófico que, una vez superado el examen del Tribunal del Protomedicato, permitía la obtención del grado. El médico se encargaba de atender los llamados padecimientos internos y prestaba sus servicios a personas de las capas sociales más acaudaladas. Rara vez embarcaban, su actuación se limitaba al manejo de medicinas, y habitualmente no ejercían la cirugía. Era habitual criticar su capacidad, como hace Tomás Moro en su *Utopía*⁵¹. En ella, los médicos están representados por Tricio Apinato, nombre que indica su falta de capacidad⁵². Lleva Apinato a Utopía los libros fundamentales de su profesión: los de Hipócrates y la *Microtecné* de Galeno. Los habitantes de Utopía los valoran por su filosofía moral ya que, debido a su adecuada alimentación, vida apacible con un hogar cómodo, buena vestimenta e higiene, además de enormes hospitales para cuidar a los enfermos, a quienes se daba la mejor comida, no padecen los problemas de enfermedad de la Europa de su día.

Siguiendo el modelo europeo de separación de la medicina y la cirugía, que se mantuvo hasta el siglo XVIII, en la escala social inmediatamente inferior al médico se encontraba el cirujano. Su formación seguía cánones gremiales y fundamentalmente, se basaba en la práctica. La cirugía era considerada un «arte» es decir, una habilidad artesanal o manual que era ejercida por los maestros.

Los profesionales que ejercían la cirugía en el siglo XVI se dividían entre los cirujanos latinos o «cirujanos de ropa larga». Eran una minoría, y no eran licenciados en medicina, pero habían seguido algún curso en la universidad. Estaban autorizados a realizar operaciones quirúrgicas y a prescribir medicación de uso externo. Su mayor formación académica y mejor posición social les otorgaba la consideración de superiores jerárquicamente a los cirujanos romanistas, también conocidos como «cirujanos plebeyos», «cirujanos de heridas» o «cirujanos de ropa corta». Conformaban la generalidad de los cirujanos, carecían de formación universitaria o académica y no dominaban el latín. Desde los 13 o 14 años tenían formación con maestros, regulada por contrato de aprendizaje, tal como acontecía en otros oficios. Tenían gran experiencia en su trabajo y tras superar el examen del Tribunal del Protomedicato, se les otorgaba licencia para ejercer en los reinos de Castilla, que incluía América⁵³.

50 Serpa López, 1966: 104. La palabra *físico*, de *Physician*, como equivalente a médico, hace referencia al conocimiento de fisiología, al fisiólogo, no al experto conocedor del mundo de la física.

51 La edición más conocida de «Utopía» es la de 1518, del impresor Johann Froben, en Basilea.

52 Moro utiliza la ironía partiendo de las «apinae tricacque» de Marcial, XIV. T.7, dos pequeñas villas de la Apulia italiana, que según Plinio fueron capturadas por Diomedes. Sus nombres pasaron a formar parte de un refrán o proverbio que describiría cualquier cosa trivial. LUPTON, Joseph Hirst —editor y traductor— (1895), 216; Moro, 2017: 99.

53 Rodríguez-Sala, 2002: 472.

El ejercicio de la cirugía va íntimamente unido al conocimiento anatómico, que se vio favorecido por la posibilidad de realizar disecciones en cadáveres. En 1322, en España, los monjes del monasterio de Guadalupe obtuvieron el privilegio papal que permitía realizar disecciones en los cadáveres de los peregrinos que en él fallecieran. En 1391, Juan II de Aragón ordenará a los Tribunales de Justicia que envíen los cadáveres de los ajusticiados a la Universidad de Lérida para que se puedan realizar estudios anatómicos. En Zaragoza, en 1488, será Fernando el Católico el que autorice a los médicos la realización de disecciones en cadáveres humanos⁵⁴. Esto permitió una visión crítica con el anterior conocimiento del cuerpo humano y el avance de la anatomía y la medicina. Las aportaciones al conocimiento anatómico de médicos y cirujanos españoles renacentistas como Andrés Laguna, Luís Lobera de Ávila, Bernardino Montaña de Montserrat, Alfonso Rodríguez de Guevara, Pedro Jimeno, Luis Collado, Miquel Serveto y Conesa (Miguel Servet) o Juan Valverde, se pueden comparar con los de la escuela italiana y son muy superiores a las de otros países europeos. Y a pesar de ello, esta ilustre generación de anatomistas, suele brillar por su ausencia y olvido en los libros de historia de la Medicina⁵⁵.

En Castilla, el primer antecedente de un control en el ejercicio de la medicina aparece en la Real Cédula de 1422, mediante la cual, Juan II crea el «Tribunal de Alcaldes» examinadores que tenían que ser médicos. Su cometido era el fiscalizar y penalizar la mala praxis de médicos, cirujanos, boticarios, etc. Alfonso Chirino, uno de sus primeros integrantes justificaba su existencia aludiendo al lamentable estado de la Cirugía en ese momento: «Que en aquella época había plaga de malos cirujanos que a veces lisiaban y que abusaban del filo del bisturí por doquier per signum crucis»⁵⁶. Su conversión en Tribunal del Protomedicato tiene lugar con los Reyes Católicos, a través de la Ley Fundamental del Real Protomedicato de 30 de marzo de 1477. Este Tribunal, constituido por Examinadores Mayores, tenía competencia en relación con los médicos, cirujanos, especieros y herbolarios. Entre otras misiones, el Protomedicato seleccionaba el personal facultativo para Ejércitos, Armadas y Hospitales⁵⁷.

Los cirujanos solían atender a los pobres de la sociedad y su función técnica y manual cubría la limpieza, sutura y cauterización, como medios de ayuda en la curación de las heridas y las llagas. También trataban infecciones, fracturas, amputaban miembros, extraían cuerpos extraños del organismo como astillas, flechas, restos de metralla o balas y abrían tumores⁵⁸ (Fig. 1). Durante el siglo XVI y buena parte del XVII, los cirujanos de las naos fueron, fundamentalmente, romancistas, quienes entre sus instrumentos de trabajo disponían de más herramientas propias de barberos que de cirujanos. En general, los cirujanos latinistas a final del siglo XVII habían comenzado a abandonar las embarcaciones por la precariedad que el trabajo en estas conllevaba⁵⁹. A pesar de ello, latinistas y médicos estuvieron presentes en las flotas durante toda esta época, desempeñando empleos distinguidos como el de cirujano

54 Alberti López, 1948.

55 Moreno-Egea, 2016: 113.

56 Moratinos Palomero y Pérez García, 1993: 79-84.

57 Vid PARES. Real Tribunal del Protomedicato.

58 Brouard Uriarte, 1972; 11: 239-253.

59 Rodríguez-Sala, 2002: 472.

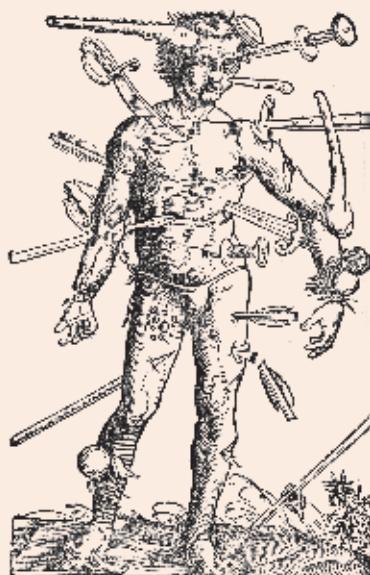


Fig. 1 Heridas por arma blanca. Hans von Gersdorff, *Feldbuch der Wundartzney: newlich getruck und gebessert*. (Strassburg: Hans Schotten. 1530. Wellcome Collection).

bas, también practicaba algún tipo de cirugía menor. Este grupo lo conformaban barberos sangradores, flebotomistas y aquellos que estaban autorizados únicamente para «...sajar, sacar dientes y muelas, sangrar y echar sanguijuelas y ventosas»⁶⁰. En Segovia, en abril de 1500, los Reyes Católicos emitieron una Real Pragmática para regular las funciones de estos profesionales, en la que se indicaba: «Examen de los barberos, y pena de los que sin este requisito pusieren tienda para sangrar y hacer las demás operaciones que se expresan», dejando claro que «...cualquiera que quisiere, puede afeitar a nabaja, ò de tixera, sin ser examinado, i sin su licencia», pero mandan que «...no pueda usar, ni use el Arte de la Flomotomía [hoy flebotomía], ni sangrar, ni saxar, ni sacar diente, ni muela, sin ser examinado, i sin licencia»⁶¹.

El control de estos profesionales estuvo poco tiempo en manos del Protomedicato, ya que en la citada pragmática se indicaba que el examen práctico lo realizasen los barberos mayores miembros del Protobarbeirato⁶². El cirujano-barbero era el profesional más habitual en las naos durante la primera mitad del siglo XVI. Habitualmente, para embarcar, debían acreditar que tenían experiencia quirúrgica, pues «en tanto sea también Cirujano», se le asignará el cuidado de los heridos, la atención a heridas y fracturas, así como la salvaguarda de las drogas y fármacos a bordo. Con el paso del tiempo, los cirujanos romancistas, que con frecuencia simultaneaban el

mayor y el de protomedicato, bajo cuyo mando estaban los cirujanos romancistas y los cirujanos barberos.

La distancia sociocultural entre médicos y cirujanos en la época de los virreinatos fue clara. Las diferencias tenían su origen inicial en la legislación de España, si bien estas eran de menor grado que las existentes en otros reinos europeos⁶³. Se ha sugerido que los médicos constituirían el grupo sanitario aristocratizante, mientras que los cirujanos serían los democratizantes⁶⁴, razón por la que estos gozaban de más gratitud y reconocimiento entre las capas sociales menos favorecidas. En las naos, los cirujanos disfrutaron de un ganado prestigio entre sus compañeros de navegación, oficiales, marineros y pasajeros, a quienes prestaban sus servicios a la vez que compartían las dificultades de la travesía y la insalubridad de la vida a bordo.

El último del escalafón quirúrgico era el barbero, que además de cuidar de pelos y barbas,

60 Rodríguez-Sala, 2002: 469.

61 Laín Entralgo, 1963.

62 Gargantilla-Madera y Pintor-Holguin, 2016: 313-314.

63 Muñoz, 1621.

64 Amezcuá, 1997: 31-36.

oficio de barberos, fueron desplazando a los barberos hasta que se apoderaron de prácticamente todas las plazas de cirujanos del mar.

En el primer viaje de Colón embarcaron, en la *Niña*, con Vicente Yáñez Pinzón como capitán, un físico de Palos de Moguer, Maese Alonso de Mojica, que también era cirujano barbero. Alonso permanecerá en América con los hombres que allí deja Colón en Fuerte Navidad y fallece por acción de los indígenas. En la carabela *Santa María*, con el almirante Colón, viaja el cordobés maestre Juan Sánchez, cirujano barbero y cirujano algebrista, es decir, hábil en el tratamiento de fracturas de huesos. En la carabela *Pinta*, con Martín Alonso Pinzón como capitán, el tercer sanitario, Diego Menéndez que además de cirujano barbero era boticario. Estos serán los primeros médicos y cirujanos europeos de los que se tiene noticia que llegasen a América⁶⁵.

En el segundo viaje, iniciado en septiembre de 1493, acompaña a Colón, Diego Álvarez Chanca, uno de los médicos de cámara de los Reyes Católicos⁶⁶, y médico personal de su primogénita, Isabel⁶⁷. Chanca estaba deseoso de participar en esa expedición y los Monarcas muestran su conformidad el 23 de mayo de 1493: «Nos habemos sabido que vos, con el deseo que tenéis de Nos servir, habéis voluntad de ir a las Indias». A sabiendas que «aprovechareis mucho á la salud de los que por nuestro mandato allá van», le asignaban un salario por encima del habitual⁶⁸. El propio Chanca informa que en esa expedición, que algunos suponen de unas mil quinientas personas, iba al menos un «çurugiano de la armada» del que se desconocen sus datos. Chanca prolongó su estancia en América, al menos hasta mediados de 1494. En 1500 publica en Sevilla un tratado de alquimia, en 1502 otro sobre el mal de ojo, y en 1506 otro tratado acerca del mal de costado⁶⁹.

En la expedición de Magallanes y Elcano, 1519 - 1522, se sabe que la asistencia sanitaria estuvo a cargo de Juan de Morales, sevillano, médico y cirujano, posiblemente latinista, cuyos servicios incluían la cirugía y la atención de traumatismos; y tres barberos, Marcos de Bayas Barneto en la nao *Trinidad*, Pedro de Olabarrieta, en la Santo Antonio, y Hernando de Bustamante y Cáceres de la nao Concepción. Morales, como veremos más adelante, será el primero en la historia de la medicina en realizar una autopsia a bordo de un barco, la nao *Trinidad*⁷⁰.

Hernando de Bustamante, será el único de la expedición que sobreviva, por lo que le cabe el honor de ser el primer sanitario que circunnavega la tierra. En la Relación de expedicionarios, cargos y sueldos, figura como casado, siendo su sueldo de mil y doscientos maravedíes al mes, cobrando un total de 102.150 mrs⁷¹. A Bustamante se le vuelve a encontrar en la expedición de García Jofre de Loaysa, que parte de A Coruña, en 1525, ya no como sanitario si no como tesorero de la nao *Sancti Spíritus*. Tras el naufragio de esta, se incorpora a la nao *Victoria*. En el Maluco parece que se

65 Fojo, F: 96.

66 Fortique, 2000: 125.

67 Hernández González, 2012: 58:34.

68 Calatravéno y Valladares, 1892: 46.

69 Álvarez Chanca, 1506.

70 Almazán Altzarra, 2015: 171-172.

71 Libro Copiador de la Armada al Maluco. ES.41091.AGI//CONTRATACION,5090,L.4. Verso 58-116.

pasa a los portugueses, y se sospecha que estos acabarán dándole ponzoña a bordo del navío en que había zarpado de Malaca donde murió⁷².

En la expedición del capitán general Loaysa, entre los 450 hombres que figuran como tripulación de las siete naves que la componían, se han identificado los siguientes sanitarios: el Maestre Hernando, fisico en la nao *Victoria*, que tras la caída de Tidore se pasa a los portugueses; Martín Bolívar enrolado en la nao *Sancti Spiritus* como cirujano y pintor; Diego de Presa que figura como boticario de la armada y Antonio de la Cal, embarcado como barbero en la nao *Victoria*⁷³.

En 1527, la expedición de Álvaro Saavedra Cerón formada por tres naves con 110 hombres a bordo parte de Zihuatanejo, México, con rumbo a las islas Molucas para tratar de conocer el destino de la *Trinidad*, de la expedición de Magallanes. Entre ellos sólo se tiene noticia de un sanitario, el Maestre Francisco, cirujano y encargado de la botica de la armada, que fallece por enfermedad en la fase inicial del periplo⁷⁴.

Cuando durante la planificación de una Jornada o una Empresa se predecía la posibilidad de un enfrentamiento bélico, cirujano y barbero embarcaban en compañía de un médico y un boticario. En el renacimiento, los boticarios tenían una formación gremial, al igual que la mayoría de los cirujanos. En Aragón surgen las primeras disposiciones que dotan de contenido al ejercicio de boticario de forma independiente al médico⁷⁵. En Castilla por Real Pragmática de 1523, la profesión quedará bajo el control del Real Tribunal del Protomedicato⁷⁶. El trabajo del boticario en el Renacimiento lo describe minuciosamente, la traducción que realiza el licenciado Alonso Rodríguez de Tudela del *Compendium de Saladino Ferro*, publicado en Valladolid en 1515:

«... el oficio del boticario es moler, alimpiar, infundir, cozer, distilar, bien confeccionar, y lo confeccionado bien conservar, y por lo sobredicho digo más que los boticarios son obligados a saber gramática porque puede[n] bien entender las dispensaciones de las receptas y el antidotorio de la sciencia de la medicina [...]»⁷⁷.

En 1555, se formaliza la necesidad de que haya a bordo un barbero-cirujano y en 1556, se indica la obligatoriedad de la presencia de un boticario. En ambos casos, estos profesionales están obligados a llevar consigo sus herramientas de trabajo y prestarán sus servicios en los distintos barcos que componen la expedición.

A lo largo del siglo XVI, la normativa legal regulará la presencia de los oficios sanitarios en las embarcaciones reales y se reglamentarán las condiciones de salubridad y atención en las naves. En relación con la Jornada de Inglaterra de 1588 había al menos dos navíos hospital, con su dotación de sanitarios. Uno se encuentra en la escuadra de galeazas, que había trasladado desde Nápoles al tercio de D. Alonso de Luzón, donde además del médico y del cirujano del tercio se ordenó que embarcasen

72 Bañas Llanos, Real Academia de Historia.

73 Mazón Serrano, 2024: 311-382.

74 Cuesta Domingo, Real Academia de la Historia.

75 Puerto Sarmiento, 1993; Vol. 1: 73-132.

76 Campos Diez, 1999.

77 Ferro D'Asculi, 1515.

un grupo de personas que a su manera constituyeron un pequeño hospital a cuyo cargo iba el licenciado Manuel Lobo de Andrada. El otro navío hospital lo organiza el Marqués de Santa Cruz, D. Álvaro de Bazán, en la flota de verano de 1587, constituida por los galeones de Portugal y la escuadra de Juan Martínez de Recalde, donde se encuentran cuatro cirujanos: Martín de Mihurrubia, Martín de Cenarro, Francisco de Velasco y Pedro de Ibargoyen. Y además, se ha constatado que en todos los barcos había cirujanos a bordo, aunque no en todos los casos con igual capacitación⁷⁸. Será en 1598, cuando se determine la obligatoriedad de la presencia de un médico a bordo⁷⁹. En 1748 se funda el primer Real Colegio de Cirugía, en Cádiz. Los egresados, sujetos al estamento militar, practicaron una cirugía moderna, en función de los conocimientos y los medios de su tiempo y contribuyeron de forma destacada en la profesionalización de la cirugía en España.

5. ENFERMEDAD Y MUERTE EN UNA NAO

Nada más alejado de la realidad que la visión romántica y aventurera de la vida en una nao del siglo XVI. Bartolomé de Las Casas al referirse al cuarto viaje de Colón, lo expone claramente:

«La gente de los navíos estaba tan molida, turbada, enferma y de tantas amarguras llena, que, como desesperada, deseaba más la muerte que la vida, viendo que todos cuatro elementos contra ellos tan cruelmente peleaban. Temían el fuego por los rayos y relámpagos; los vientos, unos contrarios de otros, tan furiosos y bravos y desmesurados; el agua de la mar que los comía y la de los cielos que los empapaba; la tierra por los bajos y roquedos de las costas no sabidas»⁸⁰.

Son múltiples los documentos que indican el cansancio que solía acompañar a los navegantes de las exploraciones oceánicas. La enfermedad era habitual entre ellos, no solo la avitaminosis, la desnutrición y la deshidratación eran males comunes, infecciones, disentería y otras enfermedades digestivas y cardiopulmonares, se reflejan por su frecuencia, en la bibliografía en relación con la salud en las naos, al igual que ulceraciones, heridas traumáticas, fracturas y congelaciones que podían requerir amputaciones (Fig. 2).

Las severas condiciones de la vida a bordo, la poca higiene en los barcos, la ausencia de una adecuada atención sanitaria y la imposibilidad de evacuar a enfermos o heridos, hacían que el sujeto que sufría algún padecimiento fuese más susceptible a desarrollar otra enfermedad concomitante y a perecer. En ocasiones esto lleva a que los síntomas de aquellas enfermedades que conviven en el paciente se describan como un todo. El diagnóstico retrospectivo de aquellos padecimientos, se ve marcadamente dificultado por la imprecisión de los datos médicos, las diferencias de léxico, y la concepción de la enfermedad.

78 Gracia Rivas, 1988: 82-84.

79 González Fernández, 2022: 259.

80 Las Casas, 1875; Tomo III: 127.



Fig. 2 Amputación de miembro inferior. Walther Hermann Ryff, *Groß Chirurgei: oder volkommene Wundartznei.* (Frakfurt am Main: Egenolff. 1559. Bayerische StaatsBibliothek).

juicio clínico de la causa de la muerte se convierte en literalmente imposible. Por ejemplo, la descripción de la muerte del piloto Ortuño de Arango, en la Armada de Saavedra el 25 de enero de 1528, se reduce a: «Otro día el Piloto estaba muy malo que no entendía en nada, abajámoslo de arriba abajo y hizo testamento y en acabándolo de hacer murió...»⁸¹. El mismo Saavedra Cerón relatará: «se nos murió el piloto y quedamos sin piloto y sin hombre que supiese tomar la altura»⁸². Urdaneta en su relación del viaje hecho a las Islas Molucas a las órdenes del Comendador García Jofre de Loaysa, une a la parquedad de su descripción, una ausencia clara de conocimientos médicos que le incapacita para dotarnos de la información necesaria que, en la actualidad, permitiese hacer un diagnóstico presuntivo de las causas de esas muertes: «se nos murió el capitán Salazar, y hecimos capitán á Martin Irriguez de Carquisano, que era contador general al presente; y así mismo murió Juan de Velba, maestre de la dicha nao, é proveyeron en su lugar á Iñigo de Lorriaga»⁸³.

5.1. Enfermedades dietético nutricionales

La medicina en el siglo XVI, como ya se ha visto, era una mezcla de conocimientos filosóficos y empíricos. Aunque el médico renacentista utilizaba las recomendaciones a cerca de la alimentación como parte del tratamiento, el desconocimiento en torno a los temas relativos a la nutrición y sus consecuencias era manifiesto y perduró hasta casi el siglo XX.

81 De Nápoles, 15: 4. AGI. Patronato, 43, N.2, R.9.

82 Fernández de Navarrete, 1880; Tomo III.

83 Urdaneta, 1537; Tomo V: 18.

En otras ocasiones, la dificultad del diagnóstico *a posteriori* viene de la mano de las limitadas reacciones del cuerpo humano frente a diferentes agresiones. Así, la tos o la fiebre son manifestaciones comunes en un grupo muy amplio de padecimientos. Rara es la ocasión en la que síntomas y signos son patognomónicos de una patología concreta. Por ceñirse al siglo XVI y las naos, se suele aludir a la presencia de petequias o hemorragia petequial, un tipo de sangrado que ocurre en los vasos sanguíneos pequeños, un signo que comparten el escorbuto, la fiebre tifoidea, la meningitis meningocócica y otras infecciones bacterianas o víricas.

No es infrecuente enfrentar datos tan imprecisos que son de escasa utilidad a la hora de emitir un diagnóstico. La narración en torno a los fallecidos puede ser tan escueta que formular un

La desnutrición es un proceso patológico que afecta al cuerpo cuando este no recibe la cantidad de nutrientes adecuada, o cuando este no los absorbe. La desnutrición calórica grave o marasmo, se traduce en pérdida de peso, pérdida de masa muscular, pérdida de tejido graso, delgadez intensa que puede llegar a la caquexia. La desnutrición extrema o caquexia se suele acompañar de debilidad, diarrea o fiebre. La desnutrición proteica provoca una menor resistencia del cuerpo a la infección, hinchazón abdominal o ascitis, alteraciones cutáneas y de órganos internos como puede ser el hígado.

La ausencia de una dieta equilibrada provocada por la escasez de alimentos frescos, en buen estado, cuando no por la ausencia casi total de víveres, fue una continua fuente de contrariedades durante las navegaciones prolongadas. El hambre y la sed llegaron a ocasionar grados de desnutrición y deshidratación extrema, convirtiéndose en una de las causas frecuentes de sufrimiento, enfermedad y mortalidad en aquellas naos. Cuando el hambre apretaba de forma severa aquellos cuerpos, su debilidad impedía que participasen en las labores cotidianas de la navegación e incluso en la defensa del navío. Las Casas, en relación con el segundo viaje de Colón, especifica:

«Entrábales mucha agua por el plan [...] y apénas los marineros podían vencerla con la bomba, porque, allende que andaban muy cansados de los continuos trabajos, faltábales la comida, que no comían sino una libra de podrido bizcocho, y un cuartillo de vino, ó de su brebaje, sino era cuando algun pescado acaso tomaban; esta era necesidad grande que padecían»⁸⁴.

En la relación de Pigafetta, se pueden encontrar referencias a la desesperación que el ayuno forzado provocaba en algunos miembros de la tripulación, claramente debilitados por la desnutrición. Durante una expedición a la Isla de los Ladrones, 6 de marzo de 1521, «nuestros enfermos nos pidieron que si alguno de los habitantes eran muerto, les llevásemos los intestinos, porque estaban persuadidos que comiéndoselos habían de sanar en poco tiempo»⁸⁵.

Se ha sugerido que la ingestión de intestinos humanos frescos era una superstición propagada en la Edad Media, que serviría para curar enfermedades. Pigafetta indica que ejecutado el escarmiento previsto a los indígenas, los españoles abandonan la isla con celeridad, lo que parecería indicar que la propuesta de «antropofagia terapéutica» no llegó a realizarse. Se ha debatido sobre la posibilidad de canibalismo en estas grandes navegaciones, donde las hambrunas eran frecuentes y hacían que todo aquello que a bordo fuese comestible, corriese peligro. No se ha encontrado referencia directa a ello, pero al ser un tema delicado y vergonzante, de existir, no sería tarea fácil encontrar escritos claros sobre este hecho, como mucho, veladas alusiones a esa posibilidad.

La repetición de las comidas por carencia de provisiones, ocasionó que entre las enfermedades más frecuentes se encontrasen las avitaminosis, en concreto, el escorbuto, la pelagra y el beriberi. El relato de Pigafetta es conmovedor:

84 Las Casas, 1875; Tomo II: 76-77.

85 Pigafetta, 1536. En edición de 2012: 38-39.

«Nuestra mayor desgracia era vernos atacados de una especie de enfermedad que hacía que se hincharan las encías hasta el extremo de sobrepasar los dientes en ambas mandíbulas, haciendo que los enfermos no pudiesen tomar ningún alimento. De estos murieron diecinueve [...] Además de los muertos, teníamos veinticinco marineros enfermos que sufrían dolores en los brazos, en las piernas y en algunas otras partes del cuerpo, pero al fin sanaron»⁸⁶.

El escorbuto fue la principal causa de muerte entre los hombres de mar en las navegaciones oceánicas, desde su inicio en el siglo XV, hasta finales del siglo XVIII. No es una enfermedad exclusiva del mundo del mar. Anteriormente, era una enfermedad común en tierra, en especial en los países nórdicos, en la población de ciudades sitiadas, en las migraciones prolongadas y hasta en los ejércitos, si bien su estudio habría despertado menor interés⁸⁷. Un reciente estudio indica que la muerte de San Luis, rey de Francia, ocurrida en Túnez estuvo asociada con deficiencias metabólicas compatibles con el escorbuto, más que con la pestilencia, tal como se había venido sosteniendo⁸⁸.

Muchos han sido los nombres dados al escorbuto: Loanda o mal de Loanda —en la actualidad Luanda—, berbén, mal del gusanillo, peste del mar, la peste de las naos, esclerotirbe —aunque este cultismo también se asocia a la corea o baile de San Vito—, estomacace —otro cultismo que haría alusión a stoma, boca y kakos, mal, en relación con los síntomas que en esta se manifiestan—, y pechitirbo o pequitirbo. Será desde comienzos del siglo XVII cuando el galicismo escorbuto se convierta en término propio del mundo médico⁸⁹.

La peste del mar originó más muertes que hundimientos, tempestades, batallas navales y otras enfermedades juntos. La mayor tragedia ocasionada por el escorbuto en la historia naval, tendrá lugar en el marco del conflicto hispano-británico de la Guerra del Asiento o Guerra de la Oreja de Jenkins. Afeció a la flota del comodoro británico George Anson. De los más de 1.900 hombres que zarparon en septiembre de 1740, 1.400 hombres fallecieron, la mayoría por escorbuto, hambre u otras enfermedades⁹⁰.

En los barcos de esclavos, un tercio de estos moría durante la travesía porque el escorbuto hacía estragos entre los hombres que viajaban tendidos y encadenados, convirtiendo a los barcos en lo que algunos, eufemísticamente, han llamado hospitales y otros, con más acierto, cementerios flotantes. Durante cerca de cuatro siglos, del XVI al XVIII, el escorbuto fue la causa de innumerables muertes en los viajes trasatlánticos⁹¹.

El escorbuto se convirtió en asiduo compañero en las travesías oceánicas y no sólo en su forma mortal. En ausencia de alimentos adecuados, se calcula que se requiere de uno a tres meses para que aparezcan los síntomas. Afortunadamente, la

86 Pigafetta, 1880. En: Ruiz Morcuende, 1922: 64-65.

87 Rizzi, 2010: 52-58.

88 Gharlier, Augias, Benmoussa y otros, 2020: 172-174.

89 Molina Sangüesa, 2021: 339.

90 Anson, 1748.

91 Olivas Weston, 1996.

recuperación de los enfermos una vez que reciben alimentos frescos ricos en vitamina C es muy rápida.

Habitualmente, se atribuye al cirujano naval escocés James Lind el descubrimiento de la cura del escorbuto, mediante el consumo de cítricos, que hoy sabemos tienen un alto contenido en vitamina C. Coetáneo de Anson, Lind en un viaje en el buque HMS Salisbury, en 1747, realizará lo que se ha considerado el primer ensayo clínico de la historia, si bien esto hay que ponderarlo con cierta precaución ya que poco se parece al ensayo clínico randomizado o aleatorizado actual⁹². Distribuyó a doce marineros gravemente enfermos de escorbuto en seis grupos y durante 14 días, a todos les administró una dieta básica común. Además, cada pareja, recibía un suplemento con aditamentos diferentes: sidra, elixir vitriólico, vinagre, agua de mar, dos naranjas y un limón y una pasta medicinal por él elaborada.

Los resultados los publicará en 1753, en su *Tratado sobre el Escorbuto*, donde se podía ver que, ni el agua de mar, ni el vinagre, ni la pasta medicinal, ni el elixir vitriólico habían modificado el curso de la enfermedad. Los pacientes a tratamiento con sidra habían mejorado pero no pudieron incorporarse a sus labores. Los resultados del uso de limones y naranjas fueron sorprendentemente buenos. Uno de los afectados se recuperó tan rápido que se le nombró enfermero del resto, y el otro estuvo apto para el servicio a los seis días⁹³. Lind erró completamente en el análisis de los resultados, y en vez de establecer una evidente relación entre los cítricos injeridos y la cura del paciente, elaboró una teoría en la que el escorbuto estaría causado por el taponamiento de la transpiración natural del cuerpo, lo que acabaría produciendo la alcalinización del mismo y que en los buques esto se ocurría por la humedad del mar y por la existencia de aire confinado.

La repercusión de su publicación fue escasa. La Royal Navy no introdujo las raciones de cítricos hasta 1795 pese a que James Cook, en tres expediciones durante 1768-1779, logra navegar sin apenas perder tripulación por la peste del mar, gracias a asegurarse de que su tripulación dispusiera de cítricos, vegetales y brotes de semillas. Tras Lind, Cook y las aportaciones del médico británico Gilbert Blane, el problema del escorbuto se minimizó drásticamente, pero seguía sin ser un problema sanitario resuelto.

Portugueses y españoles en seguida comenzaron a buscar la causa y los posibles remedios al grave problema que la enfermedad generaba en sus naos. En 1579, el fraile sevillano, Agustín Farfán, nacido Pedro García de Farfán, publica en México *Tractado Breve de Chirvrgia y del conocimiento y cvra de algunas enfermedades q'en esta tierra mas comúnmente suelen auer*⁹⁴ (Fig. 3). Había estudiado Medicina en la Universidad de Alcalá, se licencia en Sevilla en 1522 y llegó a México en 1557, acompañado de su mujer y sus tres hijas. Se incorpora a la Universidad de México

92 Al menos intentó establecer un estudio comparativo que pretendía relacionar clínicamente la enfermedad con el tratamiento más adecuado, aunque recientemente han surgido dudas acerca de la veracidad del estudio, cuestionándose el que este hubiese sido realizado, Sutton, 2003: 605-608.

93 Lind, 1753.

94 En 1592, dedica al virrey Luís de Velasco una segunda edición, con el título *Tractado breve de Medicina y de todas las Enfermedades*. La obra consta de cinco libros, los tres primeros de Medicina, el cuarto de Cirugía y un quinto de Anatomía.

donde logra el grado de doctor en Medicina, y es nombrado inspector de farmacias de la ciudad de México. Al fallecer su esposa, y tras haberse ordenado religiosas sus hijas, el 26 de agosto de 1569 profesó en la Orden de San Agustín. Como sacerdote agustino, con la oportuna dispensa pontificia, ejerce la Medicina y está a cargo de la enfermería del convento de México. De él comentan que era «médico muy acertado y eminente cirujano». En su *Tractado* se alternan los remedios curativos indígenas y los tratamientos propios de la clásica medicina europea del momento.

En relación con la inflamación de encías, propone, «Para encarnar los dientes, y fortificarlos de la reuma»:

«A los descuidados se les comen las enzias y se les descarnan los diétes, y se les hinchē de toua^(*). Para quitarla, hagan esto, tomen media Lima ò media Naranja agra, y echen sobre lo agro Alumbre quemado y molido. Pongāla sobre las brasas, que casi buela a heruir el Alumbre. Tomen con vn papote ò palito delgado del Alumbre vn poco, y vayan lo poniēdo encima de la toua. De allí a vn poco vayan escarando con vn limpia dientes de barbero, y quitarse ha con facilidad»⁹⁵.



Fig. 3 Agustín Farfán (O.S.A.), *Tractado breve de chirvrgia y del conocimiento y cvra de algunas enfermedades q en esta tierra mas comunemente suelen auer*. Mexico. (En Casa de Antonio Ricardo, 1579. Cervantes Virtual).

añade el tratamiento tópico que, aún hoy, requiere la periodontitis, una limpieza bucal o detartraje. La acción del ácido sobre el sarro es su reblandecimiento, lo que facilitará su remoción. Farfán no menciona en ningún momento término alguno que haga pensar en el escorbuto, como por ejemplo la típica hipertrofia o agrandamiento gingival, ni indica la ingestión de la mezcla de lima, naranja ácida y alumbre, sino

Algunos han querido ver en esta receta de Farfán⁹⁶, una recomendación pionera en la búsqueda de un tratamiento para el escorbuto, aun cuando él no hace referencia directa a la enfermedad de los mareantes. Lo que describe es, como aquellos que descuidan la higiene de la boca, acaban sufriendo retracción gingival —«descarnando los dientes»— permitiendo que las raíces queden expuestas al medio bucal y finalmente, estas se cubran de sarro —«se les hinche la toua» o toba—, de forma cada vez más intensa. Añadamos a esa descripción, la inflamación de encías que suele acompañar a la presencia de sarro, unido a la escasa higiene bucal, lo que puede inducir que esas encías lleguen a sangrar incluso de forma espontánea.

Todo lo que describe son signos de lo que hoy denominamos enfermedad periodontal crónica, periodontitis o vulgo, piorrea. Farfán

95 Farfán, 1592: 170. (*)Toua = toba = sarro.

96 Parece que la primera referencia a Farfán, en relación con el tratamiento médico del escorbuto, estaría en el artículo de Segrera, 2006: 69.

una aplicación local de esta sobre el sarro, sobre la toba. Esa aplicación estrictamente local, unida a que recomienda una nueva cocción de la mezcla «hasta que casi vuelva a hervir», con lo que eliminaría buena parte de la vitamina C presente ya que esta es termolábil, es decir, no es resistente al calor y en su presencia se deterioraría, convierten a su pócima en inútil frente al escorbuto.

No pretendía combatir la peste del mar, sino ayudar a fijar, «a fortificar» unos dientes que afectados por la enfermedad periodontal suelen tener movilidad. Tal como era de esperar, su supuesta propuesta antiescorbútica no tiene el menor impacto entre los navegantes hispanos. Debemos ponerlo en su debido contexto: los avances en el tratamiento de enfermedades de la dentadura. En 1557, Francisco Martínez de Castrillo publicara en Valladolid su *Coloquio breve y compendioso sobre la materia de la dentadura y maravillosa obra de la boca*, el segundo libro en el mundo sobre odontología⁹⁷. Martínez ya describe la enfermedad periodontal (piorrea) y en relación a su tratamiento, indica: «...si acaso las encías se aposteman y las quieren curar, primero miren si hay toua, y quítensela, porque en tanto no se la quitan se aprovecharán poco las medicinas». Ya tenía claro el Dr. Martínez que sin una buena limpieza no se puede esperar que las encías se desinflamen, dejen de sangrar e incluso de doler. Y también adelanta lo que puede pasar tras la remoción del sarro, «... al quitar la toua, la encía álsase, y se encarna al diente más alto que cuando estaba la toua», que la encía en ocasiones, tras el tratamiento, tiende a recuperar su posición original, «álsese». Recomendaciones que la Odontología actual sigue considerando igual de válidas que hace cinco siglos. D. Francisco concluía con un lacónico «España está pobre de buenas bocas»⁹⁸.

El escorbuto seguía haciendo estragos y para combatirlo, seguía considerándose que, «el antídoto más potente es poner pie en tierra»⁹⁹. A veces, con buenos resultados, como en 1602, durante la exploración del litoral californiano en dirección norte, en la que el capitán Sebastián Vizcaíno buscaba puertos seguros para el Galeón de Manila. Fray Juan de Torquemada, cronista del viaje, detalla que durante la navegación aparece el escorbuto, del que realiza la primera descripción médica detallada. Al desembarcar en la isla de Mazatlán «cobraron todos salud y fuerzas y se levantaron de las camas, de suerte que en cuando salieron las naos del puerto ya podían acudir a marear las velas y a gobernar el navío y hacer sus guardias como antes», pese a que «no hubo medicinas, ni drogas de botica, ni recetas, ni medicamentos de médicos».

«Y si algún remedio hubo, fue el refresco de las comidas frescas y comer de una frutilla que se halló en estas islas y los naturales de allí llaman xocohuitzles... y a esta frutilla le dio Dios tal virtud, que desinchó las encías y apretó los dientes y los limpió... y a dos veces que uno comía de ella le ponía la boca y los dientes en disposición de poder comer sin trabajo, ni dolor, de cualquier otro manjar»¹⁰⁰.

97 El primero en 1530 en Leipzig, *Artzney Buchlein/ wider allerlei kranckeyten vnd gebrechen der tzeen/ getzogen auss dem Galeno/ Auicenna/ Meseu/ Cornelio Celso vnd andern mehr der Artzney Doctorn/ seher nützlich zu lesen.*

98 Martínez de Castrillo, 1557.

99 Equipo Editorial, 2012: 308.

100 Torquemada, 1615/1975; 2^a Ed. Vol. dos, Libro V, Cap. LVII: 515.

Pero las propiedades curativas de la xocohuitzles, cocuixtle o jocuixtle, parecida a unas manzanillas amarillas alargadas similares a un plátano pequeño, dulce, ácido y algo picante, con alto contenido en vitamina C, fue otro remedio frente al escorbuto que se desaprovecha, al igual que lo que pasara en 1536, con el jarabe de anneda —espino blanco— que le habían dado los iroqueses, al francés Jacques Cartier, que rehúsa tomarlo por miedo a ser envenenado. Sin embargo, uno de sus marineros, gravemente enfermo de escorbuto, decide probarlo y viendo el resultado, los demás siguieron su ejemplo, lo que salvaría a 85 de sus hombres.

Otro ejemplo de posibilidad no aprovechada fue la que dio a conocer en 1767 el jesuita e historiador novohispano Miguel Venegas en su obra *Noticias de la California, y de su Conquista Temporal*, en la que señala las propiedades curativas de la pita-haya o pitahaya, una fruta escamosa rica en vitaminas B, C y E, con acción antiescorbútica, a la que señala «como remedio de los que viviesen heridos del mal de Loanda»¹⁰¹.

Los cítricos fueron ganando adeptos. Antonio de Ulloa y de la Torre-Giral, marino ilustre que con Jorge Juan y Santacilia midieron la longitud del meridiano terrestre, en base a la experiencia que ha tenido en su segundo viaje a América, en 1758, muestra su total convencimiento de la utilidad del zumo de limón como prevención del escorbuto:

«...determinamos que en dos que no había esperanza de que viviesen porque por instantes se esperaba que falleciesen, se hiciese una experiencia, la cual fue hacerles tomar una racion de zumo de limon y media hora despues igual cantidad de aguardiente, uno y otro puro: la sorpresa que causó la bebida fue la mayor, porque desde aquel día empezaron a tomar alimento, y á reconocerse mejoría, continuando con ella en tal modo, que á los seis ú siete días pudieron dexar las camas; y aunque endebles y quasi arrastrando, subían á la alcazar á tomar el ayre y el sol: con este buen suceso, quantos se sentían escorbúticos empezaron á usar el agrio y el aguardiente, que se repartía con economía de mañana en el alcazar, y fue el antídoto ó medicamento que contuvo los horribles estragos de este mal: pues aunque no lo curó enteramente en los que ya lo padecían, ni libertó de contraerlo á los que estaban sanos, les libertó de la muerte por espacio de dos meses, que pasaron desde principió hasta que se llegó a puerto, que fue no poco beneficio»¹⁰².

La primera autopsia realizada en un barco

En la primera circunnavegación, durante el infructuoso viaje de los 54 hombres que a bordo de la nao *Trinidad*, comandada por Gonzalo Gómez de Espinosa, buscaban desde las Molucas alcanzar Castilla del Oro (Panamá), las condiciones de navegación se convertirían en penosas y la muerte a bordo se acaba transformando en una amargura cotidiana. Durante el estéril intento de lograr el tornaviaje, la en-

101 Venegas, 1757; Tomo II: 452-453.

102 Ulloa y de la Torre Giral, 1795.

fermedad afecta prácticamente a la totalidad de la tripulación. Desde el 6 de abril de 1522, momento en que la *Trinidad* parte de Tidore, hasta el 21 de octubre, fecha en que la nao es capturada por los portugueses, fallecieron 31 hombres: 3 personas en agosto, 13 en septiembre y 15 en octubre. Perecen algunos más mientras la nao, ya en manos portuguesas, navega hacia Ternate la pequeña isla y ciudad en las Molucas a la que los españoles en 1606 nombrarán Nuestra Señora del Rosario de Terrenate. El maestre Juan Bautista de Punzorol y el piloto León de Pancaldo, en carta escrita desde Mozambique a Carlos V, lo acreditan así: «Antes que Señor allegásemos a las tierras de los reyes del Maluco, nos murieron treinta y siete ombres, y no quedaron en la nao más que seys ombres que podiesen trabajar, los cuales Señor, dieron la vida a los otros»¹⁰³.

Las causas del fallecimiento serían el escorbuto y el hambre, a la que suele referirse como desnutrición, término más científico y menos descriptivo de la infiusta realidad que en aquellas naos se llegaba a vivir: «Faltóles el pan, vino y carne y aceite; no tenían que comer, sino solamente agua y arroz, sin otros mantenimientos, y el frío era grande y no tenían con qué cubrirse; comenzóse la gente a morir»¹⁰⁴. Se podría añadir otra posible causa a esas muertes, el beriberi, ocasionado por la deficiencia de tiamina o vitamina B1 que surge tras una dieta casi exclusiva de arroz descascarillado. Signos típicos de beriberi son la polineuritis, la debilidad general y la rigidez dolorosa de los miembros.

Es en este contexto de degradación y miseria donde asistimos a la relación de esa primera autopsia, de la que se tiene noticia, realizada en un navío. Antonio de Herrera, el cronista real, lo narra tras describir el temporal tan recio que han de amainar los mareantes y que supuso la rotura en dos partes del mástil mayor y el despedazamiento de la mayoría de las velas: «... amansó algo el tiempo y porque la gente adolecia, creyendo que el mal eran lombrices, abrieron al primer hombre que murió y no le hallaron más que una»¹⁰⁵.

Asistimos así a la sencilla y escueta descripción de esa necropsia o examen de un cadáver, realizada para tener conocimiento acerca de la causa de la muerte. Para este examen *post mortem* que emplea la disección corporal, se suele utilizar más frecuentemente el término autopsia, que hoy realizaría un médico forense o un anatomopatólogo, pero que durante siglos fue cuestión, inicialmente del cirujano y posteriormente del médico o del cirujano, una vez unificadas ambas ramas de la medicina en un mismo corpus doctrinal. En el relato de Gines de Mafra, marinero que desde las Molucas logra regresar a Lisboa en una nave portuguesa, vemos reflejado el hecho con mayor detalle y las consecuencias de lo hallado:

«En esta altura se les comenzó a morir la gente y abriendo uno para ver de que morían, hallaronle todo el cuerpo que parecía que todas las venas se le habían abierto y que toda la sangre se le había derramado por el cuerpo, por lo cual de ahí adelante al que adolecía sangrábanle pensando que la sangre los ahogaba y también se moría, dejábanlo de

103 Carta do Mestre e piloto da nau española. Arquivo Nacional Torre do Tombo. PT/TT/GAV/17/6/2.

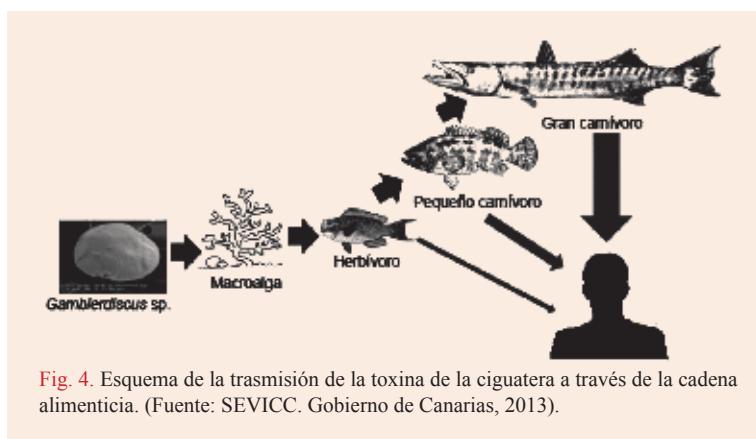
104 Anónimo, 1989.

105 Herrera y Tordesillas, 1601-1615; 14:141.

sangrar y no escapaba: así que una vez que enfermaba como cosa sin remedio no le curaban...»¹⁰⁶.

El bachiller y cirujano Juan de Morales, que fallece el 25 de septiembre de 1522, antes de que la *Trinidad* alcanzase Ternate, tuvo que ser quien realizase la autopsia y las sangrías posteriores, ya que el barbero Marcos de Bayas, también a bordo, figura entre los primeros fallecidos en esa navegación, el 27 de agosto de 1522.

La segunda autopsia náutica de la que se tenga noticia, aunque no hay constancia de que fuese realizada a bordo, ocurre en el gélido invierno de 1535-6. La flota francesa, bajo Jacques Cartier, se verá inmovilizada en la desembocadura del congelado río San Carlos, en la Roca de Quebec. El escorbuto afectó primero a los iroqueses y después a los franceses: «de los 110 que éramos, solamente diez estaban lo suficientemente bien como para ayudar a los demás...» Ocho habían expirado cuando, a mediados de febrero de 1536, Cartier ordenará que «se abriera uno de los fallecidos», el cadáver del joven Philippe Rougemont, para conocer que estaba ocurriendo¹⁰⁷. En total morirían veinticinco personas antes de usar el ya mencionado remedio que utilizaban los iroqueses: una infusión de anneda, cedro blanco, que curó rápidamente a la tripulación.



Las muertes de Loaysa y Elcano

En relación con la última expedición española a las Molucas y el hecho de que en unos 40 días aconteciese el fallecimiento de una parte importante de sus altos mandos, se ha abierto un reciente debate sobre la etiología de esas muertes. Se ha sugerido a la ciguatera como causa, y no al escorbuto, como tradicionalmente se sosténía¹⁰⁸.

La ciguatera es una intoxicación alimentaria aguda producida por la ingestión de pescado contaminado con una toxina que genera el dinoflagelado *Gambierdiscus toxicus*, que vive en ciertas algas que les sirven de alimento. (Fig. 4). La toxina se acu-

106 Mafra, 1920.

107 Bown, 2011: 38-39.

108 Zulaika y Mundubira, 2019: 439-458.

mula en los peces, lo que acaba convirtiendo en tóxicos a los de mayor tamaño. Entre las especies más comúnmente afectadas están las que viven en regiones tropicales y subtropicales como la barracuda, mero, pargo, morenas, pez vela, jurel y hasta más de 400 peces. Los síntomas aparecen entre las seis y las doce horas posteriores a la comida y consisten en náuseas, vómitos, diarrea, debilidad general, tensión baja y temblores. La intensidad de las manifestaciones neurológicas, cardiovasculares e intestinales es variable y la mortalidad afecta a un 5% de los casos¹⁰⁹.

El capitán general, García Jofre de Loaysa, fallecerá el 30 de Julio de 1526, dos meses después de que los barcos de la expedición comenzaran a navegar en aguas del Océano Pacífico, según la derrota, cuatro días después de sobrepasar el Trópico de Cáncer. El ya cronista oficial de este periplo al Maluco, Andrés de Urdaneta, escribirá el jueves 9 de agosto, en relación con la muerte de Loaysa:

«... se nos moría mucha gente, porque se habían muerto ya desde que partimos del estrecho más de 30 hombres y toda esta gente que falleció murió de crecerse las encías en tanta cantidad qué no podían comer ninguna cosa y más de un dolor de pechos con esto; yo vi sacar á un hombre tanta grosor de carne de las encías como un dedo y otro día tenerlas crecidas como si no le hubieran sacado nada»¹¹⁰.

Esta narración, parece concordar con bastante fidelidad con las consecuencias de un déficit de vitamina C. Loaysa había enfermado días antes, y el 22 de julio su estado le obligó a guardar cama: «cayó en cama el capitán general, la cual gozó obra de ocho días». Previamente habían fallecido, el 24 de junio, Rodrigo de Bermejo, el piloto de la capitana. El 13 de julio, Alonso de Tejada, contador general. El 26 de junio dicta testamento Luís de Luzón, tesorero de la nao *Victoria*, que fallecerá semanas después. El 30 de julio, fallece el capitán general de la Armada, Loaysa, seguido el 4 de agosto, por Juan Sebastián Elcano, capitán de la *Sancti Spíritus* y capitán general tras la muerte de Loaysa. Otras fuentes dan la fecha del seis de agosto¹¹¹.

Esta sucesión de muertes entre los altos cargos de la expedición se ha relacionado con otro hecho que acontece durante la travesía. Tratando de cruzar el Océano Atlántico, entre el 20 de octubre y el 3 de noviembre de 1525, se detienen por una calma chicha, en la isla de San Mateo, hoy conocida como Annobón.

«En esta isla se pescó un pescado en la nao capitana, muy fermoso, que llaman picuda y el Capitán General convidó algunos de los capitanes oficiales del Rey, y todos los que comieron de la picuda cayeron malos de cámaras(*) que se iban sin sentir que pensamos que murieran; empero quiso Nuestro Criador que guarecieran todos»¹¹².

109 Ortega Echevarría, Alcocer Delgado, Díaz Greene, y otros, 2019: 268-271.

110 Urdaneta, 1537: 320. (*) El 26 de mayo de 1526.

111 Existe una discrepancia en torno al día de fallecimiento de Juan Sebastián Elcano. El propio Urdaneta afirma «... falleció el dicho capitán Loaysa el treinta de julio de milquinhientos y veinte e seis, y de allí eligieron por capitán a Juan Sebastián, que murió de allí a cuatro días», sería el día 3 no el 4 de agosto. La *Relación de los sucesos de la armada* (Real Biblioteca del Palacio Real de Madrid) indica: «Lunes, 6 días de agos[to] falleció el magnífico señor Juan Sebastián de Elcano, el capitán general y gobernador», fecha que acepta la Real Academia de Historia.

112 Urdaneta, 1537: 320. (*) Malos de cámaras: gastroenteritis, diarrea.

Por fortuna para los afectados, «mas antes de muchos días estuvieron buenos»¹¹³. La violenta y grave reacción gastrointestinal de los comensales, últimamente se ha relacionado con el consumo de pescado contaminado por ciguatoxinas.

Reconozco mi escepticismo inicial respecto a la hipótesis de la ciguatera, y más tras leer el relato en el que Urdaneta sugiere el escorbuto como causa de la muerte de Loaysa. Si bien no se puede menos que considerar esta posibilidad, lo cierto y verdad es que este es un debate de difícil o imposible solución, ya que Elcano al igual que Loaysa fue arrojado al mar.

5.2. Infección y otras causas de enfermedad

Las epidemias, ya de por si devastadoras, cuando se presentaban en un navío en el que el espacio vital era reducido, la posibilidad de abandonarlo, inexistente, y el contacto cotidiano entre marinos y pasajeros era la norma, el impacto se multiplicaba, pudiendo llegar a provocar el exterminio casi completo de alguna de las expediciones.

A la presencia y propagación de infecciones contribuían el que para completar la dotación era habitual recurrir a las levas, autorizadas por el rey, y en ocasiones, a embarcar a personas con carencias nutricionales y enfermedades infecciosas. El hacinamiento, la violencia, los accidentes, la humedad, el clima, y como ya se ha indicado, las provisiones en mal estado, la presencia de animales indeseables a bordo, como roedores, piojos, pulgas o cucarachas, y la higiene deficiente, favorecían la infección y dificultaban la curación.

La presencia de ratas y ratones a bordo se acaba convirtiendo en una incómoda y destructiva plaga, ya que como animales omnívoros, consumen cualquier producto comestible ocasionando pérdidas considerables. Incluso podían llegar a roer la madera del barco, consiguiendo perforarla, con la consiguiente inseguridad en la navegación. Estos animales también eran trasmisores de enfermedades y contribuían a la insalubridad de la nao. Pero en casos de extrema penuria, el consumo de estos roedores era una forma de combatir la hambruna.

«...navegamos durante tres meses y veinte días sin probar ningún alimento fresco -narra Pigafetta el 28 de noviembre de 1520-. La galleta que comíamos no era ya pan, sino un polvo mezclado con gusanos, que habían devorado toda la sustancia y que tenía un hedor insoportable por estar empapado en orines de rata. El agua que nos veíamos obligados a beber era igualmente pútrida y hedionda. Para no morir de hambre llegamos al terrible trance de comer pedazos del cuero con que se había recubierto el palo mayor para impedir que la madera rozase las cuerdas. Este cuero, siempre expuesto al agua, al sol y a los vientos, estaba tan duro que había que remojarle en el mar durante cuatro o cinco días para ablandarle un poco, y en seguida lo cocíamos y lo comíamos. Frecuentemente quedó reducida nuestra alimentación a serrín de madera como

113 Urdaneta, 1537: 7.

única comida, pues hasta las ratas, tan repugnantes al hombre, llegaron a ser un manjar tan caro, que se pagaba cada una a medio ducado y más que hubiesen aparecido»¹¹⁴.

El relato es sobrecogedor. Las circunstancias extremas como la hambruna, hacen que el instinto de supervivencia del hombre trate de superar las dificultades a las que se enfrenta, llegando a olvidar preceptos que en su vida cotidiana tendrían un valor específico que no se atreverían a sobreponer. Volviendo a las ratas, estos roedores tienen una capacidad que no posee el ser humano ni el resto de los primates, son capaces de generar ácido ascórbico, por lo que no lo requieren en su dieta. Una rata de 200 gramos produce diariamente entre 5 y 6mg de vitamina C¹¹⁵. El ácido ascórbico está implicado en al menos, 300 procesos bioquímicos del organismo. Interviene en muchas reacciones metabólicas, incluyendo la defensa corporal frente a infecciones y la protección ante procesos degenerativos. La mayoría de la vitamina C se utiliza en la síntesis de colágeno, un elemento fundamental del tejido conectivo, que contribuye eficazmente a mantener la integridad y la resistencia de las paredes de los vasos sanguíneos. El colágeno es la proteína más abundante en el cuerpo y la que más se fabrica diariamente. La cantidad diaria recomendada de vitamina C es de 75mg para la mujer y de 90mg para el hombre. aunque otros autores recomiendan cifras mayores, de hasta 1,22-1,47g diarios para un varón adulto de 70 Kg de peso¹¹⁶.

De conocer el origen de lo que Pigafetta consideró la «mayor desgracia» por el dolor y la muerte que estaba causando —el escorbuto— y esta característica de los roedores, es probable que su valor se hubiese incrementado aun cuando medio ducado era una pequeña fortuna para la época. El consumo de la carne de estos animales indeseados, si no se cocinaba en exceso, hubiese supuesto un pequeño suplemento de vitamina C, sin duda insuficiente para evitar la aparición del escorbuto. Ya se ha indicado anteriormente que, el ácido ascórbico es termolábil y comienza a desnaturalizarse en torno a los 30°C, provocando efectos deletéreos temperaturas superiores a los 60°C.

Volviendo nuevamente sobre la muerte de Loaysa, se puede leer en un manuscrito anónimo algo curioso: «De una enfermedad que en otra parte fuera pequeña, murió a 30 de julio. En este tiempo se padecía mucha necesidad de cosas frescas, porque para purgar al general no se pudo hallar otra cosa sino un ratón de los de la nao»¹¹⁷. Se vuelve a aludir a la opción del escorbuto al mencionar la ausencia de alimentos frescos. Desconozco la utilidad del ratón como purgante ni cual era la intención de dicha purga, y sería mucho aventurar pensar que alguien de aquella época hubiese siquiera intuido la posible utilidad de aportar vitamina C mediante el consumo de un único roedor.

5.3. Religión y actitud ante la muerte

La hambruna, la acción de temporales y tormentas, los naufragios, las enfermedades, accidentes laborales, ahogamientos, los ataques de piratas y corsarios y los

114 Pigafetta, 1880. En: Ruiz Morcuende, 1922: 64-65.

115 Burns, Mosbach, Shulenberg, 1954: 679-687.

116 National Institutes of Health.

117 Anónimo. Manuscrito RES/18. BNE. En Mazón, 2024: 159.

amotinamientos, eran los agentes que ocasionaban más muertos. Tratar de comprobar el número de muertos y sus causas es muy complejo por la escasez de datos. Algunos trabajos han sugerido que enfermedades y ahogamiento ocasionaron casi la mitad de los fallecimientos: 49,5%. Las bajas en combate representarían un 12%, los accidentes laborales un 2%, y los naufragios, un 1%, quedando como muertes de causa indeterminada un 35,5% de aquellas de las que se ha tenido noticia¹¹⁸.

En el siglo XVI, la muerte en las navegaciones oceánicas formaba parte de lo cotidiano. Un ejemplo de la convivencia del marino con la muerte figura en el relato de la carta que Juan Sebastián Elcano envía al emperador Carlos V: «... en cinco meses sin comer más que trigo y arroz y bebiendo sólo agua, no tocamos tierra alguna por temor al Rey de Portugal ... y así, se nos murieron de hambre veintidós hombres»¹¹⁹.

La muerte como asunto natural o traumático que pone fin a la vida, conlleva un componente sanitario consustancial con el intento del médico por evitarla, o ante su imposibilidad, con el procurar una asistencia al bien morir. También engendra un elemento religioso muy arraigado en la gente del mar: el ritual de despedida a compañeros y seres queridos, que además de un sentido homenaje, es una ayuda a sobrellevar las emociones que surgen entorno a los sucesos luctuosos. En la mar, la ceremonia del adiós solía ser sencilla. Con tela basta se componía un serón de los de llevar carga, al que se le añadía un lastre para proceder con cierta solemnidad al acto de arrojar el cadáver al mar, y que este prontamente se fuese al fondo (Fig. 5).

Pigafetta en su diario, el 22 de junio de 1522 narra un hecho que le sorprende en relación con el último acomodo de los restos humanos al océano:

«Durante dos meses navegamos en dirección al mistral sin poder abastecernos de víveres; por lo que durante este tiempo murieron veintidós hombres entre cristianos e indios. Al arrojarlos al mar, notamos una cosa curiosa, y fue que los cadáveres de los cristianos quedaban siempre con el rostro vuelto hacia el cielo, y los de los indios con la cara sumergida en el mar»¹²⁰.

La narración habría que entroncarla con leyendas y tradiciones de la Edad Media en la que la posición y expresión del rostro del cadáver serviría para distinguir a cristianos e infieles que se encontrará en obras de la época, como *Tirant lo Blanc*, o *la Vida de este Capitán Alonso de Contreras*, en el que narra tras la batalla de Lepanto:

«... vi aquel día cosa para que se vea lo que es ser cristiano: digo que entre los muchos que se echaron a la mar muertos, hubo uno que quedó boca arriba, cosa muy contrario a los moros y los turcos, que en echándolos muertos a la mar, al punto meten la cara y el cuerpo hacia abajo y los cristianos hacia arriba»¹²¹.

La solemnidad del funeral dependía de la categoría social del fallecido, de su rango en el navío y de los medios disponibles. Fernández de Oviedo, al que Carlos V

118 Bethell, 1990.

119 Elcano, 1522: 1898.

120 Pigafetta, 1584. En Pigafetta, 2019: 288.

121 Contreras, 2008: 83.

nombría cronista de las indias en 1532, relata así las exequias de Loaysa: «murió como católico y buen caballero en su oficio, encomendándose á Nuestro Señor... Así como fué muerto, con sendos Paternostres y Avemarias por su ánima (que cada uno de los pressentes dixo) echando su cuerpo al mar...». Seguido de Elcano: «yba assimesmo muy enfermo, y desde á quatro dias que le alçaron por general le llevó Dios, y le hicieron las mismas obsequias y le dieron la misma sepultura que se le dio al comendador, y le echaron en essa mar»¹²².

Se acepta que el 7 de agosto se arrojó al mar el cuerpo de Elcano, envuelto en un sudario, sujetó a una tabla con cuerdas. Colocado en la cubierta de la nao, la abatida marinera entonó los «pater noster» y las «ave marías» de rigor. Terminadas estas, se amarró un peso al sudario y Alonso de Salazar, a la sazón nuevo capitán general de la Armada, dio la orden y cuatro marineros apoyaron la tabla sobre la borda y la inclinaron hasta que el cadáver se deslizó hacia el mar, sin música, sin banderas, sin galas, sin honores, sólo con el silencioso respeto y la añoranza de aquellos compañeros que había navegado bajo su mando¹²³. Esa fue la despedida que se le dio al capitán de la nao que dio la primera vuelta al mundo.

Los enfermos terminales suelen ser conscientes de que el momento final está próximo y por ello, tienden a prepararse para tal hecho. Intuida esa eventualidad, se solía solicitar la asistencia del capellán o del escribano. En la navegación habitual en flotas o armadas solía embarcar un solo capellán o sacerdote, que acostumbraba a acomodarse en la nao capitana, la que abría la flota, o en la almiranta, que cerraba la flota. No parece que fuese una práctica habitual hacer testamento antes de emprender la navegación, por ser este un trámite costoso para la marinera, pero a bordo de las naos, la mayoría de los que se suponían moribundos buscaban redactar sus últimas voluntades. En aquella época este documento constaba de dos partes. Primero, la



Fig. 5 Entierro en el mar. Eugène ISABEY. *Funérailles d'un officier de marine sous Louis XVI*. 1836. (Detalle. Musée des Beaux-arts de Montréal).

122 Fernández de Oviedo, 1852; Tomo primero de la segunda parte. Lib. XX, Cap. XV, fol. 59.

123 Real Academia de Historia. Biografía. Juan Sebastián Elcano.

espiritual o religiosa, en la que se buscaba la salvación del alma y la reconciliación y el encuentro con Dios. Se solía asignar una cantidad de dinero para misas como ruego por el alma, obras de caridad, incluso el rescate de cautivos y otras donaciones piadosas. En el segundo apartado, se reparte el remanente, entre el pago de deudas pendientes, y el reparto entre los herederos designados. También se autorizaba a una persona, habitualmente la mujer, a realizar las acciones legales que le permitiesen el cobro de sueldos, rentas u otros bienes aun por reembolsar. Además, se procedía al reparto de bienes materiales que, normalmente en las naos solía favorecer a los compañeros más cercanos. Entre estas pertenencias se regalaban alimentos, ropa, libros, dinero, instrumentos musicales e incluso mascotas.

Dada la escasez que a lo largo del viaje se iba produciendo, el que alguien donase una prenda de abrigo o algún alimento, solía suponer una mejora en las condiciones de vida del compañero afortunado, al que se le otorgaba así una mayor oportunidad de sobrevivir. La estrecha relación que ocasionaba la convivencia en un espacio tan reducido como el de una nao, daba lugar a vínculos de afecto y amistad entre los navegantes, y también lo contrario. Ejemplo de aprecio y respeto puede verse en los testamentos de Elcano y de Loaysa, en los que se repartían víveres de su propiedad. Loaysa: «Hordeno y mando el viscocho e otros mantenimientos que tengo en la nao *Victoria* que se den a Álvaro de Loaísa, my sobrino, y que parta con el capitán Juan Sebastián». También indica: «Mando que se buelvan a Juan Sebastián setenta e quatro arrobas de vino blanco que me dio»¹²⁴. Elcano, por su parte: «Mando que den al capitán general un barril de quesos, que están diez quesos». Mal sabían ambos cuando testaban que ninguno disfrutaría de la generosidad de su amigo. Pero los dos conocían el valor de lo que estaban otorgando y como esto podía modificar la salud y prolongar la longevidad del compañero. Las citas también reflejan otra realidad a bordo, oficiales y marinería disponían de alimentos de su propiedad, que variaban en cantidad y calidad en función de la condición económica y del espacio disponible en la nao.

Resulta imposible entender el siglo XVI, sin tener muy presente la profunda imbricación de la religión en la sociedad de la época. Todos los aspectos de la vida cotidiana personal, social o política estaban impregnados por la creencia religiosa. El estudio de los testamentos nos ayuda a conocer a aquellas personas cuya existencia no concebían sin la espiritualidad, sin la presencia omnipresente de la devoción y la fe. En este aspecto resulta de interés detenerse en el testamento de Elcano. En los primeros párrafos topamos:

«Primeramente mando mi ánima á Dios, que me la crió é me redimió con su preciosa sangre en la santa cruz, é ruego é suplico á su bendita madre, señora *Santa María* nuestra Señora, que ella sea mi abogada delante de su precioso hijo que me quiera alcançar perdón de mis pecados é me lleve á su Gloria Santa»¹²⁵.

Aquel hombre sobrio, honrado, perseverante y prudente, que había forjado el

124 AGI., Patronato, 39, R.1, ff. 22r-25v. Reproducido en Mazón, 2024:397-402.

125 Elcano, 1526. Testamento. 161.

temple a lo largo de una vida en la que se había visto enfrentado a situaciones de una adversidad tal que, hoy conceptuaríamos como muy difíciles de superar, casi heroicas, rezuma devoción, respeto y hasta temor por el futuro de su alma cuando se acerca el momento de rendir cuentas ante el Señor. Esta actitud lúcida en la fe era la norma en aquellas personas, nunca la excepción.

Continua su legado testamentario resolviendo donaciones a templos e iglesias de Guetaria, su villa natal, y otras localidades. Entre esas disposiciones destaca la siguiente:

«... concerté con el guardián é frailes del monasterio de San Francisco de A Coruña para que dijesen misas de Concepción cada día é tuviesen cargo de rogar á Dios por mi ánima, é de todos cuantos en esta armada veníamos é por la dicha armada hasta tanto que yo volviese a España, é para ello hizo una obligación de sesenta ducados»¹²⁶.

Por muy generosa hay que tener la suma que Elcano donaba como retribución por el encargo de rogar por su alma y la de sus compañeros de navegación si se considera que a renglón seguido, «mando á la iglesia del Sr. Santiago de Galicia seis ducados». Estos datos son un reflejo de la transcendencia que para estos hombres tiene la relación con su Dios, a la vez que muestra lo arraigado del sentimiento religioso entre los marinos, sabedores del peligro que su actividad conllevaba.

En un espacio tan limitado como el que ofrecían aquellas naos, continuamente surgen circunstancias que ponen a prueba la resistencia de los hombres y comprometen su subsistencia, por lo que el recurrir a Dios era el modo habitual de buscar protección, de generar esperanza y sensación de seguridad. Así han surgido refranes, coplas y sentencias alusivas a ello: «Si querés saber orar, aprended a navegar» reflejaría Fernández de Oviedo en su *Historia Natural de las Indias*. A la entrada de la capilla de la Escuela Naval Militar de Marín se encuentra una placa con una versión actual de esta idea: «El que no sepa rezar, que vaya por esos mares, verá que pronto lo aprende, sin enseñárselo nadie».

6. EPÍLOGO

«Do vas enfermedad: Voy desterrada
 Quien pudo contra ti dar tal sentencia
 El gran doctor Farfan con pura sciencia
 En quien virtud del cielo esta encerrada...»¹²⁷

Hoy se discute la capacidad de la Medicina de Farfán y sus coetáneos, sin considerar las bases en las que se fundamentaba ni cómo comprendían la ciencia. La práctica médica en aquellos tiempos se basaba en la experiencia y en la opinión de

¹²⁶ Documentos sobre Juan Sebastián Elcano: Archivo General de Indias. ES.41091.AGI//PATRONATO,38,R.1, 6/20.

¹²⁷ Farfán, 1592. Diálogo entre el autor y la enfermedad. Soneto del padre Hernan Gonçales de Eslaua.

eminentes y doctas autoridades, sin olvidar jamás la asistencia divina. Las generaciones presentes suelen tender a considerar sus creencias ingenuas e ignorantes porque aquellas ideas han sido superadas por la aportación de nuevos datos y percepciones de la vida y sus realidades. Recordar aquí la inutilidad, cuando no el peligro, de alguno de los tratamientos indicados en aquellos tiempos para combatir los síntomas del escorbuto. Cuando los hallazgos de la autopsia antes citada mostraron el cadáver con las venas abiertas y lleno de sangre, por la fragilidad de las paredes vasculares que ocasiona la alteración del colágeno en el déficit de vitamina C, se recomendó el uso de sangrías. Para ellos tiene lógica que si el humor que ven alterado en el cuerpo es la sangre, lo indicado, antes de que se vierta espontáneamente de forma peligrosa, es retirar parte de ella buscando recuperar el equilibrio humoraral del cuerpo y con ello la salud.

No siempre estos intentos empíricos acaban mal. Conocían la utilidad del consumo de carne y pescado fresco y hacían lo posible por dárselo a los enfermos; experimentaban para encontrar soluciones eficaces. Procurando distanciarse del anacronismo, se podría encuadrar esta supuesta medida terapéutica entre los muchos palos de ciego que ha dado la medicina a lo largo de su historia. Sirva de ejemplo como se encuentra el remedio al escorbuto antes de reconocer a la ausencia de ácido ascórbico como su agente causal. Incluso una vez descubierto este, en 1927, por el equipo húngaro de Albert Szent-Györgyi¹²⁸, se tardará más de 60 años, hasta que en 1989, el equipo finlandés de Kari Ilkka Kivirikko, muestre cómo es su mecanismo de acción¹²⁹. En 1934, Walter Norman Haworth, Edmund Hirst y Tadeus Reichstein sintetizan la vitamina C, lo que permitirá el tratamiento del escorbuto, convirtiéndolo en una rareza médica. En 1937, Szen-Györgyi recibió el premio Nobel de Medicina por sus estudios sobre las funciones biológicas del ácido ascórbico, y Haworth el premio Nobel de Química por su participación en la determinación de la estructura del ácido ascórbico.

Afortunadamente, para su progreso, hoy también se pone en tela de juicio lo que en este momento permite la Medicina y la ciencia misma, y así asistimos a un cambio continuo de conocimientos y paradigmas. Por ello se debería tener presente con más frecuencia la frase de Ortega y Gasset que incita al pensamiento crítico: «Siempre que enseñas, enseña a dudar de lo que enseñas».

En la época de los primeros viajes oceánicos, la vida abordo arrostraba innumerables peligros, y la enfermedad y la muerte, como se ha indicado, fueron compañeros demasiado frecuentes de aquellos hombres que osaron aventurarse en la inmensidad de un océano desconocido y temible. No fueron expediciones altruistas, aun cuando su desarrollo tuvo mucho de generosidad, abnegación, y sacrificio personal, sino que estuvieron motivadas por la búsqueda de recursos que beneficiaran a los participantes y a quienes los financiaban, siendo habitualmente los principales favorecidos, los reinos a los que servían. Puede que en el subconsciente de aquellos dirigentes brillase el pensamiento: «Quien domina el mar, controla el comercio; quien domina

128 Jukes, 1989: 878.

129 Kivirikko, 1989.

el comercio, gobierna el mundo¹³⁰». Tampoco debemos restar fuerza a la motivación que la fe, la creencia, la religión, proporcionaba a aquellos hombres para los que Dios era su constante y máxima referencia. No toda aquella empresa fue cuestión crematística, el deseo de cristianizar y civilizar también fue un referente importante.

Médicos, cirujanos, barberos y una botica adecuadamente provista se fueron convirtiendo en norma en las expediciones marítimas. Buscaron con denuedo remedios eficaces para sanar cuerpos y velar almas con las limitaciones propias de la época, teniendo por guía una honda necesidad de ayudar. Esto fue el rumbo marcado por el humanismo médico en España, situando a la persona en el lugar que le corresponde, convirtiendo al enfermo en el centro de atención. El relato de Fernández de Quirós, mientras navega hacia Filipinas, lo ilustra con precisión:

«Habia ido á la jornada un venerable viejo y buen cristiano, que en Lima era barchilon, que servia al hospital de los indios: su nombre era Juan Leal ... Este siervo de Dios y viejo honrado, con poca salud, porque era convaleciente, sin asco ... fué el que en el campo y en la nao, cuando estaba surta^(*), y en el presente viaje, llevó en peso el servicio de los enfermos, con rostro alegre, mostrando á lo claro que aquellas sus entrañas ardían en caridad; con que sangraba, echaba ventosas, hacia las camas, las medicinas, y todo pasaba por sus manos en servicio de los enfermos: ayudábalos á bien morir, amortajábalos y los acompañaba hasta la sepultura ó sacarlos de peligro»¹³¹.

Desconocemos casi todo de la vida de aquel viejo y compasivo barchilón, incluyendo su destino final, pero la actitud descrita se corresponde con una medicina humanizada, que un tiempo más tarde el médico italiano Augusto Murri, 1841-1932, resumió en una sentencia breve y atinada: «Si puedes curar, cura, si no puedes curar, calma, si no puedes calmar, consuela»¹³². Aliviar y consolar, siendo mucho, en aquellos momentos, con frecuencia era de lo poco que se podía hacer con el paciente y sus allegados. La mayoría de los sanitarios de la época parecía tener presente la frase de Malaspina con la que se inicia esta narración: «La conservación del hombre es el objeto más digno de sus semejantes».

BIBLIOGRAFÍA CITADA

- ACOSTA, Joseph de (1590). *Historia Natural y Moral de las Indias*. Sevilla, Impreso por Juan de León.
- ALBERTI LÓPEZ, Luís (1948). *La Anatomía y los Anatomistas españoles del Renacimiento*. Madrid, C.S.I.C.
- ALFONSO X (1256-1265/1807). *Las Siete Partidas del Rey Don Alfonso el Sabio*. Madrid, Real Academia de la Historia, 1807. Tomo II, Partidas II y III.
- ALMAZÁN ALTUZARRA, Javier Ángel (2015). *Estudio clínico y epidemiológico de la primera circunnavegación a la tierra*. Madrid, Universidad Autónoma de Madrid.

130 Raleigh, 1829: 325. A él se ha atribuido la frase: «For whosoever commands the sea commands the trade; who-soever commands the trade of the world commands the riches of the world, and consequently the world itself».

131 Fernández de Quirós, 1876: Tomo I: 145-146. (*) Surta: fondeada.

132 Hoy la frase de Murri se suele completar con un: «... y si no puedes consolar, acompaña».

- ÁLVAREZ CHANCA, Diego (1506). *Tratado nuevo, no menos útil que necesario, en el que se declara de qué manera se ha de curar el mal de costado*. Sevilla, J. Cromberger.
- ÁLVARO GONZALEZ, Luis Carlos (2024). «Recorrido histórico por los conceptos normal/patológico y salud/enfermedad», *Neurosciences and History*, n.º 12(1), 1-19.
- AMEZCUA, Manuel (1997). «Barberos y sangradores flebotomianos en Granada: Norma y sociedad en los siglos XVII y XVIII», *Cultura de los Cuidados*, 1º semestre, año 1, n.º 1, 31-36.
- ANONIMO (S.D./1989). «Navegación y Viaje que hizo Fernando de Magallanes desde Sevilla para el Maluco en el año 1519 escrito por un genovés». En *La Primera Vuelta al Mundo. Juan Sebastián Elcano, Antonio Pigafetta, Maximiliano Transilvano, Francisco Albo, Gines de Mafra y otros*. Madrid, Biblioteca de Viajeros Hispánicos. Ediciones Miraguano / Polifemo.
- ANSON, George (1748/2014). *Viaje alrededor del mundo (1740-1744)*. José María Sánchez Mollido (ed.). Sevilla, Ediciones Espuela de Plata. Trad. de: *George Anson's voyage around the world* (1748).
- BAÑAS LLANOS, María Belén. «Fernando de Bustamante y Cáceres». Disponible en: <https://historia-hispanica.rah.es/biografias/7617-fernando-de-bustamante-y-caceres> [12-01-2025].
- BETHELL, Leslie (1984/1990). *América Latina colonial: Europa y América en los siglos XVI, XVII y XVIII*. Trad. de Antonio Costa. Barcelona, Editorial Crítica. 1984.
- BOWN, Stephen R (2011). *Escorbuto. Cómo un médico, un navegante y un caballero resolvieron el misterio de la peste de las naos*. Barcelona, Editorial Juventud S.A.
- BROUARD URIARTE, José Luís (1972). «Médicos, cirujanos, barberos y algebristas castellanos del siglo XV», *Cuadernos de Historia de la Medicina Española*, n.º 11, 239-253.
- BURNS, J.J.; MOSBACH, E. H.; SHULENBERG S (1954). «Ascorbic acid synthesis in normal and drug-treated rats, studied with L-ascorbic-1-C14 acid», *Journal of Biological Chemistry*, n.º 207, 679-687.
- CALATRAVEÑO Y VALLADARES, Fernando (1892). *Hechos Médicos Relacionados con el Descubrimiento de América*. Madrid, *La Revista Española*. Tipográfico de Ricardo Fe. 46. Disponible en: <https://bdh-rd.bne.es/reader.vm?ide=0000091137&page=1> [11-11-2025].
- CALDERÓN DE LA BARCA, Pedro (1654). *La gran comedia. Para vencer a Amor, querer vencerle*. Madrid. En: *Teatro poético en doce Comedias nuevas, de los mejores ingenios de España: séptima parte*. Biblioteca Virtual Miguel de Cervantes. Disponible en: <https://www.cervantesvirtual.com/obra/teatro-poetico-en-doze-comedias-nuevas-de-los-mejores-ingenios-de-espana-septima-parte/> [15-02-2025].
- CAMERON, Euan (2006). *El Siglo XVI. Historia de Europa*. Barcelona, Crítica.
- CAMPOS DIEZ, Soledad (1999). *El Real Tribunal del Protomedicato castellano (siglos XVI-XIX)*. Cuenca. Ediciones de la Universidad de Castilla-La Mancha. Disponible en <https://books.google.es/books?id=jZRZOkEwkyYC&printsec=frontcover&hl=es#v=onepage&q&f=false> [10-03-2025].
- CAPMANY Y MONTPALAU, Antonio de (1787). *Ordenanzas de las Armadas Navales de la Corona de Aragón, aprobadas por el Rey D. Pedro IV. Año de MCCCLIV*. Madrid, Imprenta Real. Disponible en: https://books.google.es/books?id=hcJCAAAAYAAJ&pg=PA78-IA1&redir_esc=y#v=onepage&q&f=false [20/02/2025].
- CONTRERAS, Alonso de (2008). *Vida de este Capitán Alonso de Contreras*. Prólogo: Arturo Pérez Reverte y José Ortega y Gassett. S.L., Editorial Reino de Redonda.
- CORTÉS, Martín de (1551/2018). *Breue compendio de la sphera y de la arte de nauegar; con nuevos instrumentos y reglas*. Biblioteca Virtual Miguel de Cervantes. Disponible en: <https://www.cervantesvirtual.com/obra/breue-compendio-de-la-esfera-y-de-la-arte-de-navegar-con-nuevos-instrumentos-y-reglas-ejemplificado-con-muy-sutiles-demostraciones-935769/> [18-03-2025].
- CUESTA DOMINGO, Mariano, « Álvaro Saavedra Cerón». En: <https://historia-hispanica.rah.es/biografias/40632-alvaro-saavedra-ceron> [17-01-2025].
- CUMMINS, Neil (2017). «Lifespans of the European Elite, 800-1800», *The Journal of Economic History*, vol. 77, n.º 2, 406-439.
- ELCANO, Juan Sebastián (1522/1898). *Carta de Juan Sebastián de Elcano al Emperador, dándole breve relación de su viaje en la Armada de Magallanes y de su regreso en la nao Victoria*. Edición de Biblioteca de Viajeros Hispánicos, Madrid, Miraguano/Polifemo ediciones.

- (1526). «Testamento de Juan Sebastián Elcano», *Revista Bascongada*, 161. Disponible en: <https://w390w.gipuzkoanet/WAS/CORP/DBKVisorBibliotecaWEB/pdf/178878/323057?servidor=prod&tipoPeticion=ikusi&título=Euskal-Erria+3A+revista+bascongada> [11-09-2024].
- EQUIPO EDITORIAL (2012). «Anexo documental: A bordo del Galeón de Manila: la travesía de Gemelli Carreri», *Anuario de Estudios Americanos*, n.º 69 (1), 277-317.
- FARFÁN, Agustín (1592). *Tractado Breve de Medicina, y de todas las Enfermedades*. México. Edición facsímil, Madrid, Ediciones Cultura Hispánica.
- FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo (1876). *Disquisiciones Náuticas*. Libro I. Madrid, Aribau y C.ª. Disponible en: <https://bibliotecadigital.jcyl.es/es/consulta/registro.do?id=10091> [29-12-2025].
- FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, Martín (1880). *Colección de los Viajes y Descubrimientos que hicieron por Mar los Españoles desde fines del s. XV*. Madrid, Imprenta y Librería de Moya y Plaza. Tomo III.
- FERNÁNDEZ DE OVIEDO y VALDÉS, Gonzalo (1851-55). *Historia General y Natural de las Indias, Islas y Tierra-Firme del Mar Océano*. Edición de José Amador de los Ríos. 4 vols., Madrid, Imprenta de la Real Academia de Historia.
- FERNÁNDEZ DE QUIRÓS, Pedro (1615/2002). *Memoriales de las Indias Australes*. Edición de Madrid, Editorial Dastin Historia.
- (1876). *Historia del descubrimiento de las regiones australes hecho por el general Pedro Fernández de Quirós*. Edición de Don Justo Zaragoza. Madrid, Imprenta de Manuel G. Hernández.
- FERRO D'ASCULI, Saladino (1515). *Compendium aromatoriorum. Comiēça el cōpendio de los boticarios compuesto por el Doctor Saladino físcico principal del príncipe de Tarāto trasladado del latín en lengua vulgar castellana por el licēciado Alonso rodriguez de tudela*. Valladolid, Impreso por Arnao Guillen de Brocar. Disponible en <https://bdh-rd.bne.es/viewer.vm?id=0000056121&page=1> [08/01/2025].
- FOJO, Félix J (2012). «Los primeros médicos y cirujanos europeos en las Américas», *Galenus 031. Revista para los Médicos de Puerto Rico*, n.º 96. Disponible en <https://www.galenusrevista.com/los-primeros-medicos-y-cirujanos/> [27-12-2024].
- FORTIQUE, José Rafael (2000). «El segundo viaje de Colón y el Doctor Chanca», *Boletín de la Academia Nacional de Historia* (Caracas), n.º 125, 124-139.
- FUNDACIÓN NAO VICTORIA. «Barcos de Película». Disponible en: https://www.fundacion-naovictoria.org/wp-content/uploads/2025/02/barcos_de_pelicula_fnv_2023.pdf [11-01-2025].
- GRACIA RIVAS, Manuel (1995). «La asistencia sanitaria a bordo de los buques. De la antigüedad clásica al siglo XVI». En Víctor Alonso Troncoso (coord.). *Guerra, exploraciones y navegación: del mundo antiguo a la edad moderna*. A Coruña, Universidade da Coruña, 157-178.
- (1988). *La sanidad en la Jornada de Inglaterra (1587-1588)*. Editorial Naval. Madrid.
- GARGANTILLA-MADERA, Pedro; PINTOR-HOLGUIN, Emilio (2016). «La cirugía en los tiempos de El Quijote», *Fundación Educación Médica*, n.º 19 (6), 313-314.
- GHARLIER, Philippe, et. al. (2020). «The mandible of Saint-Louis (1270 AD): Retrospective diagnosis and circumstances of death», *J Stomatol Oral Maxillofac Surg*. Apr. n.º 121 (2), 172-174.
- GASCON DE CARDONA, Alonso; GORDILLO, Francisco (1614/1867). «Relación del viaje hecho para el descubrimiento de las islas llamadas «ricas en oro y plata», situadas en el Japón». En Luís Torres de Mendoza (ed.). *Colección de documentos inéditos relativos al descubrimiento, conquista y organización de las antiguas posesiones españolas en América y Oceanía, sacadas de los Archivos del Reino, y muy especialmente del de Indias*. Madrid, Imprenta de Fries y compañía.
- GONZÁLEZ FERNÁNDEZ, Marcelino (2022). *Vida en una Nao del Siglo XVI. La vida a bordo de los barcos de la primera vuelta al mundo*. Madrid, Sierra Norte Digital Editores.
- GUEVARA, Antonio de (1539). *Libro de los Inventore del Arte del Marear, Y de muchos trabajos que se passan en las galeras. Copilado por el ilustre señor don Antonio de Guevara, Obispo de Mondoñedo, Predicador y Chonista del Consejo de su Magestad. Tocanse en el muy excelentes antiguedades, y auisos para los que nauegan en las galeras*. Pamplona, Impreso por Thomas Porrális, 1579. Disponible en: <https://bdh-rd.bne.es/viewer.vm?id=0000255245> [04-01-2025].
- HERNANDEZ GONZALEZ, Justo Pedro (2012). «En torno a una biografía global del primer médico en América, Diego Álvarez Chanca (circa 1450-post 1515)», *Anuario de Estudios Atlánticos*, n.º 58, 29-50.

- HERRERA Y TORDESILLAS, Antonio (1601-1615). *Historia General de los Hechos de los Castellanos en las Islas y Tierra Firme del Mar Océano. Décadas 1601-1615*. Madrid, Imprenta Real por Juan Flamenco y Juan de la Cuesta.
- JUKES, Thomas H (1989). «The prevention and conquest of scurvy, beri-beri, and pellagra», *Preventive Medicine*, n.º 18, 877-883.
- KIVIRIKKO KI, MYLLYLÄ R, PIHLAJANIEMI T (1989). «Protein hydroxylation: prolyl 4-hydroxylase, an enzyme with four cosubstrates and a multifunctional subunit», *FASEB J.* 3: 1609-1617.
- LAÍN ENTRALGO, Pedro (1963). *Historia de la Medicina Moderna y Contemporánea*. 2ª Edición, Barcelona, Editorial Científico-Médica.
- LAS CASAS, Bartolomé de (1875). *Historia de las Indias*. Imprenta de Miguel Ginesta. Disponible en: <https://bdh-rd-bne.es/viewer.vm?id=0000050015&page=1> [03-02-2025].
- LIND, James (1753). *Treatise of the Scurvy in Three Parts. Containing an inquiry into the Nature, Causes and Cure of that Disease, together with a Critical and Chronological View of what has been published on the subject*. Londres, A. Millar.
- LINDEMANN, Mary (2001). *Medicina y Sociedad en la Europa Moderna*. Madrid, Editorial Siglo XXI.
- LÓPEZ CAMBIL, Rafael (1966). *De la Marina Mercante: algo para no Olvidar*. Buenos Aires, Ediciones La Gráf.
- LUCENA SALMORAL, Manuel. «Juan Sebastián Elcano». En: <https://historia-hispanica.rah.es/biografias/15208-juan-sebastian-elcano> [19/01/2025].
- MAFRA, Ginés de (1920). *Libro que trata del descubrimiento y principio del estrecho que se llama de Magallanes por Ginés de Mafra que halló en todo y lo vio por vista de sus ojos*. Madrid, Biblioteca Nacional de España.
- MARTINEZ DE CASTRILLO, Francisco (1557). *Coloquio breve y cōpēdioso. Sobre la materia d la dētadura, y marauillosa obra d la boca. Cō muchos remedios y auisos necessarios. Y la ordē de curar y adreçar los dientes*. Valladolid, Sebastián Martínez.
- MAZÓN SERRANO, Tomás (2024). *La Vuelta al Mundo Maldita. La Expedición de Loaysa*. Madrid, Ediciones EDAF.
- MERRIMAN, John (1996). *A History of Modern Europe from the Renaissance to the present*. New York & London. Norton.
- MOLINA SANGÜESA, Itziar (2021). «La enfermedad de las gentes del mar a través de la historia del español: revisión diacrónica del escorbuto y sus sinónimos», *Aesclepio. Revista de Historia de la Medicina y de la Ciencia*. Ene-Jun, n.º 73 (1), 339. Disponible en <https://asclepio.revistas.csic.es/index.php/asclepio/article/view/1068/1767> [16/01/2025].
- MORATINOS PALOMERO, Patrocinio; PÉREZ GARCÍA, José Manuel (1993). «Algunas connotaciones médico-sanitarias en la organización militar en el Siglo XV». En Esther Cruces Blanco (coord.), *Actas de las II Jornadas Nacionales de Historia Militar*, 79-84.
- MORE, Thomas (1516). «Libellus vere aureus, nec minus salutaris quan festivos, de optimo rei publicae statu deque nova insula Utopía». En Tomás Moro (2017). *Utopía*. Edición V Centenario. Traducción: China Miéville. Ed. Colophonius, 99.
- MORENO-ALMÁRCEGUI, Antonio; SÁNCHEZ-BARRICARTE, Jesús J (2025). «Demographic causes of urban decline in 17th century Spain», *Annales de Démographie Historique*, n.º 2, 133-159.
- MORENO-EGEA, Alfredo (2016). «Aportaciones de los anatomistas españoles del Renacimiento», *Revista Hispanoamericana de Hernia*. N.º 4 (3), 113-122. Disponible en: <https://www.elsevier.es/es-revista-revista-hispanoamericana-hernia-357-articulo-aportaciones-los-anatomistas-espanoles-del-S2255267716000050> [23-01-2025].
- MOYA SORDO, Vera (2013). «El miedo en el escenario del viaje atlántico ibérico, siglos XV-XVI», *Cuadernos de estudios gallegos*, LX, n.º 126, 225-253.
- MUÑOZ, Alonso (1621). *Instrucción de los barberos flobotomianos*. Valencia, Juan Chrysostomo García.
- NATIONAL INSTITUTES OF HEALTH. Office of Dietary Supplements. *Vitamina C. Hoja informativa para consumidores*. En: <https://ods.od.nih.gov/factsheets/VitaminC-DatosEnEspanol/> [24-03-2025].

- OLIVAS WESTON, Rosario (1996). *La cocina en el virreinato del Perú*. Lima, Universidad de San Martín de Porres.
- ORTEGA ECHEVERRIA, María José; ALCOCER DELGADO, Danielo; DIAZ GREENE, Enrique Juan; -RODRÍGUEZ WEBER, Federico Leopoldo (2019). «Intoxicación por ciguatera: neuropatía de causa infecciosa», *Acta Médica Grupo Angeles*, n.º 17 (3), 268-271.
- PÉREZ-MALLAINA, Pablo E. (2012). *Los hombres del Océano. Vida cotidiana de los tripulantes de las flotas de Indias. Siglo XVI*. Sevilla, Diputación Provincial de Sevilla.
- PESET REIG, José Luis (2018). «Medicina y enfermedad en el Renacimiento». En: *La Medicina en el Renacimiento, Cuadernos del Marqués de San Adrián: revista de humanidades*, n.º 10.
- PIGAFETTA, Antonio (1536). «Relazione del primo viaggio intorno al Globo Terracqueo». En A. Pigafetta, *Primer viaje alrededor del Globo*, Ed. de Benito Caetano. Sevilla, Fundación Civiliter, 2012.
- (1584). *Relazioni in torno al primo viaggio di circumnavegazione. Notizia del Mondo Novo con le figure dei paesi scoperti*. Editado como A. Pigafetta (2019). *La Primera Vuelta al Mundo. Relación de la expedición de Magallanes y Elcano (1519-1522)*. Madrid, Alianza Editorial.
- (1880). *Primo Viaggio Intorno al Globo Terracqueo ossia Ragguglio della Navegazione alle Indie Orientali por la via d'occidente fatta dal cavaliere Antonio Pigafetta patrizio vicentino, Sulla Squadra del Capt. Magagliano negli anni 1519-1522*. Edición de F. Ruiz Morcuende (1922). *Primer Viaje en torno al globo*. Madrid, Edición del IV Centenario.
- PUERTO SARMIENTO, Francisco Javier (1993). «La Farmacia renacentista española y la botica de El Escorial». En F. J. Campos y Fernández de Sevilla (coord.). *La Ciencia en el Monasterio de El Escorial*. San Lorenzo de El Escorial, Instituto Escurialense de Investigaciones Históricas y Artísticas. Simposium 2. Vol 1, 73-132.
- RALEIGH, Walter Sir (1829). «A discourse of the invention of Ships, Anchors, Compass & c.» *The Works of Sir Walter Ralegh, Kt.*, (reprinted 1965), vol. 8, 325.
- RIZZI, Milton (2010). «Historia del escorbuto. Especial referencia a las epidemias acaecidas en los sitios de Montevideo», *Revista Faso*, n.º 17 (2), 52-58.
- RODRÍGUEZ-SALA, María Luisa. (2002). «Los cirujanos del mar en la Nueva España, siglos XVI-XVIII ¿testamento o comunidad?», *Cirugía y Cirujanos*, n.º 70 (6), 468-474.
- SALAZAR, Eugenio de (1574/2018). «Carta escrita al Licenciado Miranda de Ron, particular amigo del autor en que se pinta un navío y la vida y ejercicios de los oficiales y marineros en él. Y cómo la pasan los que hacen viajes por la mar». En Eugenio de Salazar (2018). *Textos Náuticos: Navegación del Alma por el Discurso de Todas las Edades del Hombre (1600), Carta al Licenciado Miranda de Ron (1574)*. Ed. de José Ramón Carriazo Ruiz y Antonio Sánchez Jiménez. Nueva York, U.N.E.D., 261-298.
- SERPA LÓPEZ, Fernando (1966). «El Origen de la Palabra Médico y los Santos protectores de la Salud», *Revista de las Fuerzas Armadas* (Bogotá, Colombia), n.º 40, 103-105.
- SUTTON, Graham. (2003). «Gums and “Dead Men’s Cloaths”: James Lind aboard The *Salisbury*», *Journal of the Royal Society of Medicine*, n.º 96, 605-608.
- TORRE, Tomás de la (1544-1546/2011). *De Salamanca, España, a Ciudad Real, Chiapas (1544-1546)*. Ed. de Pedro Tomé Martín; Andrés Fábregas Puig. Madrid, C.S.I.C. 2011.
- TORQUEMADA, Juan de (1615/1975). *Monarquía Indiana*. Ed. del Instituto de Investigaciones Históricas, Universidad Nacional Autónoma de México, 1975.
- TREJO RIVERA, Flor (2005). «El barco como una ciudad flotante». En Antonio Rubial García (coord.). *La ciudad barroca. Historia de la vida cotidiana en México II*. S. L. Fondo de Cultura Económica de España.
- TREVIJANO ETCHEVERRIA, Manuel (1994). *En Torno a la Ciencia*. Madrid, Tecnos.
- ULLOA Y DE LA TORRE-GIRAL, Antonio de (1795). *Conversaciones de Ulloa con sus Tres Hijo en Servicio de la Marina Instructivas y Curiosas*. Madrid, en la Imprenta de Sancha.
- URDANETA, Andrés de (1537/1866). «Relación del viaje hecho á las islas Molucas ó de la Especiería por la Armada á las órdenes del Comendador García Jofre de Loaysa». En Luis Torres de Mendoza (1866). *Colección de documentos inéditos relativos al descubrimiento, conquista y organización de las antiguas posesiones españolas en América y Oceanía, sacadas de los Archivos del Reino, y muy especialmente del de Indias*. Vol. 5., Madrid, Imprenta de Frias y compañía, 5-67

- VALLE GARCIA, Margarita del (2007) «Edad Media y enfermedad», *Publicación oficial de la Sociedad Española de Enfermería Neurológica: SEDENE*, n.º 26, 9-27.
- VENEGAS, Miguel (1757). *Noticias de la California y de su conquista temporal, y espiritual*. Madrid, Imprenta de la Viuda de Manuel Fernández, y del Supremo Consejo de la Inquisición, 3 volúmenes. Tomo II. Disponible en <https://www.cervantesvirtual.com/obra/noticia-de-la-california-y-de-su-conquista-temporal-y-espiritual-hasta-el-tiempo-presente-sacada-de-la-historia-manscrita-formada-en-mexico-ano-de-1739-tomo-segundo/> [28-01-2025].
- VERGARA QUINTERO, María del Carmen (2007). «Tres concepciones históricas del proceso salud-enfermedad», *Hacia la Promoción de la Salud*, n.º 12 (1); Ene-Dic: 41-51.
- VIESCA TREVIÑO, Carlos (1997). *Ticio I. Conceptos médicos de los antiguos mexicanos*. México, Universidad Nacional Autónoma de México.
- WERNER, Jaeger (1934-1947/2001). *Paideia: Los Ideales de la Cultura Griega*. IV. *El conflicto de los ideales de cultura en el siglo IV*. Traducción de *Paideia, Die Formung des giechischen Menschen*, vols. 1-3, México, Fondo de Cultura Económica, 2001.
- ZULAIKA y MUNDUBIRA, Daniel (2019). «¿De qué murió Elcano, de ciguatera o de escorbuto?», *Boletín de la Sociedad Bascongada de Amigos del País*, vol. 75, n.º 1-2 (Jul), 439-458.
- ZWEIG, Stefan (1938). *Magellan. Der Mann und seine Tat*. Viena, Reicher. Versión española: *Magallanes. El Hombre y su Gesta*. Madrid, Capitán Swing Libros S.L. 2019.



■ Astrolabio astronómico, instrumento básico para a navegación da época. S. XVII



DESENLACE DE LA EXPEDICIÓN DE LOAYSA: UN HILO DE ESPERANZA ANTE LA TEMPESTAD

JOSÉ RICARDO PARDO GATO

INSTITUTO «JOSÉ CORNIDE» DE ESTUDIOS CORUÑESES.

SECCIÓN DE CIENCIAS SOCIALES, ECONÓMICAS Y JURÍDICAS.

1. GÉNESIS Y OBJETIVO DE LA EXPEDICIÓN

Toda encomienda, por difícil que esta sea, esconde tras de sí un objetivo final. Si es de tal magnitud que la sola propuesta, por el tiempo y el espacio en el que se formula, reviste tintes de heroica, conocer su génesis y el fin perseguido resulta primordial a la hora de valorar el resultado obtenido.

El motivo que presentaba la expedición comandada por García Jofre de Loaysa¹, acuñada en general bajo este último término y que partió de A Coruña el 24 de julio de 1525, no era otro que arribar al Maluco², tomar posesión del archipiélago en nombre del monarca Carlos I y poder acaparar las especias que aquellas tierras, tan alejadas de nuestras costas, atesoraban (en especial, clavo, pimienta, canela y nuez moscada).

Puede decirse que el fin último, por tanto, era conseguir regresar a España repleto de todas estas «riquezas», en aras a extraer pingües beneficios de su comercio dentro de la península ibérica, así como respecto de aquellas transacciones comerciales a realizar con el resto de Europa.

Sin embargo, ninguna especia derivada de esta expedición llegó a depositarse en suelo español y muy pocos fueron los héroes que pudieron volver a pisar su lugar de origen, la ciudad herculina³.

1 Miembro de la Orden de San Juan.

2 Perteneciente o relativo a las islas Malucas o Molucas, o a los malucos (segunda acepción del término según la Real Academia Española de la Lengua).

3 Partieron cuatrocientos cincuenta y regresaron apenas una docena (Andaya, 1988: 10).

Una urbe portuaria donde por aquel entonces se situaba la Casa de Contratación de la Especiería y que albergó esta institución desde 1522 hasta 1529 (Pardo, 2025). Nos encontramos ante la localización del punto de partida de, al menos, otras dos expediciones cuyo pistoletazo de salida tuvo lugar durante ese tiempo: la protagonizada por Esteban Gómez (1524-1525) y la encabezada por Diego García de Moguer (1527-1530); ambas de una relevancia y proyección de futuro menor que la de Loaysa⁴.

Ahora bien, pese a ser cierto que el *leitmotiv* principal de nuestra expedición no llegó a cumplirse como en un principio se preveía y que sus consecuencias dejaron mucho que desear si nos atenemos a los efectos económicos y a las malogradas vidas humanas, este desgraciado desenlace no debe llevarnos a pensar en lo infructuoso de la encomienda.

2. LA DIFICULTAD DE LA EMPRESA

Hay quien afirma, sin ambages, que la expedición de Jofre de Loaysa resultó ser, a la postre, un fracaso, llegando a ser adjetivada de «maldita» (Mazón, 2024). No obstante, es preciso ponderar en su justa medida la enorme dificultad de la empresa y la posterior repercusión que una expedición de tal enjundia tuvo en la historia de España y, por qué no decirlo, del mundo y de su concepción global.

Si consideramos, en su conjunto, las circunstancias que rodearon la epopeya, el balance no puede, ni debe, ser valorado de forma negativa en toda su dimensión.

Hablamos de una expedición que zarpó de A Coruña hace, nada más y nada menos, que quinientos años. Navegar en aquella época, en pleno Renacimiento, era ya en sí mismo una odisea de resultado incierto.

Debemos echar la vista atrás y pensar en lo complicado que sería adentrarse en océanos huérfanos de cartas de navegación y referencias marítimas: la exposición de las velas de las naos y las embarcaciones que conformaron la osada flotilla a incógnitos vientos marinos; surcar ingentes masas de agua cuyas corrientes no se sabía muy bien a donde conducían; territorios inhóspitos, no explorados y todavía mucho menos cartografiados; envalentonarse, en definitiva, ante lo desconocido.

Cristóbal Colón, en 1492, fue el primero en dejar atrás el *Mare Nostrum* y atravesar el Atlántico. Como toda ciencia que da sus primeros pasos, llevaba consigo vagos conocimientos del medio, así como de las condiciones meteorológicas y de la mar a la que se tendría que enfrentar.

Al igual que Colón, Loaysa y sus adeptos compañeros de viaje apenas sabían algo del horizonte al que pretendían llegar. El contexto de la expedición se situaba más en el ámbito de la conjetura que de la certidumbre. La intuición y las aspiraciones de

4 La expedición de Esteban Gómez, compuesta de una sola carabela (*Nuestra Señora de la Anunciada*), zarpó el 24 de septiembre de 1524 en busca del Paso del Noroeste, una vía marítima de comunicación entre el Atlántico y el Pacífico, en la zona de Terranova. Por su parte, la expedición de García de Moguer partió desde la misma ciudad de A Coruña, en 1527, integrada por una carabela (*Nuestra Señora del Rosario*), un patache y un bergantín de remos (este último se transportaba por piezas, pues la idea era ensamblarlo en destino).



grandeza, de notoriedad, junto con los deseos de aventura por lograr cotas hasta el momento no alcanzadas, eran los elementos necesarios que movían a los mandos y las tripulaciones que acometieron la osada travesía.

La navegación era un arte y la predicción meteorológica se convertía en quimera. El mero posicionamiento en el planeta conllevaba un gran desafío: aunque la latitud se podía determinar con cierta exactitud, la longitud semejaba imposible de comprobar.

Del Atlántico, poco o nada se conocía. ¡Qué decir del Pacífico! El océano más grande y profundo de la Tierra había sido descubierto por Vasco Núñez de Balboa a finales de septiembre de 1513, solo doce años antes de que Loaysa zarpase al mando de su flota⁵.

A lo sumo, cabe suponer que contaran con ciertos dibujos representativos de lo que algunos imaginaban les podía esperar. A veces, meros engaños, cuando no ilusiones más o menos bienintencionadas, casi siempre aderezadas de monstruos marinos a modo de telón de fondo.

Muy pocos eran los que poseían cierta formación en navegación y los que podían presumir de ella la adquirían tomando como fundamento la experiencia y la información que recibían de aquellos que les transmitían sus conocimientos, no siempre veraces. El estudio de la ciencia, más o menos documentado, era residual.

Todo se ceñía a la exploración y al descubrimiento de lo ignoto.

Los aspectos técnicos y científicos que rodearon la expedición de Loaysa eran, por ende, escasos y precarios. Muestra de ello son los medios de los que disponían, ejemplificados en las siete embarcaciones que la integraron: cuatro naos, dos carabelas y un patache⁶.

Construidas cuatro de ellas en el País Vasco y tres en Galicia, la mayor de todas, la nao *Santa María de la Victoria*, capitaneada por el propio Loaysa, podría llegar a transportar unos trescientos toneles, mientras que las otras seis embarcaciones eran de una capacidad sensiblemente inferior⁷. Así lo describe uno de sus más jóvenes componentes, Andrés de Urdaneta, con referencia al apóstol peregrino: «Partimos de la ciudad de La Coruña con siete navíos, víspera del bienaventurado señor Santiago»⁸.

5 El 1 de septiembre de 1513, el conquistador español Vasco Núñez de Balboa partió desde Santa María de la Antigua del Darién, a orillas del mar Caribe (en la actual Colombia), con una expedición formada por unos ciento noventa españoles y un millar de indios. El 25 de septiembre, siguiendo las instrucciones de los guías indígenas, Núñez de Balboa se encaramó a una cima y contempló por primera vez el océano Pacífico, el más extenso del planeta (Rubio, 1965).

6 Un patache es una embarcación pequeña que suele utilizarse en faenas y servicios portuarios (Real Academia Española de la Lengua).

7 La nao *Sancti Spiritus*, al mando de Elcano, de unos doscientas cuarenta toneles; la nao *Anunciada*, capitaneada por Pedro de Vera, de unos doscientos cuatro; la nao *San Gabriel*, dirigida por Rodrigo de Acuña, de unos ciento cincuenta y seis; las carabelas *Santa María del Parral*, al mando de Jorge Manrique, y *San Lesmes*, con Francisco de Hoces al frente, de unos noventa y seis cada una de ellas; y el patache *Santiago*, a cargo de Santiago de Guevara, en torno a sesenta.

8 «Relación que hace Andrés de Urdaneta sobre la Expedición de Loaísa». AHA JSE 197-2: 4.

La propulsión a vela no les permitía, salvo viento a favor, navegar al rumbo deseado, por lo que cualquier escuadra se dispersaba con facilidad e, incluso, provocaba la pérdida de alguna embarcación, como en el caso de la *San Lesmes*. Esta carabela, arrastrada por los vientos, se separó de la costa y navegó rumbo sudeste, hasta alcanzar por primera vez en la historia de la navegación los 55º grados de latitud sur y llegar al estrecho mar que separa el cono sur americano de la *Terra Australis Incognita*, lo que hoy conocemos como la Antártida (Pardo, 2021:180-181). Se trata del paso marítimo más peligroso del planeta, hasta el punto de empezar a llamarse a partir de entonces como Mar de Hoces, en homenaje a quien estaba al mando de la embarcación, el navegante español Francisco de Hoces, que consiguió volver sobre sus pasos y reintegrarse con el resto de la expedición.

Por otro lado, las condiciones higiénicas y de vida a bordo eran realmente duras, pudiendo calificarse de penosas. La hambruna y las enfermedades no tardaban en aparecer y el escorbuto hacía estragos en las dotaciones.

Con estos mimbres, la monarquía hispánica aprestaba flotas para navegar por el orbe. La expedición de Loaysa fue una de las que izaron velas y en la que audaces marinos, como el propio García Jofre, Francisco de Hoces o Juan Sebastián Elcano, acompañados del meritado Urdaneta, afrontaron el compromiso contraído.

El valor no se les presuponía, lo demostraban las veinticuatro horas de cada uno de los interminables días de su larga y peligrosa travesía, surcando las olas y navegando contra viento y marea, cuando no batiéndose el cobre.

Este tesón, este esfuerzo de mantenerse firmes hasta el final de la tarea asignada, persiguiendo de modo incansable el objetivo marcado, no encuentra paragón.

3. LA PAZ CON LOS PORTUGUESES: EL TRATADO DE ZARAGOZA

El declive y el final de la expedición de Loaysa, con los distintos avatares de dichas y desdichas —más estas últimas que las primeras— a las que se enfrentó desde su inicio, no se entendería sin dar entrada en escena a los portugueses, que en ese momento ostentaban el poderío hegemónico en el mercado de las especias.

Ambas monarquías, la española y la portuguesa, se encontraban emparentadas desde el mismo año en que dio comienzo la expedición. Una relación familiar que lo era por partida doble, por cuanto en 1525 João III, rey de Portugal, contrajo nupcias con Catalina de Austria, hermana del monarca español, Carlos I, y este hizo lo propio, solo un año más tarde, con Isabel de Portugal, hermana de João III.

La rivalidad entre ambas dinastías monárquicas por el negocio de las especias venía de lejos cuando la expedición de Loaysa tocaba a su fin. Intereses contrapuestos por el control del mercado de la especería era el punto de colisión que hizo que se enfrentaran en las Molucas.

El telón de fondo venía dado por la necesidad de dinero que evidenciaba Carlos I para poder costear sus guerras entabladas, sobre todo, con Francia e Italia, mientras que el monarca portugués mantenía vigente la reclamación que entendía legítima de la propiedad de las islas del Maluco.



Nos situamos, así, en 1529, cuando un más experimentado Andrés de Urdaneta negoció la paz con los portugueses, en aras a establecer un periodo de relativa estabilidad en la región, como así podemos leer de sus crónicas: «Por lo cual, así los portugueses como los indios quedaron muy grandes amigos nuestros»⁹.

En el mes de noviembre de 1529, el capitán luso Gonzalo de Pereira arribó a las Molucas para dar relevo en la guarnición a su homólogo Jorge de Meneses. Portaba consigo la buena nueva: la noticia de la firma del Tratado de Zaragoza.

En esencia, hablamos de un acuerdo de contenido netamente comercial que disponía la cesión de los derechos de la Corona de Castilla sobre las Molucas en favor de Portugal.

Este tratado, que se firmó el 22 de abril de 1529, se sustentaba, por lo demás, bajo el cumplimiento de ciertas condiciones, que podemos resumir en las siguientes (Gil, 1989; Truchuelo, 2009: 194-195; Ortúñoz, 2003: 217-237):

- La venta de los derechos de la Corona de Castilla sobre las islas Molucas a Portugal se cuantificó en la cantidad de 350.000 ducados de oro, que Carlos I de España percibiría como contraprestación, en la suma de tres pagos.
- Quedó reflejada una nueva línea de demarcación fijada en las 297,5 leguas (lo que vienen a ser 1.763 kilómetros, 952 millas náuticas), o 17º al este, de las islas Molucas¹⁰, y que en la actualidad se corresponde, aproximadamente, con el meridiano 135º al este de Greenwich. Conforme tal delimitación, todas las tierras que se encontraban al este de dicha línea quedaban en posesión de Portugal, mientras que las situadas al oeste pasaban a depender de la soberanía española.
- En una fórmula jurídica adelantada a su tiempo, se incluía una cláusula de retroventa, esto es, se estipulaba un derecho de reversión, al poder revertirse la transacción: España podría recuperar las Molucas siempre y cuando devolviese, de forma íntegra, la cantidad percibida.
- El acuerdo internacional prohibía a los castellanos navegar, comerciar o asentarse en las islas objeto de venta, salvo que el tránsito comercial se llevara a cabo en aquellos puertos que estuvieran bajo soberanía castellana y sin que se violentase para ello la jurisdicción portuguesa.

Empero, en la cláusula novena se plasmó que las armadas y los súbditos del emperador que ya se encontraran en la región habrían de recibir un trato adecuado por parte de Portugal, acorde a la buena relación de vecindad que anticipaba el tratado, sin ser susceptibles de embargos ni restricciones a su regreso.

En este sentido, en caso de que los españoles llegaran a sufrir daños o padecer despojos, el monarca portugués vendría obligado a restituir lo tomado, así como a exigir responsabilidades e infringir castigos a los responsables de tales hechos.

Los acuerdos alcanzados por medio de este documento no llegaron a ser refrendados por las Cortes, como así era deseo de João III, pues no se estipuló obligatorio que

9 *Ibidem*, 13-14.

10 Utilizando la lengua náutica de cuatro millas romanas que sumaban 5.926 kilómetros, empleada por España para la navegación durante los siglos XV y XVI (Charon, 1980: 142-151).

el Tratado de Zaragoza fuese sancionado. Los miembros del Consejo Real, siguiendo esta premisa y los designios de Carlos I, dictaminaron en contra de dicha exigencia.

Las consecuencias de este acuerdo fueron a todas luces perjudiciales para España, quedando relegados los intereses generales por la voluntad particular del soberano, quien en su también condición de emperador del Sacro Imperio Romano Germánico atendía a otras necesidades alejadas de sus súbditos y de la Corona de Castilla. Un reinado que vio como sus propiedades en aquellas lejanas tierras eran vendidas a los portugueses para sufragar campañas bélicas a lo largo y ancho del viejo continente, en aras a preservar con ello su condición de emperador.

Otra derivada a consecuencia de las decisiones del tratado, en este caso de repercusión directa para Galicia y, más en concreto, para la ciudad de A Coruña, fue el cierre de la Casa de Contratación de la Especiería, dada su íntima vinculación con el comercio de las especias que se extraían de las islas Molucas. 1529 supuso también la clausura de este foco comercial internacional al abrigo de la luz de la Torre de Hércules, que tenía como único precedente, aunque con independencia orgánica, la sevillana Casa de Contratación de Indias.

Un elemento negativo adicional a tener en cuenta a raíz del Tratado de Zaragoza, fueron los diversos pleitos entablados con motivo de la armada de Loaysa, como pone de manifiesto Juan Gil (1989), traído a colación a su vez por otros autores (Juega, 2025: 98)¹¹:

«(...) el Maluco se perdía para siempre y el fisco imperial, tras un momentáneo desahogo, iba a verse implicado en una serie de costosos pleitos que le entablaron cuantos habían contribuido a la armada de Loaísa, y que ya no se conformaban con pedir su dinero más el interés (el 14% en el caso de los Fúcares), sino que reclamaban encima el lucro cesante, el perjuicio y daño sufrido por lo que habían dejado de ganar. Siguieron el ejemplo de los Fúcares llevaron a la Corona ante los tribunales de justicia D. Fernando de Andrade, Lope Gallo y los Welser, así como la ciudad de La Coruña»¹².

4. EL RETORNO DE LA EXPEDICIÓN: LA REPATRIACIÓN

El embajador Pedro de Montemayor fue el emisario al que se le encomendó informar a la Corona sobre la situación del archipiélago. A él le correspondió el cometido de traer consigo la noticia del acuerdo alcanzado por medio del Tratado de Zaragoza.

Montemayor partió, en enero de 1532, rumbo a las Indias, de conformidad con lo pactado entre Hernando de la Torre, capitán general de la expedición española en

11 Como contrapunto, Juega Puig pone en valor el hecho de que, en enero de 1529, por tanto, tres meses antes de la firma del Tratado de Zaragoza, «probablemente para compensar el inminente cierre coruñés, Carlos I habilitó ocho puertos de la península —A Coruña, Baiona, Avilés, Laredo, Bilbao, San Sebastián, Cartagena y Málaga— para enviar navíos con carga a las Indias [...]. El viaje de regreso se haría obligatoriamente por Sevilla» (Juega, 2025: 98).

12 Téngase en cuenta que los integrantes de la familia Fúcar o los Fúcares eran un clan familiar de empresarios y financieros alemanes que llegaron a constituir uno de los mayores grupos empresariales de los siglos XV y XVI, auténticos precursores del capitalismo moderno, junto con los Médici y los Welser (Hering, 1944).

Tidore tras el envenenamiento de su antecesor Martín Íñiguez de Carquizano¹³, y el nuevo capitán portugués, Vicente de Fonseca. Su cometido era entrevistarse, en Goa, con el virrey de Portugal y verificar la noticia. Asimismo, portaba como finalidad la evacuación de los españoles y confirmar de manera oficial la situación del archipiélago.

Después de casi dos años de paciente espera, Montemayor regresó desde la India, en octubre de 1533, en una de las dos carabelas que componían el convoy marino, acompañado por el gobernador del Maluco en su condición de representante de Portugal, Tristán de Taide o Ataide —nuevo capitán general y gobernador de las Molucas—. Con su viaje atestiguaba la venta de las islas y, a su vez, traía en su poder una cédula por la que se garantizaba el libre retorno de los españoles o, lo que es lo mismo, la primicia de la repatriación (Iparraguirre, AHA JSE 197-2: 22-23).

Superados años de dificultades, enfrentamientos y negociaciones, la presencia española en las Molucas tocaba a su fin. La firma del Tratado de Zaragoza, su aplicación sobre el terreno y el sucesivo deterioro y debilitamiento de la expedición que años atrás partiera de A Coruña dio paso al proceso de evacuación de los pocos supervivientes que quedaban en la zona.

Diecisiete españoles, todavía vivos, aunque como es natural con sus fuerzas francamente debilitadas, no se demoraron en demasía para iniciar su regreso a Castilla. El deseo de retornar a su patria tras largos años alejados de su lugar de origen hacía mella en cada uno de ellos.

Así, el 15 de enero de 1534, según Urdaneta¹⁴, o bien un día más tarde, el 16 de febrero, según advierte Hernando de la Torre¹⁵, un primer grupo de repatriados dio comienzo a su periplo de vuelta a casa. En esta primera tanda, que contaba con de la Torre a la cabeza, partieron catorce hombres más.

Un año y medio después, el 15 de febrero de 1535, se sumaron al retorno los dos que restaban. Se trataba de Andrés de Urdaneta y Macías del Poyo, que habían permanecido en aquellos lejanos parajes por orden del propio de la Torre para resolver diversas cuestiones todavía pendientes de trámite. En concreto, Urdaneta decidió quedarse en el Maluco para gestionar el cobro de una cantidad de clavo adeudada a la monarquía española¹⁶.

Dejaron las Molucas el 25 de febrero de 1535, llevando como compañeros de viaje, en este caso en calidad de prisioneros, al rey de Terrenate y a su madre. En un complicado trayecto de vuelta, se detuvieron en la isla de Banda, donde Urdaneta aprovechó para reunirse con los antiguos regentes de Tidore y Gilolo, quienes le instaron a solicitar a Carlos I el envío de una nueva armada española a la región. A cambio, le transmitieron su predisposición de apoyar sin fisuras a dicho contingente

13 El envenenamiento de Carquizano fue a manos de Fernando de Baldaya, factor de la fortaleza del rey de Portugal.

14 «Relación que hace Andrés de Urdaneta sobre la Expedición de Loaísa». AHA JSE 197-2: 13-14.

15 «Relación de Hernando de la Torre de lo ocurrido en las Molucas contra los portugueses de la isla de Terrenate, desde su ingreso en aquellas islas hasta fin del año 1533». Archivo de Indias en Sevilla, Leg. I, papeles tocantes al Maluco desde 1519 a 1547 (Fernández, 1837: 353-360).

16 El clavo es el brote de una flor (el capullo), procedente de las Molucas, que se recoge de forma manual antes de la floración. Tras dejarlo secar al sol, el color cambia de rojo claro a marrón oscuro.

al objeto de conseguir expulsar a los portugueses de las islas de la especiería (Fernández, 1837: 358-359).

Por su parte, Ataide prohibió a Urdaneta la posibilidad de llegar a cualquier tipo de trato con los nativos, bajo amenaza de aplicar un severo castigo a todo aquel que contraviniera su voluntad.

En el mes de julio del mismo año de 1535 consiguieron poner un pie firme en Malaca. Esta ciudad fue descrita por los protagonistas como un próspero centro comercial en el que era habitual encontrar valiosas materias primas y productos de enorme consideración, tales como especias, piedras preciosas, madreperlas, prendas de algodón, sedas...¹⁷.

El 15 de noviembre de 1535 Urdaneta subió a bordo de la embarcación que comandaba el portugués Álvaro Presto. Tomaron rumbo hacia Cochín, en la India, donde les aguardaba Hernando de la Torre.

Siguiendo el diario de Andrés de Urdaneta, al tiempo de embarcar hacia Cochín, este describe la situación del siguiente modo:

«(...) en ese tiempo no éramos más de diez y siete hombres, porque los otros todos eran muertos [...] dos decidieron quedarse, un francés que era grumete de la nao capitana, que se casó con una negra de un portugués [...] y Diego de Ayala, que tiene dicho que quedó en Malaca, va por escribano de una nao portuguesa que va a la China»¹⁸.

Por disposición de las autoridades portuguesas, el embarque de los españoles se realizó de manera escalonada (Iparraguirre, AHA JSE 197-2: 24):

En primer lugar, partió Hernando de la Torre, acompañado de un grupo reducido de expedicionarios.

A continuación, más tarde, Urdaneta y Macías del Poyo consiguieron pasaje en la nao *San Roque*. Para ello, tuvieron que desprendérse de cincuenta ducados en concepto de pago, si bien se les negó el acceso a los bastimentos que habían adquirido a modo de sustento.

Un tercer navío izó velas con tres tripulantes, compañeros de Hernando de la Torre, aunque dos de ellos perecieron con posterioridad cerca del Cabo de Buena Esperanza.

Los dos grupos se reunirían en Cochín el 17 de diciembre de 1535.

Tras pasar por Ceilán, el 12 de enero de 1536 zarparon hacia Europa, Urdaneta y del Poyo en la *San Roque* y Hernando de la Torre y los restantes en la *Gallega*.

El 30 de marzo de 1536 la *San Roque* cruzó el cabo de Buena Esperanza, para dirigirse a la isla de Santa Elena, donde hizo escala con afán de reabastecerse.

Finalmente, los supervivientes consiguieron alcanzar Lisboa, el 26 de junio de 1536, a la poste la fecha que suele señalarse, con carácter genérico, como la de

17 «Relación que hace Andrés de Urdaneta sobre la Expedición de Loaísa». AHA JSE 197-2: 13-14.

18 Ibidem, 13-14.

retorno de la expedición. Y si la *San Roque* fue la primera en llegar, la *Gallega* sería la última en arribar.

Una vez echada el ancla en el puerto lisboeta, se procedió a una minuciosa inspección de las pertenencias por parte de las autoridades portuguesas. Detrás de ello latía el interés del celo luso por mantener en secreto el estado de sus posesiones en aquella parte del mundo.

La inspección generó la confiscación de los libros de contaduría de la nao *Santa María de la Victoria*, cartografía y mapas de las islas de las Especias y de Banda, cartas y documentos particulares de los españoles residentes en el archipiélago de la especiería, así como diversos derroteros náuticos, más o menos detallados, de la ruta entre Nueva España y las Molucas, que fueron recopilados durante la expedición de Loaysa y complementados con determinada información procedente de la nao *La Florida* (Rodríguez, 2023).

Esta situación y el trato recibido de dichas autoridades llevó a Urdaneta a solicitar una audiencia con João III, pues deseaba que el rey de Portugal fuera conocedor de su malestar. No obstante, tras comentárselo al embajador español en aquella corte, Luis de Sarmiento, este le persuadió de que no era una buena decisión.

Recibido el consejo y asumido el cambio de criterio, Urdaneta se apresuró a abandonar el país vecino, ante el riesgo de perder la vida acusado de traición. En su huida en secreto hacia Castilla, cabalgó a lomos de un caballo que le proporcionó el embajador del monarca-emperador Carlos I.

Casi once años después de haber partido de A Coruña y cuando la Casa de Contratación para la especiería de las islas Molucas era ya solo un mero recuerdo, por fin Urdaneta consiguió pisar suelo español.

Se dirigió a Valladolid y dio cuenta de todo lo acontecido al Consejo de Indias, detallando los entresijos y acontecimientos más relevantes de la travesía que le llevó al Maluco junto con el resto de componentes de la expedición, su estancia y vicisitudes en aquellas tierras, las relaciones entabladas con los oriundos del lugar, así como los conflictos con los portugueses y su arriesgado regreso, entre otras cuestiones. Un relato para el que se valió de su memoria, habida cuenta de que el grueso del material y documentación que había ido reuniendo durante la expedición fue en su mayor parte confiscado por las autoridades lusas.

El 4 de septiembre de 1536 el Consejo de Castilla requirió el testimonio de Andrés de Urdaneta, interrogatorio para el que también estaba citado Matías del Poyo (Truchuelo, 2009: 199-200).

Pues bien, toda esa información facilitada le sirvió para elaborar el informe del que hemos echado mano a los efectos de la redacción del presente estudio, fuente de inspiración de muchos de los trabajos que se han ido publicando sobre el tema. Este valioso documento iba precedido del clarividente título de la «*Relación que hace Andrés de Urdaneta sobre la Expedición de Loaísa*». Una información ciertamente valiosa para la Corona española, en su momento, y para la historiografía, en general.

5. LOS CIMENTOS DE LA ESPAÑA GLOBAL: EL TORNAVIAJE Y EL GALEÓN DE MANILA

Empezamos nuestro recorrido narrativo anticipando lo calamitoso que fue la expedición de Loaysa, como lo demuestran los hechos que condujeron a su desgraciado desenlace. Máxime, si nos atenemos a las iniciales consecuencias prácticas que en aquel momento se generaron.

Si lo que se pretendía era traer especias a España y, de manera más ambiciosa, hacerse con el mercado de la especería para la Corona, el resultado no pudo ser más desalentador: ninguna especia llegó a depositarse en suelo español proveniente de esta expedición y, pese a que se establecieron ciertas relaciones comerciales (como las alianzas y encuentros con los reyes de Tidore y Gilolo), los portugueses mantuvieron su hegemonía en el mercado que generaban las Molucas.

No obstante, debemos hacer hincapié en la entereza que mostraron los miembros de la expedición, encontrándose en muchos momentos ante unas condiciones del todo adversas y, en ocasiones, extremas.

Ni las muertes, ni los naufragios, ni los combates con los nativos o con los portugueses los detuvieron.

Una sola nao, la *Santa María de la Victoria*, muy deteriorada, fue capaz de arribar al Maluco y ninguna de las embarcaciones que llegaron a las Molucas partiendo desde A Coruña logró regresar.

Ni Loaysa, ni Elcano, ni la mayoría de los tripulantes que conformaban el contingente consiguieron su objetivo terrenal prefijado, hasta el punto de perecer en el intento. Muy pocos fueron los que pudieron volver y contar la hazaña.

Solo por este incommensurable esfuerzo, por esta capacidad de perseverancia, de valentía, sufrimiento y pundonor, estos aguerridos hombres que hicieron posible acometer esta empresa merecen el respeto y el recuerdo eterno de los españoles y —diría más— de la humanidad.

Pero las derivadas que *ad futurum* provocó esta aventura van mucho más allá de lo que en un principio cabría imaginar. Aunque en el espacio temporal más próximo a los hechos, en una visión que podríamos definir como cortoplacista, los objetivos planteados se vieron frustrados por los acontecimientos acaecidos, la verdadera relevancia de la expedición de Loaysa cabe buscarla en lo que sucedió a continuación y, sobre todo, con posterioridad; en palabras de Iparraguirre, su «legado histórico» (AHA JSE 197-2: 26).

Por una parte, la descripción de la zona explorada que Urdaneta realizó con toda precisión y gusto de detalle es un intangible que solo las futuras expediciones fueron capaces de valorar en su justa medida:

«(...) describió al detalle todas las islas en las que atracaron, sus características geográficas, los productos y recursos que estas mismas

contenían, relatando en última instancia las ventajas que presentaban adquirirlas»¹⁹.

Por otro lado, el propio Urdaneta, además de recibir y almacenar en su mente una ingente cantidad de información con relación a la zona y sus especiales singularidades, los conocimientos que sobre la mar adquirió durante la expedición de Loaysa le convirtieron en un marino avezado. Nos estamos refiriendo, no solo a la experiencia de viajar al lado de duchos navegantes como Elcano, Francisco de Hoces o el mismo Loaysa, sino también, de forma muy significativa, a los saberes que a este respecto le fueron transmitidos por los navegantes asiáticos con los que coincidió (Alonso, 2020: 180):

«(...) aprendeu dos mariñeiros malaios e dos indíxenas micronesios o segredo da influencia dos ventos e correntes mariñas na navegación de altura, o que resultou imprescindíbel para as seguintes expedicións enviadas desde México».

Toda esa sabiduría recibida en cuanto a capacidades marítimas y de navegación le permitieron a Urdaneta afrontar el hito crucial en su trayectoria vital. Un descubrimiento que trasciende épocas y le encumbra como marino universal: el «Tornaviaje».

Muchos fueron los marineros, de distinto signo y procedencia, que trataron de regresar al continente americano siguiendo para ello la misma ruta de ida, obteniendo por el contrario idéntico resultado de fracaso. Pero Urdaneta, a tenor de lo aprendido durante la expedición de Loaysa, supo intuir el camino de vuelta desde Filipinas a Nueva España, en una derrota oeste-este, conocida desde entonces como Tornaviaje.

Esta nueva ruta ya se pretendiera abrir, sin éxito, desde la expedición de Magallanes-Elcano (1519-1522), al menos en cinco ocasiones. Lo que finalmente sucedió, años más tarde, durante la expedición de Miguel López de Legazpi (1564-1566), con la que se aspiraba al asentamiento en las Filipinas²⁰. En esta expedición, Urdaneta puso toda su pericia para elaborar una teoría que proporcionara una ruta segura para el retorno a Nueva España.

Junto a Legazpi, embarcó el 19 de noviembre de 1564 rumbo al archipiélago filipino. Después de establecerse en la isla de Cebú, soltaron amarras el 1 de junio de 1565 para, en último término, atracar en Acapulco el 8 de octubre de ese mismo año.

Con este viaje consiguieron cruzar el Pacífico de oeste a este por vez primera en la historia, lo que supuso un antes y un después en las rutas y vías de comunicación marítimas entre ambos puntos geográficos: Filipinas-Nueva España (Mira, 2016: 107-122).

De la audiencia que Felipe II dispensó a Urdaneta a su llegada a Madrid, en mayo de 1566, se tiene constancia de la siguiente conversación (Rodríguez, 2021):

19 Ibidem, 26.

20 El nombre de Filipinas que recibieron estas islas en honor del entonces príncipe de Asturias, el futuro rey Felipe II, fue gracias a la expedición de Ruy López de Villalobos, emprendida desde Nueva España para buscar nuevas rutas comerciales (1542-1543).

«Dijo el rey: “Tengo entendido que las observaciones que hicisteis en vuestra estancia en las Molucas os ayudaron a trazar la ruta de vuelta”; a lo que respondió Urdaneta: “Así es Señor. La experiencia de casi ocho años en aquellas aguas fue una ayuda inestimable. Los vientos soplan casi siempre del este, por lo que había que encontrar una ruta alternativa. Y esta se consigue subiendo veinte grados al norte”. Felipe II dijo entonces: “Sencillo, pero a nadie se le hubiera ocurrido”».

Solo se le ocurrió a Andrés de Urdaneta. Un acierto que daría un vuelco por completo a las rutas por las que, hasta ese momento, las distintas embarcaciones surcaban el Pacífico. Una absoluta transformación en las vías de navegación que propició, a su vez, el nacimiento de un nuevo enlace de comunicación con aspiraciones mercantilistas: el Galeón de Manila, llamado también Galeón de Acapulco o Nao de la China.

Las embarcaciones tenían como punto de origen Manila, donde se comerciaban valiosos productos que eran pagados con plata mexicana y del Potosí. Desde allí se desplazaban hacia Acapulco y, una vez en Nueva España, la carga era transportada vía terrestre hasta Veracruz. De nuevo, por mar, zarpaban hacia la península ibérica, donde arribaban por lo general en los puertos de Cádiz o Sevilla.

Esta ruta comercial sin precedentes comunicaba, de esta manera, tres continentes: Asia, América y Europa. Y lo hizo, nada más y nada menos, a lo largo de doscientos cincuenta años, desde 1565 a 1815, en un continuo ir y venir de personas, animales, productos y materiales.

Pero para que este comercio y estas nuevas rutas tuvieran lugar, para que llegara a concurrir esta concatenación de acontecimientos y descubrimientos, podemos decir que todo ello se debió, en cierta medida, a la expedición que partió del puerto coruñés en 1525 y en la que Urdaneta se convirtió en un alumno aventajado de Loaysa, de Elcano y del resto de doctos marinos y navegantes que secundaron la experiencia.

Desde la ciudad herculina, donde se encontraba la Casa de Contratación, Loaysa emprendió la expedición que comandaba acompañado de un joven Urdaneta, que más tarde descubrió el tornaviaje desde Filipinas, lo que hizo posible el Galeón de Manila, una ruta que, junto con las Flotas de Indias, significaron durante más de dos siglos la primera globalización y la finitud de la Tierra.

Una expedición española que, desde Galicia y partiendo de A Coruña, circunnavagó el mundo.

BIBLIOGRAFÍA CITADA

- ALONSO ÁLVAREZ, L. (2020). «Camiños sober do mar: A Casa da Contratación da Coruña e as expedicións ás illas da Especiería, 1525-1564», *Anuario Brigantino*, núm. 43.
- ANDAYA, L.Y. (1998). *Los primeros contactos de los españoles con el mundo, de las Molucas en las Islas de las Especias*, ponencia presentada con ocasión del Simposio por el 75 aniversario del Museo de Historia Natural del Condado de Los Ángeles, «Descubrimiento de la Costa del Pacífico». Los Ángeles.

- CHARON, R. (1980). «The linear league in North America», *Annals of the Association of American Geographers* 70, núms. 159-153.
- FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, M. (1837). *Viajes al Maluco. Segundo. El del Comendador Fr. García de Loaisa. Tercero. El de Álvaro de Saavedra. Colección De los viajes y descubrimientos, que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo XV, con varios documentos inéditos concernientes a la historia de la Marina castellana y de los establecimientos españoles en Indias, tomo V. Expediciones al Maluco. Viajes de Loaisa y Saavedra*, Fernández de Navarrete, M. (coord.). Madrid, Imprenta Nacional.
- GIL, J. (1989). *Mitos y utopías del Descubrimiento*, 3 tomos. Madrid, Alianza Universal.
- HERING, E. (1944). *Los Fúcar. Versión directa de Rodolfo Selke*. México D.F. Fondo de Cultura Económica, Colección de Obras Históricas.
- IPARRAGUIRRE AYERDI, M^a (AHA JSE 197-2). «Expedición Loaísa: ¿una navegación fallida o un paso más hacia la expansión global?». En Torres López, C. (coord.), *Difundiendo el Patrimonio Documental de la Armada, “Relación que Andrés de Urdaneta hace de la Expedición de Loaísa en 1525”*. Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval.
- JUEGA PUIG, S. (2025). *Galicia y la segunda circunnavegación a la Tierra. Siglo XVI*. A Coruña, Ediciones Cartamar.
- MAZÓN SERRANO, T. (2024). *La vuelta al mundo maldita. La expedición de Loaysa*, con prólogo de Segarra-Gamazo, A. Madrid, Edaf.
- MIRA TOSCANO (2016). «Andrés de Urdaneta y el tornaviaje de Filipinas a Nueva España», *Mercurio Peruano*, núm. 529.
- ORTUÑO SÁNCHEZ-PEDREÑO, J.M. (2003). «Estudio Histórico-Jurídico de la Expedición de García Jofre de Loaísa a las Islas Molucas. La venta de los derechos sobre dichas islas a Portugal por Carlos I de España», *Anales de Derecho*, núm. 21. Murcia, Universidad de Murcia.
- PARDO GATO, J.R. (2021). *La Antártida. Logística en los confines del conocimiento*. Madrid, Ministerio de Defensa.
- PARDO GATO, J.R. (2025). «La Casa de la Contratación de la Especiería en A Coruña (1522-1529): Germen de la proyección comercial de España en el mundo». En Perruca Gracia, M. y Rodríguez Abengózar, J. (eds.), *España en la escena global: Redes de poder, comercio y cultura (XV-XVI)*. Valencia, Tirant lo Blanch.
- RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, A.R. (2021). *Urdaneta y el tornaviaje: el descubrimiento de la ruta marítima que cambió el mundo*. Madrid, La Esfera de los Libros, S.L.
- RODRÍGUEZ MASA, J.C. (2023). «El trágico final de la expedición Loaísa: el posible trato de Fernando Bustamante con los portugueses», *Coloquios Históricos de Extremadura*.
- RUBIO, Á. (1965). *La ruta de Balboa y el descubrimiento del Océano Pacífico*. Instituto Panamericano de Geografía e Historia.
- TRUCHUELO GARCÍA, S. (2009). *Andrés de Urdaneta: un hombre moderno*. Ordizia, Ayuntamiento de Ordizia.

