

6



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO

FACULTAD DE FILOSOFIA Y LETRAS



COLEGIO DE HISTORIA

SECRETARÍA ACADÉMICA DE SERVICIOS ESCOLARES SOCIEDAD DE INVESTIGACIONES PROFESIONALES

EN BUSCA DE LA RUTA OCCIDENTAL HACIA EL ORIENTE. LA EXPEDICION DE ALVARO DE SAAVEDRA CERON.

T E S I S

QUE PARA OPTAR POR EL GRADO DE:

LICENCIADO EN HISTORIA

P R E S E N T A :

LUIS ABRAHAM BARANDICA MARTINEZ

[Firma manuscrita]

ASESORA: DRA. EVA ALEXANDRA UCHMANY WEILL



FACULTAD DE FILOSOFIA Y LETRAS

ENERO 2001.



Universidad Nacional
Autónoma de México



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

Mi más sincero agradecimiento:

A mi madre

A mis compañeros y compañeras en la Facultad de Filosofía y Letras por sus comentarios y críticas

A la Doctora Eva Alexandra Uchmany Weill por su incansable orientación, por su paciencia en la revisión y corrección de este trabajo, y por su dedicación en la formación de nuevas generaciones de historiadores

Al Centro de Apoyo a la Investigación de la Facultad de Filosofía y Letras, en especial al Programa de Becas para Tesis de Licenciatura en Proyectos de Investigación PROBETEL que con su ayuda hicieron posible esta investigación.

A la Universidad Nacional Autónoma de México, durante una época difícil

INTRODUCCIÓN

La presente investigación se ocupa del primer viaje hacia las islas Molucas, actualmente parte de Indonesia, realizado por españoles que partieron desde la Nueva España en 1527. El tema es parte de una investigación más amplia: la extensión de los reinos ibéricos de Portugal y España.

La extensión se remonta a las Cruzadas, expediciones militares que se realizaron a partir del siglo XI, para recuperar Tierra Santa que estaba en manos del Islam. La bandera ideológica de la extensión fue la lucha contra el infiel: la cruzada. Pero muy pronto los intereses mercantiles dominaron los objetivos de aquellas invasiones.

La extensión de los portugueses se inició también como la lucha contra el Islam. La primera conquista fue la del puerto de Ceuta que cayó en 1415. El infante Enrique, hijo tercero del Rey portugués João I, se distinguió en el ataque a la ciudad. Y su padre en respuesta le otorgó el mar como feudo, que pronto mercantilizó.

El Infante creó una escuela náutica en Sagres (Portugal) buscando el conocimiento necesario para iniciar una empresa marítima. Además arrendó, patrocinó y facilitó los viajes de exploración en el océano Atlántico. Los motivos comerciales, al igual que en las Cruzadas, combinados con el afán de conquista llevaron a los portugueses en menos de un siglo a la ruta oriental hacia las riquezas de la India. Vasco de Gama

encabezó la primera expedición que llegó por la ruta portuguesa a la India en 1498. La ruta lusitana iniciada con la toma de Ceuta rodeaba el continente africano, luego en aguas del océano Índico los navíos navegaban aprovechando el monzón de la costa oriental de África hacia la costa de Malabar en la India, e incluso alcanzaron algunas islas en el sureste asiático como las Molucas.

No sólo los portugueses buscaron un camino hacia la India, también los castellanos. El viaje colombino en 1492 con rumbo hacia el Occidente fue seguido por una serie de viajes de descubrimiento y colonización del Cuarto Continente.

Vasco Nuñez de Balboa, uno de tantos conquistadores españoles de estas tierras, descubrió en 1513 la costa occidental del actual Estado de Panamá, nombrando Mar del Sur al océano que avistaba. Su descubrimiento motivó una de las mayores proezas de la navegación: el viaje de Fernando de Magallanes (1519-1522).

Magallanes, portugués que entró al servicio del rey de España, convenció a Carlos I de que las islas Molucas o de la especiería estaban en la zona española delimitada por las bulas Alejandrinas expedidas en 1493. Patrocinado por mercaderes de Burgos emprendió su famosa travesía.

La armada dirigida por Magallanes se enfrentó a muchas adversidades. Primero un motín contra el capitán lusitano, luego la pérdida por distintos motivos de dos naves: la *Santiago* naufragó y *San Antonio* volvió a España tras registrarse un motín en ella. Las tres naves

restantes: la *Concepción*, la *Victoria* y la *Trinidad* atravesaron el estrecho que recibió el nombre de Magallanes.

La navegación en el océano Pacífico fue difícil: no había suficientes provisiones y la tripulación enfermaba. Los marineros pudieron reponerse hasta que llegaron a algunas islas, en lo que hoy es Filipinas. Magallanes pactó con un Señor isleño y como su aliado enfrentó a otro, la derrota española fue aplastante ninguno de los que enfrentaron la batalla sobrevivió, entre los muertos se contó a Magallanes.

Los marineros que se quedaron en los barcos decidieron quemar la nao *Concepción*. Y luego de llegar a la isla de Borneo se dirigieron a las islas Molucas, en ellas comerciaron las especias, en particular el clavo. A las pocas semanas se preparó la partida, las dos naves zarparían con rumbos diferentes: la *Victoria* con rumbo hacia la India y África y la *Trinidad* hacia las Indias Occidentales.

La nao *Victoria* fue la única que logró regresar a España. Sebastián Elcano capitaneaba la embarcación que llegó a Sevilla en 1522.

Los inversionistas de la armada de Magallanes, los burgaleses, y el Rey Carlos I financiaron otra expedición esta vez con mayor tripulación y más naves. El mando lo recibió Frey García Jofre de Loaisa y zarpó en 1525.

Uno de los navíos de esta armada fue el patache *Santiago*, que al cruzar el estrecho de Magallanes perdió de vista a las demás naves. El capitán del patache decidió que como tenía pocas provisiones era

imposible atravesar el océano Pacífico y que lo mejor era buscar la costa de Panamá o de la Nueva España navegando hacia el norte. El patache Santiago navegó bordeando el continente algunas semanas hasta que llegó a Tehuantepec en la costa novohispana.

Así fue como Hernán Cortés, Conquistador de México y Gobernante de la Nueva España, se enteró de los planes de la Armada de Loaisa y de la ruta que llevó la expedición de Magallanes hacia las islas Molucas. De inmediato Cortés inició los preparativos de una armada. No obstante que él vivía circunstancias difíciles, pues los oficiales reales le habían despojado del cargo de gobernador y estaba próximo su juicio de residencia.

La llegada de la Cédula Real del 26 de Junio de 1526 permitió a Cortés concluir la preparación de los navíos y de la tripulación. Él nombró como capitán de la armada a un primo suyo: *Alvaro de Saavedra Cerón*.

La presente investigación es sobre la organización y viaje de la armada del capitán *Alvaro Saavedra Cerón* que zarpó de la Nueva España en el año de 1527. En su elaboración, se plantearon cuestiones como en qué circunstancias zarpó la armada, quién invirtió en ella, cómo se llevó a cabo la organización, quiénes se aventuraron en este viaje, entre otras.

*

La tesis está dividida en cuatro apartados que incluyen tanto la organización de la armada como el viaje y la disolución de los tripulantes

en las Molucas, asimismo los dos primeros capítulos tratan acerca de la extensión de los viajes ibéricos.

En el primer capítulo intitulado, “La extensión portuguesa en el siglo XV” se pretende elaborar un marco histórico del avance técnico y práctico de la extensión marítima portuguesa, así como de los descubrimientos prácticos de los portugueses para mejorar la navegación.

En el segundo capítulo, “La búsqueda española de la especiería” se narra la competencia entre los castellanos y los portugueses. En particular los viajes castellanos hacia el Oriente.

El tercer capítulo se refiere a “La armada al mando de Alvaro Saavedra Cerón”. En él se describe la participación de Cortés como empresario que patrocinó una expedición en la búsqueda de la ruta occidental hacia el Oriente, en este caso, desde la Nueva España.

En el cuarto y último capítulo, “El primer viaje desde la Nueva España hacia las Islas Orientales”, se describen y analizan los sucesos ocurridos durante la navegación del navío *Florida*, basándose en los documentos conocidos como: la “Relación del viaje de Alvaro Saavedra Cerón hecha por Vicencio de Nápoles” y en la “Relación del viaje que hizo Alvaro de Saavedra desde la costa occidental de Nueva España a las islas del Maluco. Está sacada del libro que trajo Francisco Granados, escribano de la armada”

Para elaborar la investigación se consultó preferentemente el acervo documental del Archivo General de la Nación en su (Ramo) Grupo Documental *Hospital de Jesús*.

Se revisó y leyó detalladamente cada foja referente a la expedición de Alvaro Saavedra Cerón, en particular el legajo 203, Papeles sueltos, "Ordenes y recibos de pago de la organización de la Armada a la Especiería"; formado por las libranzas de pago y firmas de recibido de los sueldos de los marineros y del material que se pagó y compró en la organización del viaje a las Islas Molucas.

También se examinó el legajo 438, expediente 1, "El Estado y Marquesado del Valle sobre la satisfacción de lo que erogó Don Fernando Cortés en la expedición del descubrimiento de las Yslas de Maluco y otras" que contiene varios documentos relacionados a la armada.

Este expediente fue abierto en el proceso que entabló el Gobernador del Marquesado del Valle Don Miguel de Larrea y Victoria en el año de 1769. Era una nueva petición que tuvo su antecedente en la que sostuvo el Primer Marqués con Carlos V, y que pedía la indemnización de los gastos que hizo dicho Marqués en la expedición hacia las Molucas.

Tal petición se basó en la Cédula Real fechada el 18 de abril de 1529 en Zaragoza donde Carlos I ordenaba a la Audiencia de la Nueva España que le pagase a Cortés; este pago jamás se efectuó.

El sucesor del Primer Marques del Valle de Oaxaca quien en el siglo XVIII era el Duque de Terranova y Monteleone y que residía en Italia, tuvo que soportar el siguiente fallo:

“(...) que absolvían y absolvieron y dieron por libre a la Real Hacienda de la demanda intentada por parte del Estado del Marquesado del Valle(...)”¹

El fallo se fechó el 15 de febrero de 1777 en la Ciudad de México.

En resumidas cuentas, el legajo 438 en su expediente 1 está formado por las diligencias que se realizaron durante el proceso.

Se consultó también la obra de Luis Romero Solano, *La expedición cortesiana a las Molucas, 1527* que aporta en su apéndice la transcripción de los documentos del legajo 203; sin embargo, éstos no tienen orden ni son sujetos del análisis detallado a lo largo de su texto.

*

Al concluir la investigación se encontró una investigación que confirma gran parte de los datos con respecto a la extensión portuguesa en el siglo XV. Este texto relata con detenimiento los pasos de la extensión. Se agrega a continuación la ficha debido a que no se consultó durante la redacción final del capítulo 1. La sección del libro que trata acerca de los descubrimientos en el siglo XV comprende los primeros 13 capítulos que son obra de Bailey W. Diffie.

¹ Archivo General de la Nación (en adelante AGN), *Hospital de Jesús*, leg. 438, exp. 1 f. 100

- Bailey W. Diffie y George D. Winius, *Foundations of the Portuguese Empire 1415-1580*. University of Minnesota Press, Minneapolis, 1977, pp. 3-194 (Europe and the World in the Age of Expansion, vol. 1)

I. LOS DESCUBRIMIENTOS PORTUGUESES EN EL SIGLO XV

Antecedentes.

Entre los siglos XI y XIII se llevaron a cabo las Cruzadas, expediciones militares contra el Islam promovidas por el Papado; éstas fueron una expansión hacia el Oriente. Bajo la bandera de cruzada se saqueó y asoló la región costera del Mediterráneo Oriental, también se abrieron mercados en esta zona por los cruzados y mercaderes que los acompañaban.

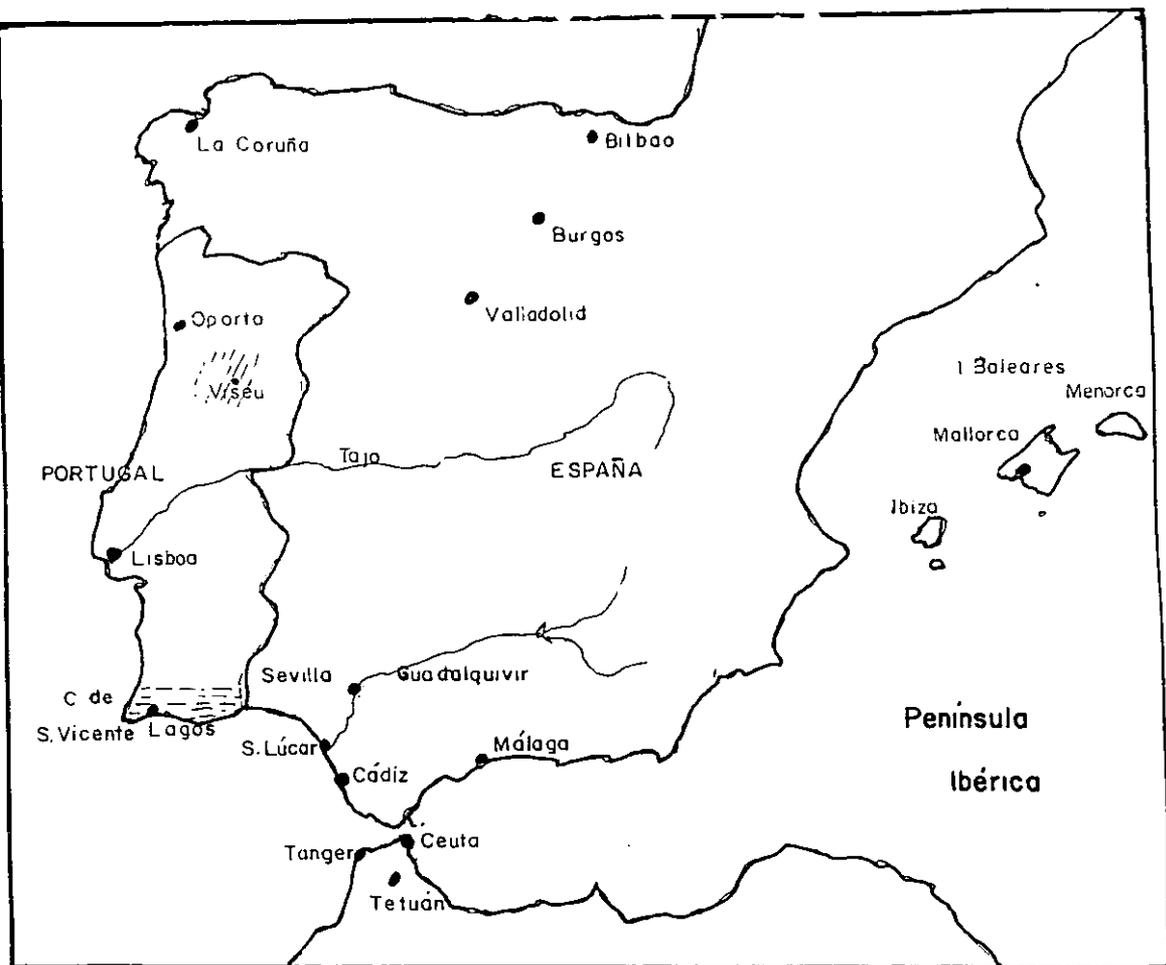
Durante los siglos posteriores los reinos cristianos mediterráneos atacaron en son de cruzada a los puertos musulmanes, aunque nunca se suspendió definitivamente el comercio entre ellos.

La extensión portuguesa en el siglo XV hacia las costas atlánticas de África se inició con la toma y el saqueo del puerto de Ceuta¹ en el año de 1415. La ocupación de Ceuta, que se realizó bajo la bandera de "cruzada"², sirvió de base para la conquista en el continente africano. Ceuta se ubica en el estrecho de Gibraltar que separa la Península Ibérica de Marruecos, y también sirve de paso del Mediterráneo al Atlántico.

La extensión terrestre hacia el interior de África y hacia otras ciudades del Norte de Africa, estuvo fuera del alcance portugués, puesto que la Corona lusitana no tenía recursos para hacer la conquista. Con el impulso dado por el Infante Enrique de Portugal las vías marítimas se extendieron.

¹ Véase "Mapa de la Península Ibérica. Ubicación de algunos sitios importantes."

² El concepto de Cruzada, lucha contra el infiel, legitimaba, a nivel ideológico, el despojo y genocidio de personas no cristianas según la cristiandad Romana.



“Mapa de la península Ibérica. Ubicación de algunos sitios importantes”

Fuente: Diccionario Pequeño Larousse en color, por Ramón García-Pelayo y Gross. Editorial Larousse, 1994, p. 1153.

Enrique el Navegante

Hijo tercero del Rey Juan I de Portugal que recibió el mar como feudo³, y se dedicó inmediatamente a sacar el mejor provecho de su dominio. Las actividades como la pesca y el cabotaje (transporte) se convirtieron en sus principales negocios. Por tanto, él facilitó estas empresas arrendando sus derechos de exploración a los mercaderes y a personas de su servicio.

El arrendamiento consistía en otorgar un asiento o contrato sobre el mar a grupos de industriosos mercaderes que disponían de dinero líquido que invirtieron en sus empresas, ya fueran éstas de pesca o de transporte. Además, los mercaderes pagaban al Infante su derecho correspondiente como señor feudal.

Después de participar en la toma de Ceuta - lugar más lejano donde navegaría- el Infante Enrique obtuvo el rico ducado de Viseu. Las rentas que el ducado le proveyó junto con las que recibió como gobernador y administrador de la Orden de Cristo, desde 1420 en que se encargó de la Orden, las invirtió en una base estratégica para sus operaciones. 1) Fundó en 1415 una villa llamada Tercena naval o Sagres junto al Cabo de San Vicente, en la punta meridional de Portugal hacia el Atlántico. 2) Buscó allegarse de conocimientos prácticos y teóricos que le permitieran un mejor dominio sobre su señorío, y organizó una escuela náutica en Sagres⁴. Para

³ Feudo, es una relación por medio de un contrato en que el Señor feudal da el beneficio de un bien, regularmente tierras, a un vasallo a cambio de fidelidad

⁴ A.H. de Oliveira Marques. *Historia de Portugal Desde los tiempos más antiguos hasta el gobierno de Pinheiro de Azevedo*. Fondo de Cultura Económica, México, 1983, pp 159-160

esta isla se concentraban los hombres de ciencia náutica de aquél entonces.

Mallorca y la Escuela de Sagres

Un clima de tolerancia religiosa permitió la convivencia de las comunidades judía y cristiana en la isla de Mallorca. En el siglo XIV, durante el periodo de respeto religioso, la isla se constituyó como un centro importante de viajeros, mercaderes, empresarios y sabios judíos y musulmanes.

Mallorca, una de las islas del archipiélago de las Baleares, era tránsito de mercaderes judíos y musulmanes que comerciaban con el Oriente y sudeste de Asia. Ellos traían noticias ciertas de los lugares visitados en sus viajes mercantiles.

En la isla se formó lo que podríamos llamar una escuela de cartógrafos judíos⁵, donde algunos de ellos se dedicaron al estudio cosmográfico, matemático, de relojería y cartografía. Ellos tenían notables bibliotecas y fundaban sus conocimientos en la experiencia comunicada por los intrépidos viajeros judíos y musulmanes.

Entre los conocedores se encontraba Isaac Nafuci quien era relojero, fabricante de astrolabios y de mapamundis. Estuvo al servicio de Pedro IV “El Ceremonioso” de Aragón quien lo llamó a Barcelona en 1359 para que le fabricara un astrolabio. Nafuci recibió el título de “*magistro sue artificii stelabrorum*” en 1362. El Rey lo nombró Rabino de la aljama o comunidad

⁵ En adelante se recupera la importante investigación de Antonio Pons, *Los judíos del Reino de Mallorca. Durante los siglos XIII y XIV*, vol. 1, Miquel Font Editor, Palma de Mallorca, 1984, pp. 90-97.

de Mallorca, lo que implicaba que era el responsable de los impuestos que pagaba al Rey la comunidad.

Nafuci también sirvió al hijo de Pedro IV, Juan I de Aragón. En 1380 el Rey le pidió al gobernador de Mallorca que le envíe a los “*dos jueus, qui son bons maestres de fer stralaus alo un dels quals dien Bellshoins e a l'altre Icah Nifac?*”; además le pidió un libro con su traducción al romance.

Otro destacado cartógrafo fue Abraham Cresques, quien se dedicó a la elaboración de mapas y composiciones al servicio de los reyes de Aragón – bajo quien estaba Mallorca. Se le confirió el título de *magister mapamundorum et buxolarum*. Él configuró en 1374 un mapa, el llamado Altas Catalán por tener leyendas en este idioma, que contenía noticias de sitios totalmente ignorados en Europa pero que comerciantes judíos conocían. Este mapa representaba el Viejo Mundo desde China hasta la Península Ibérica. El rey aragonés lo regaló a Carlos V de Francia en 1381. Ese mismo año Abraham recibió de Pedro IV de Aragón al igual que su hijo Jahuda la exención de portar el trapo que llevaban los judíos para distinguirlos.

Nafuci y Cresques fueron sabios judíos al servicio de los reyes. Ellos recibieron la protección y los privilegios que por sus trabajos los reyes les confirieron. Ambos fueron miembros distinguidos de la comunidad judía mallorquina del siglo XIV.

Abraham Cresques fue padre de Jahuda Cresques, principal figura de la escuela de Sagres. Jahuda fue convertido forzosamente en 1391 tomando el nombre de Jaime Ribes. En 1394 se estableció en Barcelona y, desde 1399 firmó sus trabajos como *magister cartarum navegandi*, y luego se refugió en Portugal donde recibió junto con Mease Pedro, quien era

cristiano⁶ nuevo, la protección del Infante Enrique⁶.

El ingreso de la Orden de los Dominicos en Mallorca en 1391 puso fin al clima de tolerancia, ya que se obligó la conversión masiva al cristianismo a la importante comunidad judía del lugar. Estos hechos fueron precedidos por una matanza en el barrio judío.

Enrique el "Navegante" fundó su escuela en la década de 1420. El concepto de "escuela" se refiere a una reunión de conocedores que conjuntaban saberes técnicos con teóricos acerca de astronomía, astrología, relojería y cosmografía (geografía). La Escuela funcionó en la tercera década del siglo XV⁷ con hombres tan distinguidos y reconocidos como Jafuda Cresques, cartógrafo y constructor de instrumentales astronómicos y navieros principalmente astrolabios y agujas náuticas; y su acompañante Maese Pedro que era dibujante de mapas, ambos judíos conversos provenientes de la isla de Mallorca.

En el centro náutico de Sagres también participaron pilotos y marineros mediterráneos tanto italianos como ibéricos, pero los fundamentales aportes científicos los hicieron, en su gran mayoría, judíos mallorquinos.

6 En *Encyclopaedia Judaica*, 3 ed. Keter Publishing House, Jerusalem, 1974, vol. 5 columna 1086; Antonio Pons. *Los judíos del Reino de Mallorca. Durante los siglos XIII y XIV*, vol. 1, pp. 90-97. Florentino Pérez Embid. *Los descubrimientos en el Atlántico y la rivalidad castellano-portuguesa hasta el Tratado de Tordesillas*, Escuela de Estudios Hispano Americanos de Sevilla (en adelante EEHAS), España, 1948, pp. 67-69.

7 Sobre la fecha de establecimiento de la Escuela de Sagres, los estudios consultados varían su fecha, entre 1417 y 1419, pero los autores coinciden en que en la década de 1420 - 1430 la escuela de Sagres aportó conocimientos prácticos fundamentales. Véase A. Horacio Oliveira Marques, *Historia de Portugal. Desde los tiempos más antiguos hasta el gobierno de Pinheiro de Azevedo*, cap. III "Preliminares de la expansión", Fondo de Cultura Económica (en adelante FCE), México, 1983, pp. 151-175; Luis Mendoca de Albuquerque, "O problema das latitudes na nautica portuguesa do século XV" en *Revista de Historia*, Universidad do Sau Paulo, Brasil, Vol. XX, Núm. 41, Janeiro - Marzo 1960, pp. 23 - 40

Los viajes: las técnicas de navegación y el financiamiento.

Una cuestión trascendental para la navegación oceánica que se desarrolló en Sagres, fue la técnica de medir el ángulo entre la estrella polar y el horizonte para calcular la latitud y así guiarse en mar abierto en el hemisferio Norte.

La razón de elegir la estrella polar, *Polaris*, es que ésta está "fija" en el cielo, es decir, que por su posición con relación a la inclinación de la Tierra y siguiendo los movimientos terrestres, desde el hemisferio Norte siempre es visible, además como su ubicación es estable sirve de eje del que todas las demás estrellas varían su posición⁸. Este dato astronómico era conocido desde la antigüedad, sólo que ahora se le ocupaba para solucionar un problema práctico: como guiar las naves en alta mar sin poder tomar la referencia de la costa.

Los lusitanos en sus viajes marítimos durante su extensión por el océano Atlántico y, posteriormente por el Índico, desarrollaron avances tecnológicos en la navegación. Aplicaron la brújula y el portulano, mapa que mostraba los puertos y las características de la costa. Los judíos de Mallorca elaboraban este tipo de trabajo. Descubrieron el uso de las velas triangulares móviles también conocidas como latinas; y crearon la embarcación especializada en la exploración: la carabela. Ellos fueron los primeros en desarrollar la navegación en alta mar resolviendo el problema

⁸ En los diagramas sobre la relación del ángulo medido entre las estrellas y el horizonte con la posición (latitud) del observador, puede verse con detalle la situación teórica actual y las variaciones en distintas latitudes de la altura estelar. Con relación a la Estrella Polar puede verse el segundo cuadro donde se observa la zona de "siempre visible"; como la estrella *Polaris* está muy cercana al Polo, en el diagrama P, se comprende porque sirve de eje. *Saber Ver. Lo contemporáneo del arte*, Fundación Cultural Televisa, Núm. 11. Julio Agosto 1993, pp. 11-12.

de la orientación⁹.

Un aspecto importante se refiere a las embarcaciones utilizadas: las llamadas carabelas¹⁰. En las primeras exploraciones fueron empleadas pequeñas embarcaciones llamadas barinel y barca. Posteriormente se usó la carabela que desarrollaron los portugueses que era un tipo de barco ágil, rápido y con buena capacidad de carga; pues sería ocupado en llevar provisiones para la tripulación, así como productos o mercancías que se adquirieran. Las carabelas tuvieron un tonelaje de alrededor de 50 toneladas

Con respecto a las velas, los lusitanos experimentaron con varios tipos en sus embarcaciones. Pero gracias a la experiencia acumulada durante los viajes llegaron a usar exclusivamente las velas latinas o movibles en sus naves exploradoras. En ocasiones se utilizaban junto con velas cuadradas, esto cuando ya se tenían ciertos conocimientos de las corrientes de viento.

Las características básicas de las velas latinas eran su forma triangular y la posibilidad de maniobrarlas con respecto al viento¹¹. La principal maniobra consistía en modificar el ángulo de incidencia del viento con respecto a las velas, así la nave navegaba con agilidad aún con viento contrario. El velamen se ponía a manera que seguía una ruta en zigzag para avanzar con el viento en popa. Esta maniobra le permitió al navegante Gil Eanes doblar el Cabo Bojador en 1434.¹²

Sin el esfuerzo portugués al combinar los adelantos a su disposición

⁹ Un texto que estudia ampliamente el desarrollo de la navegación astronómica o de alta mar es: Luis de Albuquerque, *Historia de la navegación portuguesa*, Editorial MAPFRE, Madrid, 1991, 290 p.

¹⁰ El término carabela designaba a embarcaciones ligeras y no tenía en la época otras particularidades o características propias.

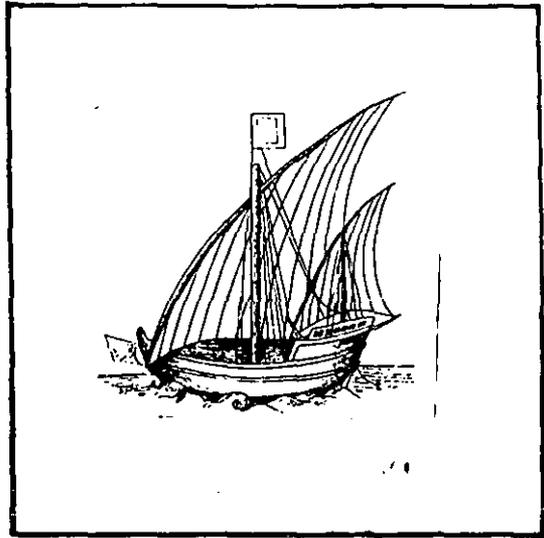
¹¹ Véase la ilustración "Nave con velas latinas".

¹² Más adelante se ampliara el viaje de Eanes hacia el Cabo Bojador

y creando nuevas respuestas tecnológicas, las travesías marítimas de siglos posteriores hubiesen sido imposibles.

En lo que toca al financiamiento de las expediciones, éste se encontraba en manos de atrevidos empresarios que se asociaban con fin de cubrir el costo de sus viajes náuticos. Algunos de ellos participaban en la construcción y aprovisionamiento del barco o incluso en la expedición misma. El Infante Enrique, hombre visionario y práctico, alentó estas empresas otorgando “asientos” (contratos) que aseguraron una ganancia tanto para él como para los arrendatarios.

Las ganancias de la empresa marítima fueron principalmente en oro, esclavos y, a medida que se avanzaba en la navegación y exploración, en nuevos productos. La apertura del Infante al otorgar asientos atrajo hacia la empresa marítima la inversión de múltiples mercaderes, quienes organizaron continuas expediciones.



"Nave con velas latinas"

Fuente: Daffie Bailey W. Y George D. Winius, *Foundations of the Portuguese Empire, 1415-1580*, University of Minnesota Press, Minneapolis, 1977.

Gil Eanes, quien cruzó el Cabo del fin del mundo.

Las primeras embarcaciones lusitanas que navegaron hacia el Sur se enfrentaron a un serio obstáculo, el Cabo llamado Bojador. Los barcos que costeaban no podían cruzar aquel cabo, ya que encontraban en ese sitio fuertes corrientes de viento y de mar que impedían controlar los navíos y los aventaban a la escarpada costa. Así, el Cabo Bojador se presentaba como infranqueable.

No obstante, el Infante Enrique envió desde el año 1419 expediciones con destino en la costa atlántica africana. Sus expedicionarios trataban de llegar a las fuentes del oro africano.

Cuando los marineros llegaban al Cabo tenían que decidir: regresar a Portugal o adentrarse al océano Atlántico buscando condiciones para pasar el Cabo y continuar su navegación hacia al Sur. Los barcos lusitanos cuando costeaban no podían pasar el Cabo, por ello intentaron navegar cada vez más lejos de la costa. Y fueron las bases tecnológicas y científicas hechas en la Escuela de Sagres como: la navegación por la altura de las estrellas y la vela latina, las que posibilitaron la navegación en alta mar.

Los portugueses desarrollaron la navegación en mar abierto en el proceso en que sus naves se alejaban de las costas africanas. En las primeras expediciones en alta mar se colonizaron las islas atlánticas de Madera en 1425 y el archipiélago de las Azores en 1427.

El navegante Gil Eanes mandado por el Infante Enrique, intentó doblar el Cabo Bojador varias veces hasta que logró en 1434 al alejarse lo suficiente de la costa y navegar hacia el sur. La experiencia con las velas

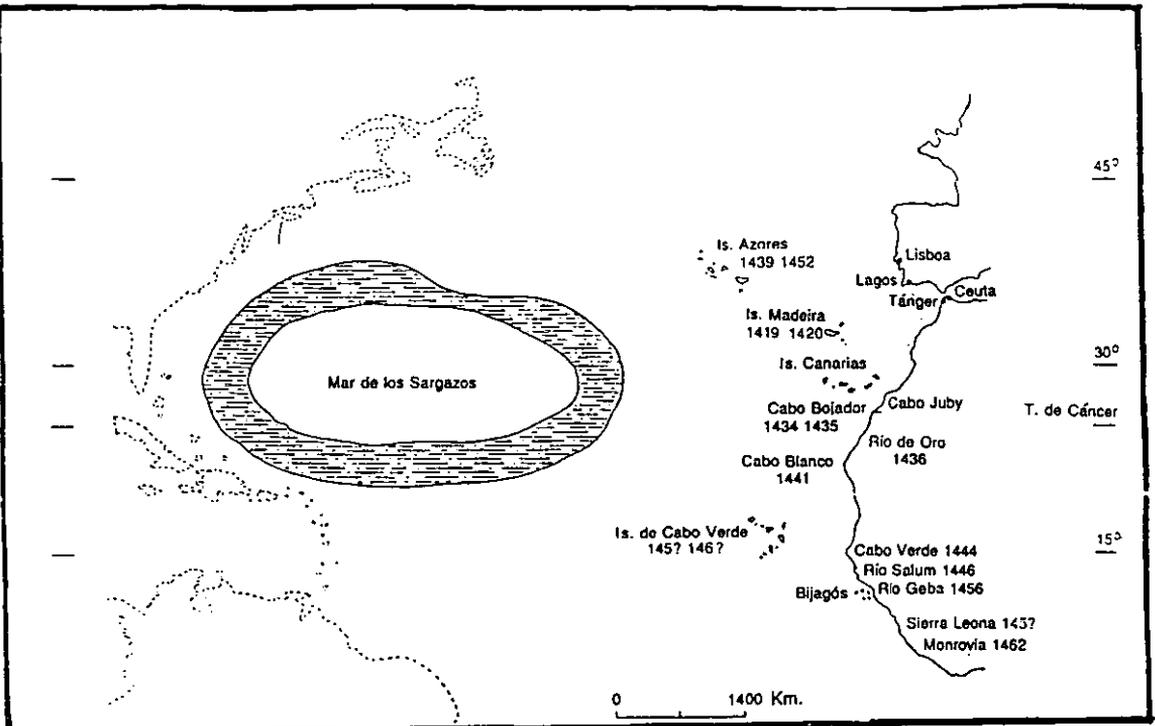
movibles que posibilitaron el dominio de los vientos permitió a Eanes doblar el Cabo del confín del mundo.

La navegación de Gil Eanes se inscribió en las circunstancias de la conquista y explotación del archipiélago Atlántico de las Azores, donde se introdujo a instancias del Infante el cultivo de la caña de azúcar. La demanda de mano de obra esclava en la explotación del azúcar que fue subsanada en los primeros tiempos por los habitantes de las islas atlánticas, pronto resultó insuficiente. El viaje de Eanes buscaba dos propósitos: primero capturar esclavos y oro; y segundo, cruzar el Cabo Bojador.

Cuando Eanes volvió a Lisboa había convertido al antaño fin del mundo en un tránsito para futuras expediciones lusitanas. En adelante, la ruta de alta mar llevó a los portugueses a tierras y pueblos del Sur de África totalmente desconocidos en Europa.

La legalización de las conquistas de los territorios descubiertos

Para legalizar las conquistas hechas por cristianos sujetos a Roma se debía acudir al Papa, que se aceptaba como arbitro. Desde la Edad Media, siglos XII-XIII, se impuso el arbitraje del papado en todos los asuntos territoriales del mundo cristiano. Esta autoridad se basó en la atribución papal al poder temporal del mundo. Dicha concepción estaba cimentada en el documento conocido como *Donatio Constantini* en el que el



Viajes de descubrimiento de 1419 hasta la muerte del Infante Enrique en 1460. Islas y tierra firme.

Fuente: Oliveira Marques, A.H., *Historia de Portugal. Desde los tiempos más antiguos hasta el gobierno de Pinheiro de Azevedo*. Fondo de Cultura Económica, México, 1983, p. 168.

Emperador Romano Constantino, “El Grande”, otorgaba al Papa Silvestre I las posesiones del Imperio Romano. Esta cesión le daba al Papa facultad para disponer legalmente de los territorios del mundo conocido e incluso de los territorios desconocidos¹³.

Por el poder temporal que tenía, el Papa podía donar los territorios antes mencionados por medio de *bulas*¹⁴ otorgándolas a reyes o a nobles. De aquí el Infante Enrique solicitó una legalización en la que el Papa Martino V¹⁵ :

“(...) hiciese gracia a la Corona Real de Portugal de los reinos y señoríos que había y que hobiase desde el Cabo de Bojador adelante.”¹⁶

La donación concedería estos territorios costeros a Portugal con el fin de evangelizar a la población atlántica, que profesaba religiones distintas a la cristiana¹⁷. Con la condición de “evangelizar” a los infieles se legalizaban las conquistas lusitanas.

Así, con el argumento de “lucha contra el infiel”, el 18 de junio del año de 1452 el Papa Nicolás V concedió a la Corona Portuguesa, por medio de la Bula *Dum Diversas*, las islas y costas atlánticas de África. Tres años más tarde el 3 de enero del año de 1455 la confirmó con la Bula *Romanus Pontifex*. En un extracto de la última bula, la *Romanus Pontifex*, se lee la

¹³ Véase en Eva Alexandra Uchmany, “Las dos rutas hacia la India: la oriental y la occidental” en *Papeles de la India. Tierras lejanas voces cercanas*, Consejo Indio de Relaciones Culturales, Delhi, vol. 24, pp. 88 -108. Y también en “Los contactos entre la Nueva España y el Subcontinente Indio durante la época Colonial” en *México - India. Similitudes y encuentros a través de la historia*, Coordinación y Edición Eva Alexandra Uchmany, FCE - ISPAT Mexicana, México, 1998, p. 69.

¹⁴ Bula: documento que el Papa expedía con variados fines.

¹⁵ Martino V: Oddo Colona Papa desde 1417 a 1431, con sede en Roma. Fue el Papa de la Unidad tras el cisma entre Roma y Avignon.

¹⁶ Fray Bartolomé de las Casas, *Historia de las Indias I*. 2 ed. FCE, México, 1986, p.127

¹⁷ El Islam se expandió por África, ya en el siglo XI la región Oriental Africana estaba islamizada. Véase en Pierre Bertaux, *África. Desde la prehistoria hasta los Estados actuales*, cap. 3 “Expansión del Islam”, Editorial Siglo XXI, México, 1972, pp. 41-57.

forma de disponer de los territorios ajenos:

“[se] Concede o Pontífice a D. Áfonso V e a todos os Reis de Portugal, seus sucessores, perpetuamente, a ao Infante D. Henrique, a conquista, ocupacao e apropriacao de todas as terras, portos, ilhas e mares da África, ja conquistadas e que de futuro fossem conquistadas, desde os cabos Bojador e Nao ate a Guiné, inclusivamente, a toda a costa meridional ate o sue extremo; em todas elas poderao fazer as leis e impor os tributos, penas e defesas que bem houverem; edificar mosteiros, casas religiosas e igrejas, vujos padroados ilhes pertencerao; reduzir a perpetua escravidao os inieis; e invadir, conquistar e ocupar quaisquer terras dos sarracenos e pagaos: etc.”¹⁸

Con esta bula el Papa no sólo legalizó a los portugueses la posesión de los territorios sino también legalizó la esclavitud de la población negra no cristiana, que incluía a paganos y a musulmanes.

Enrique, “El Navegante”, murió en el año de 1460 después de asegurar mediante las bulas papales los derechos de extenderse por conquista y la posesión de los territorios descubiertos en la costa Atlántica de África e islas, a la Corona de Portugal.

¹⁸ La traducción del fragmento es la siguiente: “ Concede el Pontífice a Don Alfonso V y a todos los Reyes de Portugal, sus sucesores, perpetuamente, y al Infante Enrique, la conquista, ocupación e apropiación de todas las tierras, puertos, islas y mares de África, ya conquistadas e que de futuro fueren conquistadas, desde los cabos de Bojador y Nun hasta Guinea, incluso, a toda la costa meridional hasta su extremo; en todas ellas podrán hacer las leyes e imponer tributos, penas e defensas que por bien hubieren; edíficas monasterios, casas religiosas e iglesias, cuyos ; reducir a perpetua esclavitud a los infieles; e invadir, conquistar y ocupar cualesquier tierras de sarracenos y paganos, etc.” En Joao Martin da Silva Marques, *Descubrimientos portugueses. Documentos para a sua Historia. Vol. I, 1147-1460*, Edicao do Instituto para a Alta cultura, Lisboa, 1944, p. 503.

La ruta a la India: 1498

Después de la muerte de don Enrique, la Corona subastó sus derechos en la empresa marítima a particulares, entre ellos sobresale Fernando Gómez, quien era un importante mercader en Lisboa¹⁹. Entre las condiciones del arrendamiento se acordó la exploración anual de por lo menos 500 leguas hacia el Sur.

En la década de 1470 los barcos lusitanos lograron cruzar el Ecuador hacia el Sur. Con ello los marineros se enfrentaron a nuevos obstáculos de navegación, pues se desconocían las corrientes y vientos marítimos, además del problema náutico de orientación en el hemisferio Sur.

En el hemisferio meridional la Estrella Polar desaparece de la vista (aproximadamente a los 7° de latitud Sur) y como resultado los navegantes quedaban sin guía y ocasionalmente perdían el rumbo. Entonces se buscó una nueva forma de orientación en alta mar.

Mease José Vezinho, Maese Rodrigo y un matemático Martín de Bohemia eran el consejo "científico" del Rey Juan II encargado de buscar la forma de navegar en la región austral. Ellos, aunque principalmente fue Vezinho, fueron quienes solucionaron el problema de orientación en el hemisferio Sur, elaborando la manera de navegar por altura del Sol²⁰.

¹⁹ El contrato de arrendamiento del comercio de Guinea por parte de la corona con el rico mercader, Fernando Gómez, fue por 5 años (1468 - 1474) A. Horacio Oliveira Marques, *Historia de Portugal. Desde los tiempos más antiguos hasta el gobierno de Pinheiro de Azevedo*, FCE, México, 1983, p. 227.

²⁰ Citado de la obra de Juan Barros. *Da Asia*, en Fray Bartolomé de las Casas, *Historia de las Indias I*. 2 ed. FCE. México, 1986, p. 146.

Maese José, quien era consejero del Rey Juan II, cuyo verdadero nombre era Joseph Vezinho, sabio judío alumno de Abraham Zacuto que tradujo la obra de su maestro *Ha-Hibur Ha-Gadol* con el nombre de *Almanache Perpetuum celestium motuum*. Fue miembro de la junta que evaluó el proyecto de Cristóbal Colón cuando éste lo presentó a la corte portuguesa²¹.

La altitud solar o altura del Sol con respecto al horizonte, que se transformó en el dato primordial para guiar a los navios, servía para calcular la ubicación, específicamente la coordenada de latitud del observante.

Se utilizó el conocimiento de que las estrellas varían su altura dependiendo de la latitud desde donde se observen. Lo trascendente fue que se tomó como dato la altura de la estrella más cercana, lo que podía acarrear muchos problemas, entre ellos, cómo medir la altura del sol sin protección ni instrumental adecuado.

El instrumental con que se realizaban las mediciones desde un principio era un astrolabio rudimentario y manual, lo que ocasionaba que los cálculos fueran inexactos.

A partir del año 1481 los portugueses navegaron al sur del Ecuador, llegando al golfo nombrado de Guinea, en dónde fundaron la factoría de San Jorge de la Mina. Una factoría era una fortaleza construida en un punto estratégico, era además una empresa de la Corona pues el encargado de la fortaleza era un funcionario real, el factor, designado por la propia Corona. Los lusitanos en sus exploraciones hacia el sur de África encontraron el origen del oro africano en el río Senegal.

²¹ *Encyclopaedia Judaica* Keter Publishing House, Jerusalem, 2 ed. 1973, vol. 16, columna 81-82.

Los errores en los cálculos en las travesías de los navíos motivaron la realización de una serie de mediciones en tierra de la altura solar, que sirvieran de base para unas tablas de declinación solar. Para realizar dichas mediciones y cálculos viajaron a la factoría de la Mina los cosmógrafos del Rey, en particular Joseph Vezinho.

En la conformación y aplicación a la navegación de las tablas de altura solar y de posición, cabe resaltar la actividad del maestro de Vezinho que era él ya mencionado Abraham Zacuto.

Abraham ben Samu'el Zacut nació en Salamanca hacia 1452, estudió y adquirió la ciencia de sus ancestros, maestros judíos que tenían sus propias escuelas, pues les estaba prohibido asistir a las Universidades²².

La expulsión de los judíos de España en 1492, lo obligó a refugiarse en Portugal, donde perteneció a la Junta de astrónomos de los reyes Juan II y Manuel I. Años más tarde se expidió en Portugal la *Carta Patente*²³ que obligaba a los judíos a convertirse al cristianismo. Zacuto que no se sometió partió hacia Túnez y después hacia Damasco en Siria, lugares donde existía tolerancia religiosa. En su obra *Ha-Hibur Ha-Gadol* conocida en la traducción de su alumno Joseph Vezinho como el *Almanach Perpetuum celestium motuum*, contiene unas tablas de cálculo de la altura solar, la declinación y el procedimiento para conocer la latitud con los

²² Comunicación verbal de la Doctora Eva Uchmany.

²³ La *Carta Patente* fue expedida el 5 de febrero de 1496, ordenaba que todos los judíos abandonasen Portugal en un plazo de diez meses bajo la amenaza de pérdida de bienes. Pero el Rey dispuso una serie de medidas para obligar a los judíos a convertirse al cristianismo: prometió la igualdad de derechos e incluso arrancó del seno familiar a los jóvenes menores de 14 años para ser bautizados. Véase en Eva Alexandra Uchmany *La vida entre el Judaísmo y el Cristianismo en la Nueva España 1580-1606*, Archivo General de la Nación-Fondo de Cultura Económica, México, 1992, pp. 23-26

datos obtenidos de la observación solar; estos conocimientos se aplicaron a la navegación lusitana²⁴, y la usó Magallanes en su circunavegación²⁵.

En la medida que se avanzaba por la costa africana, las conquistas de las islas atlánticas y las ganancias se incrementaban se tenían muchas esperanzas de encontrar el camino marítimo hacia la India. Razón por la que el Rey Juan II mandó a la India a dos espías, ambos cristianos nuevos de origen judío²⁶, para que enviaran noticias útiles aprovechando las rutas de mercaderes hebreos hacia el Oriente. Los lusitanos buscaban informaciones acerca de la navegación en el Mar Árabe o Etíope, nombre por el que se conocía al actual océano Índico.

El Rey envió a Pedro de Covilha y Alonso de Paiva, que salieron de Lisboa en el año de 1487, y aprovechando sus conocimientos de lenguas como el hebreo, el arameo y el árabe, viajaron en las caravanas por la antigua ruta de comerciantes judíos desde la península Ibérica hasta la costa de Malabar en la India. Cruzaron el Mediterráneo y luego llegaron a Alejandría en Egipto. De allí Covilha continuó rumbo al sur por tierra y cruzó el Mar Rojo para llegar a Aden en la península Árabe. Posteriormente, navegó hacia la India en alguno de los muchos barcos que hacían la ruta por el océano Índico. Covilha visitó las ciudades mercantiles de Cananor y Calicut. Por su parte Paiva recibió una carta secreta que lo enviaba hacia Etiopía para buscar al legendario Preste Juan, pero su viaje

²⁴ Véase la explicación especializada de su obra astronómica en Luis de Albuquerque, *Historia de la navegación portuguesa...*, p. 154 ss. Sus datos generales aparecen en *Encyclopaedia Judaica*, Keter Publishing House, Jerusalem, 2 ed., 1973. Volumen 16, columnas 903-906.

²⁵ Comunicación verbal de la Doctora Eva Uchmany

²⁶ Tanto en que fueron cristianos nuevos como en la ruta que siguieron, transmisión oral de la asesora de la presente investigación Doctora Eva Uchmany Weill.

no lo realizó pues murió en Egipto.

Covilha envió informaciones acerca del comercio y tráfico de las regiones del Oriente que visitó. Después, regresó a Egipto desde la India, de allí partió al reino de Etiopía, en la costa africana oriental, para completar la misión de Paiva. En Etiopía moriría años más tarde.

En el mismo año en que partieron sus espías, 1487, Juan II armó una expedición marítima nombrando a Bartolomé Dias como su capitán. Esta armada tenía como objetivo explorar al Sur siguiendo las expediciones de la costa en busca del camino hacia la India. La expedición, compuesta por dos carabelas, navegó costearo África por el océano Atlántico y debido a una tormenta se adentró en alta mar para, sin darse cuenta, doblar el cabo de África el 16 de Agosto de 1488. Dias llamó al cabo como "de las Tempestades". De aquí que los lusitanos intentaran proseguir su viaje en busca de la costa de la India.

Las rutas marítimas hacia la India

En la década siguiente 1490 - 1500 sucedieron los dos grandes viajes que marcarían el desarrollo posterior de la expansión ibérica: las travesías de Vasco de Gama y de Cristóbal Colón. Ambas navegaciones originaron una disputa entre las Coronas de España y Portugal por el dominio sobre el Oriente, de lo que ambas llamaban genéricamente: "las Indias".

En el año de 1495 murió el rey Juan II, lo que retrasó los planes lusitanos. En el mismo año fue coronado Manuel I, quien armó la expedición del navegante Vasco de Gama, que fue la primera que llegó por la ruta Atlántica a la costa de la India. Gama zarpó de Portugal el 8 de julio de 1497, al mando de cuatro naves, una de ellas era sólo de pertrechos y no seguiría toda la ruta, el nombre de las tres naves restantes eran: *San Gabriel*, *San Rafael* y *Bérrio*.

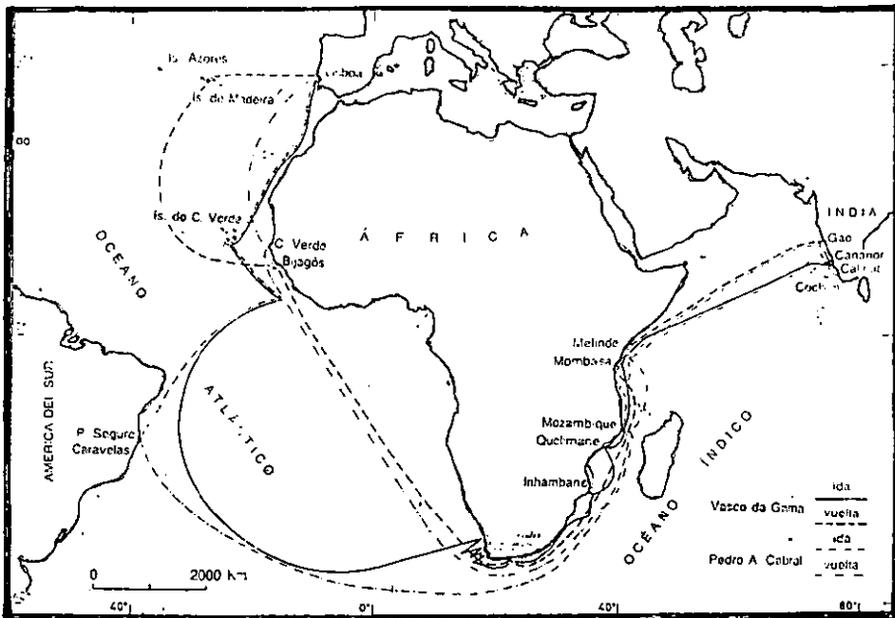
La armada de Gama cruzó el cabo de las Tempestades²⁷, luego navegó por la costa africana oriental hacia el norte, llegando a puertos como Mombasa y Melindi. Si bien los portugueses eran marineros experimentados y capaces, para evitar cualquier contrariedad buscaron un guía que los llevara sin tardanza y peligro a las costas de la India, es obvio que necesitaban un piloto familiarizado con las rutas en el Índico. Así, Vasco de Gama guiado por un piloto musulmán²⁸ se adentró en el Océano Índico. Las naves fondearon cerca de la ciudad de Calicut, en la costa de Malabar, el 20 de mayo de 1498.

Desde Calicut, ciudad mercantil por excelencia y centro del mercado de las especias, los lusitanos comenzaron sus conquistas por las rutas comerciales del océano Índico²⁹ en que navegaban mercaderes de varias religiones y pueblos. Las siguientes expediciones fundaron factorías en puertos estratégicos para controlar las rutas marítimas.

²⁷ Cabo de la Buena Esperanza llamado así por el rey Juan II, la esperanza era de llegar a la India. Mapa "Rutas de los navegantes Vasco de Gama y Pedro Alvares Cabral".

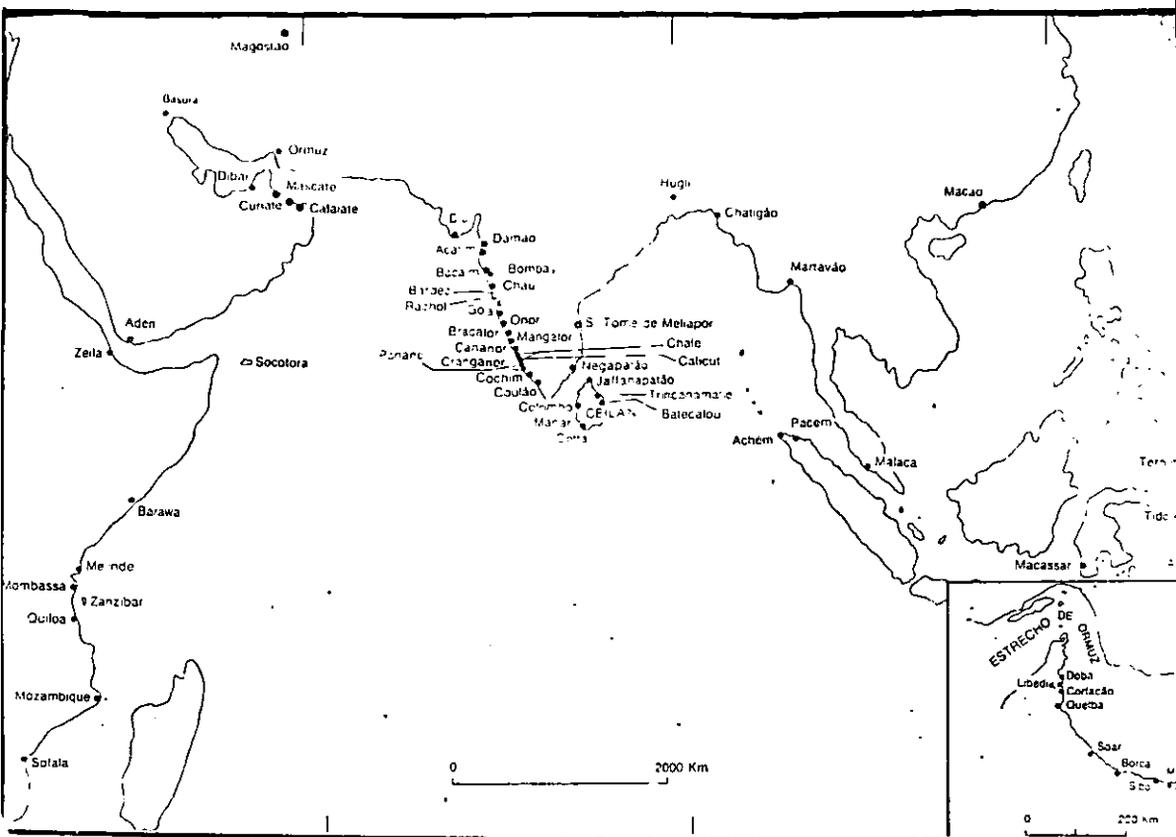
²⁸ Existen dudas acerca de la identidad del piloto. En Charles R. Boxer, *Four centuries of Portuguese Expansion...*, p. 13 aparece como Ibn Madjid; pero estudios modernos no aceptan esta hipótesis; véase en Sanjay Subrahmanyam, *Vasco de Gama*, Crítica, Barcelona, 1998, pp. 119-124.

²⁹ Mapa "Ubicación de los establecimientos portugueses en el Océano Índico"



Rutas de los navegantes Vasco de Gama y Pedro Alvares Cabral, ambos con el objetivo de llegar a la India (según Gago Coutinho y otros).

Fuente: Oliveira Marques, A.H, *Historia de Portugal. Desde los tiempos más antiguos hasta el gobierno de Pinheiro de Azevedo*, México, Fondo de Cultura Económica, 1983, p. 236.



"Principales establecimientos costeros en el Océano Indico del siglo XVI."

Fuente: Oliveira Marques, A.H. *Historia de Portugal. Desde los tiempos más antiguos hasta el gobierno de Pinherio de Azevedo. t. I*, México, Fondo de Cultura Económica, 1983.

Los lusitanos que llegaron a la India bajo la bandera de cruzada, trasladaron al Oriente su lucha contra el Islam. Así, al llegar las naves lusitanas a la India se apoderaron de algunos barcos de infieles con sus cargas de especias. Para ello los portugueses aprovecharon la ventaja militar de sus barcos: la artillería, con ella los portugueses agredían sistemáticamente a todos los navíos y puertos musulmanes, también a malayos e hindúes que no aceptaran sus condiciones de comercio.

En pocos años la India Portuguesa se expandió desde la costa africana oriental hasta las islas Molucas, con su centro en la isla de Goa.

El comercio de las especias resultó para los portugueses un excelente negocio, como antes lo fue y lo seguiría siendo todavía algún tiempo para Venecia, que perdió el monopolio del producto en Europa. Las ganancias fueron importantes debido al elevado precio de las especias en los mercados europeos, principalmente en Amberes y Lisboa.

Mientras tanto, las circunstancias favorecieron al marinero Cristóbal Colón para que se aceptara en la corte Castellana su proyecto de llegar por Occidente a Oriente. La empresa de Colón fue financiada por particulares como Luis de Santángel, y zarpó en 1492 buscando el camino occidental hacia el Levante, es decir, el camino contrario de la ruta portuguesa. El año siguiente, en 1493, proclamó a Europa su arribo a regiones Orientales.

Con ello se tienen los dos viajes que definen las dos rutas hacia la India. La ruta portuguesa continuó una tradición de casi 80 años de navegaciones atlánticas, navegaba alrededor de África y llegaba a las regiones orientales por el Océano Índico. La ruta española, por el contrario, navegaba con rumbo occidental cruzando el Atlántico para llegar, a lo que confundieron en un primer momento como el Extremo Oriente.

II. LA BÚSQUEDA ESPAÑOLA DE LA ESPECIERÍA ¹

La competencia hispano-portuguesa

Los castellanos fueron motivados para emprender la búsqueda de una ruta marítima hacia las Indias por el éxito económico lusitano. Esta bonanza fue en primer lugar para quienes invertían en los viajes, y, al regresar las naves cargadas comercializaban los productos.

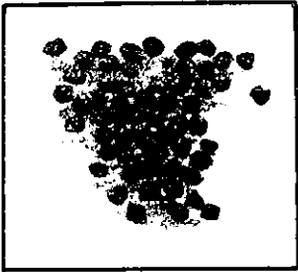
La Corona Portuguesa monopolizó el comercio que en sus primeras etapas fue de: esclavos, oro y malagueta². Cabe mencionar que conforme avanzaban las exploraciones se fueron descubriendo nuevos productos.

Los portugueses eran celosos de sus rutas y las mantenían en el más estricto secreto, impidiendo la fuga de tecnología naviera como lo fueron los derroteros y la información de las corrientes y clima de las regiones exploradas. De esta manera los lusitanos mantuvieron a raya a otros reinos europeos de sus pretensiones de exploración.

Esporádicamente barcos de castellanos piratearon a los navios lusitanos en su regreso de la costa de África. La manera de participar en la riqueza portuguesa era encontrar otra ruta para llegar a las regiones de la producción de especias.

¹ La especiería: nombre dado a la región de origen de las especias.

² Malagueta: (*Amomun granis paradisi*) Tipo de pimienta del oeste de África de color rojo. Tiene varios nombres entre ellos: grano de Guinea y granos del paraíso.



Malagueta, pimienta roja o *grano paradisi*

Las islas de la Especiería

El archipiélago de las Molucas o las islas de las especias o Especiería se componen por: Halmahera (la mayor de las Molucas, llamada en el siglo XVI Gilolo), Morotai, Ternate, Tidore, Makian, Bacan (Batjan), Obi y Sula. Las islas centrales y meridionales cercanas a Nueva Guinea: Buru, Ceram, Amboina, las islas Banda, Ewab (Kai), Aru, Tanimbar, Babar, Kisar y Wetar.

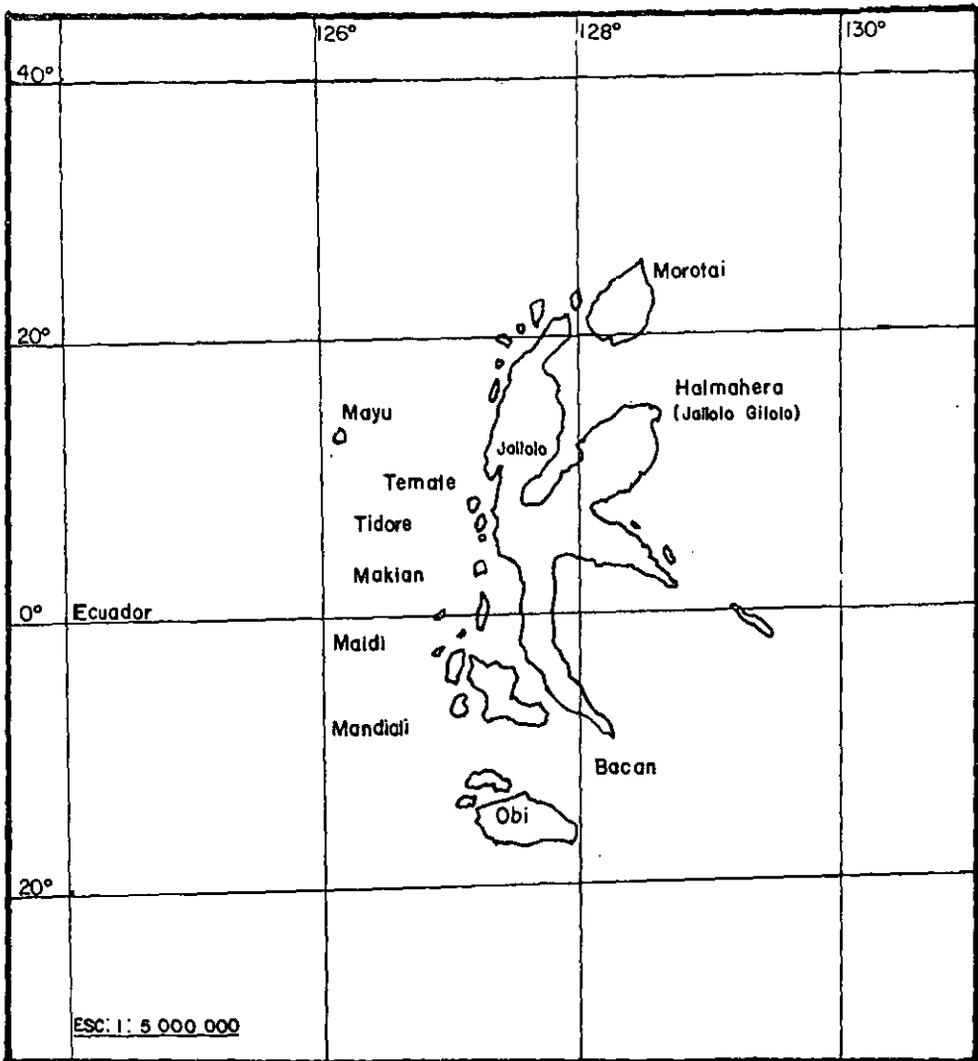
De acuerdo con Francisco López de Gómara, quien las describe acertadamente, las Molucas son:

“Muchas islas hay Molucas, empero comúnmente llaman Molucos a Tidore, Terrete, Mate, Matil y Machian, las cuales son pequeñas y poco distantes una de otra. Caen debajo y cerca de la Equinoccial, y más de ciento y sesenta grados de nuestra España, y algunos dicen que es el medio camino del mundo, andándolo por la vía del sol y como lo anduvieron estos nuestros españoles. Todas estas islas y aún otras muchas por allí producen: clavos, canela, jengibre y nueces moscadas (...)”³

La principal producción comercial de este conjunto de islas eran las especias, en particular el clavo. El término especia se aplica a productos vegetales que sirven de condimento o aromatizante siendo las principales: la pimienta, el clavo, la canela, el azafrán, el jengibre, entre otras.

Además de usarse como medio para conservar y mejorar el sabor de los alimentos, las especias han sido importantes instrumentos de la medicina y, en ocasiones, en las prácticas mágicas. Antes de la generalización de los medicamentos elaborados de forma industrial, solían prescribirse remedios compuestos por hierbas, muchos de ellos efectivos.

³ Francisco López de Gómara, *Historia general de las Indias*. T. I, Calpe, Madrid, 1922, p. 234



"Mapa detallado de la zona de las Molucas, hoy Indonesia"

Fuente: *The Times Atlas of the World*, comprehensive edition, Times Books, London, 1983, plate 19.

La búsqueda de la ruta occidental hacia el oriente

Mientras los portugueses emprendían sus grandes viajes marítimos hacia la India, de manera paralela la unión entre las coronas de Castilla y Aragón se consolidaba como un reino unificado. El incipiente Estado se cimentó en dos pilares: la reconquista y la Religión.

Al caer Granada en 1492 en manos de los Reyes Católicos se concluyó la conquista de territorios musulmanes en la península Ibérica. A continuación se decidió la imposición del cristianismo como religión de Estado, y por ende, la única que podían profesar los súbditos y vasallos españoles. Por tanto, se obligó tanto a musulmanes como a judíos en los territorios hispanos a la conversión masiva, si no la aceptaban su único camino era el exilio.

Las circunstancias fueron propicias para que el navegante Cristóbal Colón, al servicio de grandes mercaderes, encontrara en la Corte hispana quien avalara su proyecto de navegación hacia el occidente. Así, Colón buscó quien invirtiera en esta empresa. Quienes se interesaron fueron Luis de Santángel y Gabriel Sánchez, ambos reunieron capital suficiente para la preparación del viaje y esperaban que esta aventura les abriera nuevos mercados en el oriente. Los dos formaban parte de la comunidad de conversos judío-aragoneses, que estaban al servicio de la Corona del Reino de Aragón y fueron consejeros de Fernando "El Católico".

La Corona y Cristóbal Colón acordaron los términos de su viaje en las Capitulaciones de Santa Fe, contrato que dio sustento legal al posible éxito. Colón zarpó de España al mando de tres navíos: La *Niña*, la *Pinta* y

la *Santa María*, el 3 de agosto de 1492, un día después de la fecha de expulsión de judíos de España. Llevaba Colón para los cálculos en su navegación la obra *Almanache Perpetuo* de Abraham Zacuto⁴. Navegó al occidente rumbo por donde encontró algunas islas; la primera el 12 de octubre de 1492, cosa ya segura antes de zarpar por la supuesta experiencia del navegante anónimo⁵. El hecho relevante fue que estas regiones estaban pobladas y que Colón regresó a Europa con éxito. Las islas que descubrió en su navegación, las convirtió en sus cartas en antesala del Oriente⁶.

El primer viaje colombino provocó una discusión entre Portugal y la Corona española, que había avalado al navegante; pues al parecer la ruta que Colón llevó no invadía el dominio portugués, no así su éxito, pues al encontrar islas orientales, se adelantaba a su rival lusitano en sus dominios legalizados en las Bulas *Romanus Pontifex e Inter Coetera*; ésta última expedida en 1493 por el Papa Calixto III y que extendía la legalización dada en la anterior - la *Romanus Pontifex* - hasta las Indias⁷.

Los portugueses temerosos de perder sus concesiones papales buscaron pactar con los hispanos. Así, en 1493 las coronas ibéricas buscaron un acuerdo que les permitiera asegurar legalmente sus dominios - las dos pensando en la conquista de territorios orientales. Para ello recurrieron al Papa como arbitro territorial.

⁴ Véase en Eva Alexandra Uchmany, "Las dos rutas hacia la india...", p. 96.

⁵ Juan Manzano Manzano, *El secreto de Colón: el Predescubrimiento*. 3 ed. Cultura hispánica- Instituto de Cooperación Iberoamericana, Madrid, 1989, XXXI+927 p.

⁶ Véase al respecto Juan Gil. *Mitos y utopías del descubrimiento. I Colón y su tiempo*. Editorial Alianza, Madrid, 1989. 302 p.

⁷ Eva Alexandra Uchmany, "Las dos rutas hacia la India...", p. 89.



“Primera ilustración de las islas descubiertas por Cristóbal Colón”

Fuente: *Eyn schon hubsen lesen von etlichen inlen*. Strasburgo, 30 septiembre 1497 en *America Early. Maps of the New World*, editado por Hans Wolff, Prestel, Munich, 1992, p 27.

El Papa Alejandro VI⁸ confirmó los primeros acuerdos de las Coronas expidiendo el 3 de mayo de 1493 la Bula *Inter Caetera I*, y al día siguiente, la *Inter Caetera II*, por la que repartía el mundo por medio de una línea imaginaria trazada en la superficie del planeta en dos esferas de dominio: la región occidental de la línea para Castilla y la oriental para Portugal. Esta división imaginaria correspondía al meridiano que corre a 100 leguas (320 millas) al oeste de las islas Azores o de las islas del Cabo Verde.

La decisión papal respetó las rutas ya establecidas. Primero cedió a Castilla, al igual que años antes a Portugal, el dominio de las regiones a explorar en la empresa atlántica:

“(...) concede a los dichos Señores Reyes Catholicos, y a sus herederos, y subseores en los Reynos De Castilla, y León, que las dichas Yslas, y tierras, que en su nombre estaban descubiertas, o se descubriesen, pudiesen usar y gozar, de todas las gracias, privilegios, esempciones, libertades, facultades, inmunidades, letras o indultos que por la Santa Sede Apostolica estaban concedidos a las partes de Africa, Guinea y La Mina a los Reyes de Portugal (...)”⁹

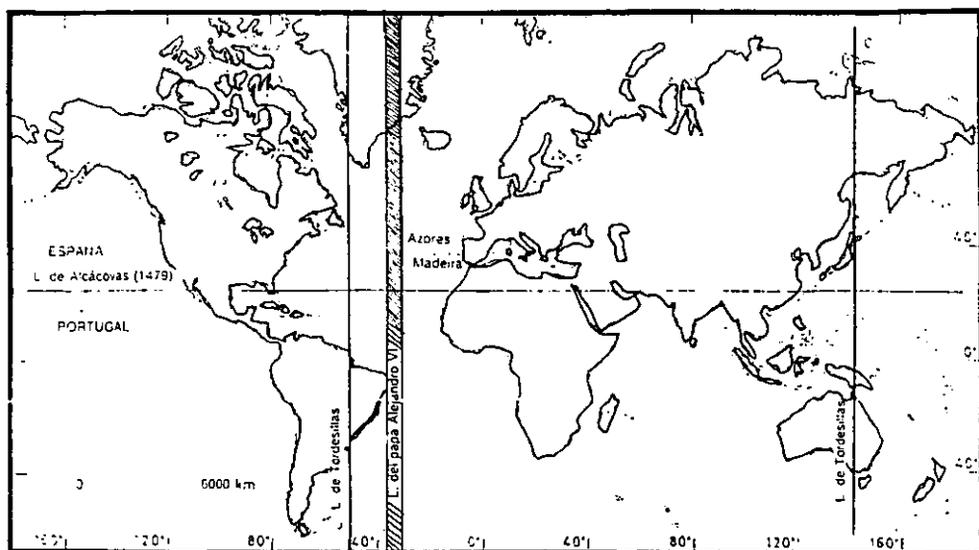
Después, con respecto a la ruta occidental, la aseguró de forma exclusiva para Castilla con la legalización de cualquier tierra o isla que se descubriese o explorase hacia el occidente, así se expresa en la bula *Dudum Siquedem* expedida el 26 de septiembre de 1493:

“(...) estiende, y amplía la dicha concesión, y donación con todas las clausulas de su Bula, a todos, y cualesquier Yslas, y tierras firmes halladas, y descubiertas, y que se hallaren, y se descubriesen navegando y caminando hazia el occidente y medio día, ó estas sean en las partes occidentales, y meridionales o en las orientales o a Yndia. Que en todo, y por todo pertenezcan a los dichos Señores Reyes Catholicos, herederos y subseores.”¹⁰

⁸ Alejandro VI: Rodrigo Borgia o Borja, nació en Jativa, España fue elegido Papa el año de 1492. murió en 1503.

⁹ Sacado de la bula *Eximie Devotionis sinceritas* (3 de mayo de 1493) en Balthasar de Tobar, *Compendio hulario Índico* t.I, EEHAS, 1954, p.15.

¹⁰ *Ibidem*, p. 18 -19.



"La división del mundo: la línea de demarcación papal (1493) y los acuerdos entre las coronas ibéricas de Alcáçovas (1479) y Tordesillas (1492)"

Fuente: Oliveira Marques, A.H., *Historia de Portugal. Desde los tiempos más antiguos hasta el gobierno de Pinheiro de Azevedo*. Fondo de Cultura Económica, México, 1983, p. 233.

De esta manera la ruta del cabo de Buena Esperanza quedó reservada para los lusitanos.

Posteriormente, arreglos directos entre las dos coronas concluyeron con la firma del Tratado de Tordesillas el 7 de Junio de 1494. El pacto recorrió la línea de demarcación papal de 100 leguas a un total de 370 (1184 millas) al Oeste de las islas del Cabo Verde¹¹.

Un obstáculo inesperado: el Nuevo Mundo

Después del primer viaje de Colón, a principios del siglo XVI, varias expediciones castellanas iniciaron la exploración y conquista de las tierras de occidente que fueron llamadas Indias Occidentales. Uno de los establecimientos se ubicó en la región llamada del Darién¹². Esta región fue explorada y conquistada por Vasco Nuñez de Balboa, quien gracias a la nueva dada por los aborígenes acerca de la existencia de una "agua" cruzando la tierra, salió a explorar guiado por los propios indígenas. Después de un arduo camino que realizó a pie junto con sus hombres y los guías diviso el 25 de septiembre de 1513, desde la cima de una montaña, un mar situado al sur, rumbo por el que tomó su nombre: la Mar del Sur.

El descubrimiento del Mar del Sur significó que las tierras encontradas por las exploraciones iniciadas por Colón formaban parte de un continente, el cuarto. Esto fortaleció la búsqueda de un tránsito entre el océano Atlántico o Mar del Norte y el recién descubierto Mar del Sur,

¹¹ La línea o meridiano papal debido a su inexactitud y al interés de las coronas de pactar una división efectiva, acordaron en Tordesillas recorrer el meridiano 370 leguas (1184 millas) al Oeste de las islas del Cabo Verde.

¹² Darién: Actualmente parte del territorio de la República de Panamá.

posteriormente nombrado océano Pacífico, que sería el camino de la navegación directa hacia el Oriente.

Desde España se impulsaron nuevos proyectos para llegar a las regiones orientales. Sin embargo lo hicieron con la consideración de que en la segunda década del siglo XVI, los navegantes portugueses ya estaban establecidos en la costa de la India. Incluso los lusitanos exploraron y se asentaron en unas tierras aun más lejanas hacia el oriente, buscando el centro de producción de las especias: las Molucas.

Fernando de Magallanes: la ruta del estrecho

Fernando de Magallanes era descendiente de 'fidalgos de cota de armas'. De sus primeros años no se conoce mucho, excepto que fue paje de los reyes lusitanos Leonor y Manuel I. Posteriormente, se alistó en la gran armada del Virrey de la India don Francisco de Almeida que zarpó del Tajo el 25 de marzo de 1505. Después regresó a Lisboa, y en 1508 volvió a alistarse en una expedición hacia el Índico. En su estancia en la India Portuguesa participó en batallas en Quiloa y Sófala en África, en Cochín en la India, y en la península de Malaca. En éste lugar - Malaca - tomó parte en la conquista del puerto en 1510, también allí enlazó amistad con Francisco Serrano, quien llegaría a las islas Molucas y permaneció en ellas nueve años.



“En el siglo XVI los viajes portugueses por mar no eran sólo cuestión de exploraciones pacíficas y de comercio rentable; a menudo suponían conflictos armados con enemigos a bordo y en tierra”.

Fuente: David Brimingham, *Historia de Portugal*, Cambridge University Press, New York, 1995, p. 43.

Magallanes regresó a Portugal, no sin antes participar en una expedición contra los musulmanes en África. Llegó a la Corte lusitana en 1512, pidiendo al Rey que reconociera sus servicios por medio del aumento de su *moradia*. La *moradia* era un reconocimiento que daba prestigio y elevaba la nobleza de Magallanes. El Rey Manuel negó tal petición, entonces Magallanes no tenía expectativas: sus servicios en la India no eran reconocidos, se le tenía en poca valía, e incluso su valentía y experiencia, tanto en navegación como en la guerra en el Oriente, no contaban en nada. Ante esta situación, Fernando eligió desnaturalizarse del reino lusitano e incluso, junto con Rui Faleiro, astrónomo lusitano igualmente despreciado, se ofreció a servir al rival de Manuel, Carlos I de España¹³.

Fernando de Magallanes y Ruy Faleiro huyendo de Portugal llegaron a Valladolid en España. Allí el cronista Bartolomé de las Casas los conoció, en su obra deja constancia de ello¹⁴. Los lusitanos ofrecieron su proyecto de viajar hacia la fuente de las especias en 1517, ellos afirmaban que se encontraba en la demarcación española.

Primero buscaron al hasta entonces encargado de los asuntos de las Indias Occidentales, el Obispo de Burgos, Juan Rodríguez de Fonseca. Pero el recién llegado rey Carlos traía consigo a sus consejeros y entonces el Obispo los llevó con el Gran Canciller, quien lo comunicó a Carlos.

Las Casas explica que Magallanes llevaba un "globo bien pintado, en que toda la tierra estaba". Con este instrumento mostraba de manera práctica la ruta a seguir en su expedición: continuar navegando hacia el Sur hasta encontrar el estrecho y si no doblar para seguir el camino

¹³ Diego Barros Arana, *Vida y viaje de Magallanes*, Editorial Futuro, Buenos Aires, 1945, p. 17ss.

¹⁴ F. Bartolomé de las Casas, *Historia de Indias*, t. III, FCE, México, 1986, pp. 174-175

lusitano¹⁵.

En la venida de ambos portugueses, cabe decir que el círculo mercantil de Burgos, ciudad que sufría un declive comercial a causa del creciente polo económico de Sevilla, buscaba atraer a pilotos y marineros portugueses para obtener de ellos noticias de las rutas y productos que tenían los lusitanos y así buscar nuevos horizontes mercantiles¹⁶.

Magallanes llegó a Sevilla en 1517 donde logró acomodarse con el apoyo de los interesados en el negocio de la especiería, en especial el factor de la Casa de Contratación de Sevilla¹⁷ el burgalés Juan de Aranda y de Duarte Barbosa un portugués refugiado en Castilla.

Los lusitanos para fundamentar su proyecto de llegar a las Molucas y tomarlas en posesión en nombre del rey de España (Castilla y Aragón) Carlos I, calcularon el antimeridiano de la línea de Tordesillas (1494) en el hemisferio oriental. Éste funcionaba como frontera de las posibles conquistas españolas y portuguesas en el mundo asiático. Ellos suponían que la Especiería por su lejanía al Oriente y en correspondencia su cercanía al Occidente, podría estar en el lado hispano de la línea de demarcación¹⁸.

El proyecto de los portugueses fue presentado al Rey Carlos I de España en 1518. En lo que toca a la ruta se esperaba que al navegar hacia el Sur se encontraría el estrecho que permitiera cruzar del Atlántico al Mar del Sur para así abrir la vía marítima hacia la Especiería.

¹⁵ *Ibidem*

¹⁶ Véase en Gudrun Lenkersdorf, "La carrera por las especias" en *Estudios de Historia Novohispana*, Instituto de Investigaciones Históricas, Universidad Nacional Autónoma de México (en adelante UNAM), 1997, vol. 17, p. 18.

¹⁷ La Casa de Contratación de Sevilla: Institución dedicada a controlar las naves que partían al Nuevo Mundo, así como del conocimiento geográfico obtenido de las observaciones en los viajes; organizada por la Corona en 1503

¹⁸ Mapa "I - División del mundo."

La capitulación, el contrato directo entre los promotores de la empresa y la Corona que los avala legalmente, se firmó el 22 de Marzo de 1518. En ella se cedía la gobernación de las islas a Magallanes bajo el señorío de la Corona castellana.

La organización del viaje en tanto capital invertido fue una empresa mixta: el rey Carlos I de España, los mercaderes de Burgos con Cristóbal de Haro a la cabeza, y renombrados funcionarios reales participaron en ella. La Corona era la institución administrativa del reino y era común que sus funcionarios se relacionaran en varios negocios.

Carlos I destinó 5000 ducados para el aparejo, a nombre de Haro se aportó 1, 616, 781 maravedis¹⁹, la quinta parte de la inversión total, que se calcula en 8 334 335 maravedis²⁰.

Después de un año de preparativos la armada de Magallanes estuvo lista para zarpar; a pesar de las pugnas de los círculos mercantiles de Sevilla y Burgos²¹. Ambas ciudades representaban dos ejes comerciales distintos uno dirigido hacia el Atlántico y el otro hacia los países del Norte de Europa. Con la llegada de oro y perlas, los productos del Norte de España se dirigieron hacia Sevilla en detrimento de Burgos. Otros obstáculos para la expedición fueron: los intentos constantes de Portugal para impedir²², la xenofobia hispana al participar varios portugueses en

¹⁹ Acerca de los montos de la inversión de Haro y del Rey véase en Juan Gil, *Mitos y utopías del descubrimiento. T. II. El Pacífico*. Alianza Editorial, Madrid, 1989, p. 14 y 17.

²⁰ "Relación del coste que tuvo la armada de Magallanes" en Martín Fernández de Navarrete, *Colección de viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo XV* (en adelante *Colección de viajes*). Ediciones Atlas, Madrid, 1964, doc. XVII, pp. 502-517 (BAE, 76)

²¹ Véase en Gudrun Lenkersdorf, "La carrera por las especias", p. 18

²² "Carta escrita en Sevilla al Rey de Portugal por Sebastián, su factor sobre las contrariedades que sufría Magallanes, y de sus diligencias y persuasiones para que él y Falero se volvieresen a Portugal." (18 de julio 1519) en *Colección de viajes*, doc. XV, pp.496-498 (BAE, 76)

las naves y el enloquecimiento temporal de Rui Falero²³.

La expedición de Magallanes la formaban cinco navíos: la nao capitana *Trinidad*, al mando del Capitán Mayor Fernando de Magallanes; la *San Antonio*, con Juan de Cartagena como Capitán y Veedor de la Armada²⁴; la *Concepción*, al mando de Gaspar de Quesada²⁵; la *Victoria* iba al mando de Luis de Mendoza; y la *Santiago* con Juan Serrano como su Capitán. Las naves zarparon de Sevilla el día 20 de septiembre de 1519 con un total de 265 tripulantes²⁶.

La Armada navegó por el Atlántico con rumbo al Sur, cruzó el Ecuador perdiendo de vista la estrella polar²⁷. Durante la travesía hubo diferencias entre Magallanes y Juan de Cartagena "su conjunta persona"²⁸, de aquí que el Veedor fuera apresado y que su lugar en la capitania de la *San Antonio* fuera a parar en manos de Álvaro de Mezquita, primo de Magallanes²⁹.

Uno de los pilotos de la Armada, Andrés de San Martín, se encargó de vigilar el rumbo que Magallanes seguía. Por ello, cuando las naves llegaron al continente el piloto San Martín calculaba la latitud de algunos puntos geográficos de la costa, estableciendo un derrotero a seguir en viajes posteriores.

²³ "(...) del bachiller no se haga caso, duerme poco y anda casi fuera de seso (...)" en "Extracto de una carta escrita al rey de Portugal por Álvaro de Costa sobre las reclamaciones que había hecho con Carlos V y sus ministros para que se admitiese a Magallanes a su servicio" en *Colección de viajes*, doc. V, p. 478 (BAE, 76)

²⁴ "Extracto del título de veedor general de la armada a Juan de Cartagena" en *Colección de viajes*, doc. IX, p. 481 (BAE, 76); "Extracto de título de Capitán de la tercera nao de la armada a Juan de Cartagena" en *Colección de viajes*, doc. X, p. 481 (BAE, 76)

²⁵ "Extracto del nombramiento de capitán del cuarto o quinto navío de la armada a Gaspar de Quesada" en *Colección de viajes*, doc. XI, p. 481 (BAE, 76)

²⁶ En *Colección de Viajes*, t. II, pp. 421-429. (BAE, 76)

²⁷ Antonio de Pigafetta, *Primer viaje alrededor del mundo*, 2 ed., edición de Leoncio Cabrero, Historia 16, Madrid, 1988. p.58. (En adelante *Primer viaje*)

²⁸ "Declaraciones que el alcalde de Leguizano tomó al capitán, maestre, y compañeros de la nao *Victoria*" en *Colección de viajes*, doc. XXV, p. 581. (BAE, 76)

²⁹ *Ibidem*. p. 582.

En abril de 1520 decidió Magallanes invernar en el puerto que nombró de San Julián³⁰. En los primeros días de abril Juan de Cartagena encabezó un motín en contra de Magallanes, que lo había destituido del mando y apresado. Él que venía como “conjunta persona” del capitán por orden de Su Majestad no aceptó el trato que le dio el portugués, de tal manera que alzó junto a Gaspar de Quesada capitán de la *Concepción* y Luis de Mendoza, capitán de la *Victoria*. Los amotinados tomaron tres de las cinco naves: la *Victoria*, la *San Antonio* y la *Concepción*; sólo la *Trinidad* y la *Santiago* mantuvieron lealtad a Magallanes.

El Capitán General actuó rápido envió un batel, una lancha, al mando del alguacil Gonzalo Gómez de Espinosa y otros seis hombres a la nao *Victoria*. En la nave ajusticiaron al capitán Luis de Mendoza y recuperaron la nave. Luego, Magallanes aprovechó la nave capitana para impedir la huida de las otras dos. Abrió fuego sobre la nao *San Antonio* que se rindió. Quedó sólo la nave *Concepción* al mando de Juan de Cartagena que no tuvo otra opción y también se rindió a Magallanes.

Las sentencias a los sublevados fueron severas: se desembarcó y luego se descuartizó el cuerpo de Luis de Mendoza, se degolló y descuartizó a Gaspar de Quesada y la pena a Juan de Cartagena y al clérigo Pedro Sánchez de la Reina fue el destierro en esas inhóspitas costas.

En mayo naufragó la nave *Santiago* que había sido enviada a explorar. Toda su tripulación y su carga se salvaron.

A causa de las muertes en el motín, el 21 de julio se distribuyeron los cargos de la siguiente manera: Álvaro de Mezquita, primo de Magallanes, capitán de la *San Antonio*, Juan Serrano, fiel al Capitán

³⁰ *Primer viaje*, p. 70.

General, que era capitán de la nave *Santiago* pasó a la *Concepción*, y Duarte Barbosa, cuñado de Magallanes³¹, capitán de la *Victoria*.

En agosto de 1520 se ejecutó el destierro a Juan de Cartagena y al clérigo de la Reina, dejándolos en tierra al partir la flota el 24 de agosto del puerto de San Julián.

Para la exploración de la costa se mandaba a la nave *San Antonio*. El 28 de octubre ésta nao encontró una abertura en el continente. A la entrada de lo que parecía ser el estrecho se llamó a consejo a los capitanes y pilotos de la armada. En la reunión se decidió continuar en pos del camino a las islas Molucas.

Nuevamente se mandó la *San Antonio* a explorar, pero en esta ocasión no regresaría. Un motin encabezado por Esteban Gómez, piloto de la nave quien se había opuesto en el consejo a continuar con la navegación, y Jerónimo Guerra triunfó en la nave. Acto seguido, acordaron volver a España llevando preso a Álvaro de Mezquita. Fondearon en Sevilla el 6 de mayo de 1521³².

Magallanes decidió aventurarse por la abertura. Después de veinte días de dificultosa navegación el 27 de noviembre de 1520³³ atravesaron el estrecho, que nombraron de "Todos los Santos" y que posteriormente recibiría el nombre de su intrépido descubridor Magallanes. Las naves *Trinidad*, *Santiago* y *Concepción* izaron las velas en el océano Pacífico.

En diciembre de 1520 siguieron el rumbo hacia el Noroeste. Cruzaron de sur a norte el Ecuador en enero de 1521, y en febrero, a los

³¹ "Carta de Antonio de Brito al Rey de Portugal sobre algunos sucesos en la India y los del viaje de Magallanes" en *Colección de viajes*, doc. XXX, p. 595 (BAE, 76)

³² "Carta del contador Juan López de Recalde al Obispo de Burgos dándole cuenta de la llegada al puerto de las Muelas de la nao *San Antonio*, una de las que componían la armada de Magallanes, de la cual se separó en el estrecho" en *Colección de viajes*, doc. XXI, pp 528-532 (BAE, 76)

³³ *Primer viaje*, p. 75, la fecha que consigna Pigafetta es 28 de noviembre de 1520

cien días de viaje desde el estrecho encontraron algunas islas, que llamaron "Desventuradas". En marzo lograron rescatar bastimentos en las islas que nombraron de las Velas Latinas³⁴. Más tarde pasaron por las islas que llamaron de los Ladrones, donde hicieron escala e intercambiaron mercaderías por provisiones.

Las naves continuaron su navegación hasta encontrar un archipiélago que nombraron "San Lázaro", mismo que vendría a ser llamado con el paso del tiempo "Filipinas", en honor del príncipe Felipe de España.

Muchos hombres de la tripulación murieron durante esta larga travesía por el océano Pacífico, por las enfermedades como el escorbuto, o por causa de la mala o incluso nula alimentación.

La flota llegó a la isla de Cebú, en el archipiélago de San Lázaro, el 7 de abril de 1521. En la isla, Magallanes con su experiencia obtenida en sus viajes asiáticos anteriores pactó con el señor local. Luego resolvió demostrar su poder en las artes de guerra enfrentando a un señor de una isla vecina, Mactan, quien se resistió a rendir obediencia al "rey cristiano" aliado de los castellanos. Debido a ello Magallanes enfrentó sólo con las fuerzas hispanas una batalla contra el señor de la isla, en la que murió el día 27 de abril de 1521.

Después de la muerte de Magallanes se eligieron a dos capitanes para sucederle: Duarte Barbosa, portugués su cuñado, y Juan Serrano español³⁵. Ambos aceptaron una invitación del señor local de Cebú para asistir a un convite y no obstante las advertencias de Serrano, se

³⁴ "Diario o derrotero del viaje de Magallanes desde el cabo de San Agustín en el Brasil, hasta el regreso a España de la nao *Victoria*, escrito por Francisco Albo" en *Colección de viajes*, doc. XXII, p. 539 (BAE, 76)

³⁵ "Carta de Antonio Brito al rey de Portugal..." en *Colección de viajes*, doc. XXX, p. 595 (BAE, 76); *Primer viaje*, p. 112

presentaron juntos con algunos otros principales hispanos. En efecto, el convite fue una trampa donde los naturales mataron a los castellanos.

Las naves estaban surtas cerca de la playa donde se realizó el banquete, y sus tripulantes fueron testigos de como Juan Serrano era capturado en la playa, y al ver lo ocurrido los marineros izaron las velas y se alejaron.

Ante tal pérdida, los castellanos decidieron quemar la nave Concepción por no ser suficientes para manejar una escuadra de tres navíos. Luego se eligió al lusitano Juan de Caraballo como Capitán General, y siguieron su navegación. Al encontrarse con otras embarcaciones, algunas de ellas fueron tomadas y capturados sus tripulantes, buscando un guía que los llevara a las Molucas.

El 9 de julio de 1521 llegaron las dos naves castellanas a Borneo, donde el rey los recibió de manera amigable. Pero las sospechas eran grandes, la tensión entre los castellanos y los naturales creció y al mandar a alguna tripulación por brea, y retrasarse los hispanos decidieron tomar rehenes. Ellos capturaron unas naves o paraos en que iba un príncipe de las islas, ellos esperaban que pactarían el regreso de los cinco enviados a cambio de los prisioneros tomados; pero el capitán Caraballo soltó al prisionero a cambio de una cantidad de rescate, y después de soltarlo se alejaron las naves castellanas de Borneo y se enfilaron rumbo al Este.

En septiembre de 1521 se destituyó a Juan Caraballo y se eligió a Gonzalo Gómez de Espinosa, Capitán General en la *Trinidad* y a Juan Sebastián Elcano como capitán de la *Victoria*³⁶. Las dos naves continuaron atacando a los navíos isleños hasta que un prisionero moro las guió hacia las Molucas, llegando a la isla de Tidore el 9 de noviembre de 1521.

³⁶ "Declaraciones que el alcalde de Leguizamo..." en *Colección de viajes*, doc XXV , p. 583 (BAE, 76)

En aquella isla pactaron con los señores: Zuratan-Manzor que nombraron "Almanzor señor de Tidore"; con Corala, señor de Terranete el 11 noviembre; con Luzuf señor de Gilolo el 6 de noviembre; y con los señores de Maquian 19 de noviembre y Bachian el 17 de diciembre. Éste último ya había peleado contra los portugueses³⁷.

Los navegantes comerciaron las preciadas especias, en especial el clavo. Pero, la codicia ocasionó que la nave capitana, la *Trinidad* se sobrecargara con cerca de 1000 quintales de clavo. Como consecuencia, la nave *Trinidad* hizo agua por la quilla, es decir, presentó daños o rupturas y por ello no zarpó³⁸.

La reparación de la *Trinidad* tardaría tres meses, ya que se necesitaba descargarla y darle carena (reparar el casco de la nave). Durante las reparaciones se construyó una fortaleza castellana en Tidore. El capitán Gómez de Espinosa de la nave *Trinidad* intentó regresar por el camino oriental, dirigiéndose al Darién³⁹. Zarpó con 50 hombres el 6 de abril de 1522 desde el puerto de Zamafo en la isla de Gilolo⁴⁰.

Por su parte, los portugueses al mando de Antonio de Brito llegaron el 24 de junio de 1522, y construyeron en Terranete el fuerte que nombraron de San Juan. Años antes, había estado en aquellas islas el portugués Francisco Serrano, muy amigo de Magallanes. Él logró acomodarse como capitán del señor de Terranete en sus guerras con sus vecinos. Murió poco tiempo antes de la llegada de los castellanos a las islas.

³⁷ "Extracto" en *Colección de viajes*, p. 455. (BAE, 76) , "Extracto hecho por don J. B. Muñoz de las paces hechas por los castellanos con los reyes o señores de las islas del Maluco" en *Colección de viajes*, doc. XXVII, pp. 587-588 (BAE, 76)

³⁸ "Declaraciones que dieron en Valladolid Gonzalo Gómez de Espinosa. Gines de Mafre y Leon Pancaldo, sobre los acontecimientos de la nao *Trinidad* e las Molucas" *Colección de viajes*, doc XL, p. 640 (BAE, 76)

³⁹ "Carta de Antonio Brito..." en *Colección de viajes*, doc XXX, p. 594 (BAE, 76)

⁴⁰ "Declaraciones que dieron en Valladolid..." en *Colección de viajes*, doc. XL, p.642 (BAE, 76)

La nave *Trinidad* se enfrentó a condiciones adversas. La ruta que se proponía llevar con rumbo al Este, sólo la llevaría a encontrarse con corrientes superficiales de viento que van de Este a Oeste, e incluso con la contracorriente ecuatorial que también lleva esta dirección. La nave al no poder continuar su viaje hacia el Este, se vio precisada a regresar.

Durante este intento de retornar por el océano Pacífico recorrieron 900 leguas y llegaron hasta 40° N⁴¹. En este viaje murieron 30 marineros de la nave, lo que obligó al capitán ya en las cercanías de las Molucas a pedir auxilio a los portugueses.

El capitán lusitano envió a García Manrique y a Gaspar Gillo con una carabela para llevar el navío *Trinidad* a la fortaleza portuguesa. Al llegar tomaron todas las cartas, astrolabios, cuadrantes y derroteros que encontraron a bordo. En la fortaleza de San Juan los que volvieron en la *Trinidad* encontraron a los hombres que quedaron en el fuerte castellano en Tidore dejado al partir.

Los pocos marineros de la *Trinidad* que volvieron fueron entre otros: Gonzalo Gómez de Espinosa, Leon Pancaldo, Juan Bautista de Pocero, Juan Rodríguez Sordo, Gines de Mafra, Diego Martín, Bartolomé Sanches, Antón Moreno, Luis de Veas, Juan Navarro, San Remo y Malo, Francisco de Ayamonte, Antonio de Bazaza, Juan de Sagredo, Antonio , Girónimo García y Pedro de Huelva⁴²

Antonio de Brito tomó para mayor resguardo al maestre Juan Bautista, al contra maestre y al escribano. La razón era que ellos conocían la ruta llevada. También tomó al carpintero pues su oficio era necesario en las fuerzas lusitanas.

⁴¹ "Carta de Antonio Brito..." en Colección de viajes, doc XXX, p. 594 (BAE. 76)

⁴² "Declaraciones que dieron..." en Colección de viajes, doc. XL, p. 644 (BAE. 76)

Los castellanos que fueron tomados prisioneros, luego de ser enviados a la India lograron acordar su regreso a España. Alguno de ellos se fugó como polizón en navíos rumbo a Portugal⁴³; otros regresaron por la ruta portuguesa y en sus barcos. Así lo hicieron Gines de Mafra, a quien le quitaron en Lisboa el libro del piloto Andrés de San Martín, y Gonzalo Gómez de Espinosa.

La nave *Victoria*: la única en volver de la especiería.

El navío *Victoria* zarpó al mando de Juan Sebastián de Elcano el 21 de diciembre de 1521 de Tidore. Iba cargado de 700 quintales de clavo⁴⁴, y llevaba las cartas y descripciones de la ruta del estrecho, así como la ruta por el océano Pacífico.

La embarcación *Victoria* navegó hacia el sur, llegó a la isla de Timor en febrero de 1522 donde cargó jengibre y sándalo. De allí partió por alta mar en busca del cabo de Buena Esperanza. En junio ya había pasado el cabo de África de Oriente a Occidente, y en el Atlántico se dirigió al norte. En Cabo Verde se dieron cuenta del día que habían ganado al navegar al occidente. En la isla de Santiago buscaron provisiones, pero al pagar con clavo las autoridades de Portugal los descubrieron e intentaron capturar. Dejando a 12 hombres cautivos Elcano zarpó rumbo a España, donde llegó a San Lucar de Barrameda el 6 de septiembre de 1522, con sólo 18 sobrevivientes.

⁴³ La aventura de Leon Pancaldo es única, salva su vida gracias a sus amigos genoveses que lo llevaron a Mozambique, de allí sobornó a dos marineros para viajar a Portugal. *Ibid*

⁴⁴ Martha de Jarmy Chapa, *La expansión española hacia América y el Océano Pacífico. II La Mar del sur y el impulso hacia el oriente*. México, Fontamara, 1988, p. 109.

La tripulación que llegó a España estaba integrada por: Juan Sebastián Elcano capitán, Francisco Albo piloto, Miguel Rodas maestre, Juan de Acurio contra maestre, Martín de Yudicibus merino, Enrique de Bustamante barbero, Aires condestable, los marineros: Diego Gallego, Nicolao de Nápoles, Miguel Sánchez de Rodas, Francisco Rodríguez, Juan Rodríguez de Huelva y Antón Hernández Colmenero, los grumetes: Juan de Arratia, Juan de Santander y Vasco Gómez Gallego, Juan de Zubieta paje y Antonio Pigafetta sobresaliente. También llegaron tres naturales de Tidore⁴⁵.

Con la llegada en la nave *Victoria* de las escrituras, cartas y descripciones del viaje, así como del clavo en 381 costales⁴⁶; se consolidó el plan para enviar otra armada a comerciar con las islas Molucas. Así, se organizó en 1522 La Casa de Contratación de la Especiería ubicada en La Coruña⁴⁷, que por su situación geográfica era propicia para el comercio con el norte de Europa. El Emperador nombró a Cristóbal de Haro factor de la misma. En esta Casa de Contratación se inició la preparación de otra armada.

⁴⁵ "Apuntes de los gastos que causó la descarga de la nao *Victoria*, y noticia de la especiería que trajo de su viaje.", en *Colección de viajes*, doc. XXIII, pp. 556-557 (BAE, 76)

⁴⁶ La mercancía descargada de la nao *Victoria* se vendió en Amberes por acción del factor de la Casa de Contratación de la Especiería Cristóbal de Haro, en particular su agente Diego Díaz. Un total de 381 costales de clavo que pesaron entre 524 y 528 quintales, además se trajeron muestras de canela y nuez moscada. "Apuntes de los gastos..." en *Colección de viajes*, doc. XXIII, pp. 556-557 (BAE, 76). Lo que se obtuvo en la venta sirvió para costear las guerras europeas del Emperador Carlos V. Gudrun Lenkersdorf, "La carrera por las especias" en *Estudios de Historia Novohispana*. UNAM-Instituto de Investigaciones Históricas, México, 1997, vol. 17, p. 22.

⁴⁷ "Memorial al Emperador sobre las ventajas de una Casa de Contratación en La Coruña para el comercio de la especiería" en *Colección de viajes*, doc. I, p. 95 (BAE, 77)

La expedición al Moluco de Frey García Jofre de Loaisa.

Las coronas de España y Portugal se enfrentaron por la posesión de las islas Molucas, pues el regreso de la nave *Victoria* de la expedición de Magallanes fue la prueba de que los españoles estaban en Asia. Ambas coronas enviaron a sus delegados para pactar la posesión de las Molucas con base en la línea de división de Tordesillas. El tema central de las discusiones era la posibilidad de que las Molucas estuvieran dentro de la demarcación castellana.

Las reuniones se realizaron en abril y mayo de 1524, en Yelves y Badajoz. Al no acordar el derecho de posesión de aquellas islas, se suscitó una carrera por su conquista. En la Casa de Contratación de la Especiería, en La Coruña, se prepararon con la mayor presteza posible navios para la nueva armada. Para ello el rey expidió una Capitulación General para que quien quisiera invertir en la empresa marítima lo hiciera. Ofrecía para el efecto la exención de impuestos y la facilidad de inversión en la fabricación de navios⁴⁸.

Nuevamente Cristóbal de Haro, factor de la Casa, y los mercaderes de Burgos fueron los mayores inversionistas, junto con otros particulares que se interesaron como Diego Beltrán, miembro del Consejo de Castilla, y los banqueros alemanes de Carlos V: Juan Fúcar y Jerónimo Welser⁴⁹.

El rey nombró capitán de la Armada al comendador Frey Jofre García de Loaisa, caballero de la orden de San Juan y natural de Ciudad

⁴⁸ "Privilegios que concedió el Emperador a los naturales de estos reinos que armaran navios para ir al Moluco en la Armada de Loaisa" en *Colección de leyes*, doc.II, pp. 96-104 (BAE, 77)

⁴⁹ Gudrun Lenkersdorf. "La carrera por las especias", p. 23

Real. Quien además iba en calidad de Gobernador de las islas Molucas⁵⁰.

La armada estaba formada por siete navios: *Santa María de la Victoria* al mando de Frey García Jofre de Loaisa, *Sancti Spiritus* capitaneada por Juan Sebastián de Elcano, *Anunciada* cuyo capitán era Pedro de Vera, la *San Gabriel* al mando de Don Rodrigo de Acuña, *Santa María del Parral* bajo las órdenes de Don Jorge Manrique de Nájera, la *San Lesmes* cuyo capitán era Francisco de Hoces y el patache *Santiago* al mando de Santiago de Guevara.

La armada zarpó de La Coruña el 24 de julio de 1525 con 450 tripulantes, rumbo a la isla de Gomera⁵¹. De allí partieron el 14 de agosto hacia el estrecho de Magallanes. El primero de octubre se calculó la latitud en 3° 35' latitud Norte, y el 12 del mismo mes se cruzó el Ecuador hacia el Sur.

En diciembre ya estaban cerca del continente, luego costearon hasta 34° 20' S. El 29 de diciembre se separaron las naves⁵². El 14 de enero de 1526 encallaron cuatro de los navios en la boca de un río. En estas circunstancias Elcano mandó en busca del estrecho a un grupo de hombres por tierra. Los exploradores eran el piloto Martín Pérez de Elcano, el tesorero Bustamante, el clérigo Juan de Areizaga, el artillero Roldan y otros cuatro hombres.

Poco después llegaron las naves *Parral*, *Anunciada*, *Sancti Spiritus* y la *San Lesmes* al Cabo de las Vírgenes, que era la entrada del estrecho. En el sitio les dio una tormenta que causó el naufragio de la *Sancti*

⁵⁰ "Titulo de capitán general de la Armada y gobernador de las islas de Maluco", en *Colección de viajes*, doc. III, p. 104 (BAE, 77)

⁵¹ "Derrotero de viaje y navegación de la armada de Loaisa desde su salida de la Coruña hasta el 1 de junio de 1526: sucesos de la nao *Victoria* después de separada de la armada y descripción de las costas y mares por donde anduvo, dirigido todo al rey por Hernando de la Torre" en *Colección de viajes*, doc. XIV, pp. 125-126 (BAE, 77)

⁵² *Ibid* p 133

Spiritus. Luego al pasar la tormenta las tres naves restantes quisieron entrar al estrecho, pero un viento contrario lo impidió. Después, cuando la escuadra de tres naos logró por fin entrar al estrecho, mandaron a buscar a los naufragos de la nave *Sancti Spiritus*. En esta ocasión Andrés de Urdaneta y otros cinco hombres fueron enviados en su búsqueda⁵³. En el estrecho se encontraron con la primer misión exploradora, y juntos regresaron a las naves.

Por su parte la capitana, separada de las demás desde el 29 de diciembre, se dirigió nuevamente al sudoeste. Encontró a la nave *San Gabriel* y ambas navegaron juntas hasta el día 23 de enero de 1526, cuando encontraron al patache, que había sido mandado por Elcano a tierra para dejarles el mensaje de donde los esperaban.

Ese mismo día llegaron al sitio del naufragio de la *Sancti Spiritus* y continuaron hasta reunir las seis naves en el estrecho.

Al reunirse las naves, Loaisa mandó a Elcano a rescatar a los hombres y la carga de la nave que naufragó, Elcano cumplió su misión y regresó al estrecho. Pero, las condiciones climáticas no favorecieron el paso, así cada intento por entrar resultaba en la dispersión de las naves, que eran aventadas a mar abierto.

El Capitán General Loaisa en vez de invernar, arriesgó las naves en estos intentos por pasar lo más pronto posible el estrecho. Hasta que la situación fue insostenible porque cada intento por entrar al estrecho fracasaba y la nave capitana sufría más daños, el capitán decidió resguardarse y reunir las naves en el río de Santa Cruz el primero de marzo de 1526. En este sitio sólo se reunieron cuatro naves, pues las naos

⁵³ "Relación escrita y presentada al Emperador por Andrés de Urdaneta de los sucesos de la Armada del comendador Loaisa, desde 24 de julio de 1525 hasta el año 1535" en *Colección de viajes*, doc. XXVI, p.227 (BAE. 77)

Anunciada y *San Gabriel* se habían perdido de las demás.

Esas dos naves se encontraron en mar abierto, y cada capitán decidió que hacer con su barco. Así, Pedro de Vera en la *Anunciada* decidió ir en busca del cabo de Buena Esperanza, al no encontrar al resto de la armada. De este barco no se supo más nada. Por su parte la *San Gabriel* al mando de don Rodrigo de Acuña se quedó en la costa brasileña haciendo carga de “palo de brasil”. Se enfrentó a piratas franceses que tomaron la nave y dejaron al capitán y hombres en tierra sin bastimentos. Los castellanos lograron llegar a pie a Pernambuco, puerto lusitano en Brasil, desde donde intentan regresar a Castilla. Lo lograron hasta 1528 cuando volvieron a la península.

Las cuatro naves Santa María de la *Victoria*, *Santa María del Parral*, *San Lesmes* y el patache *Santiago* entraron al estrecho y navegaron por él, con tiempo alternativamente bueno y malo. Y con gran dificultad el 25 de mayo de 1526 salieron al océano Pacífico⁵⁴, dejado atrás el Cabo Deseado que era la salida del estrecho.

El rumbo que siguieron fue el noroeste hasta que el primero de junio de 1526, a unas 157 leguas del Cabo Deseado, una tormenta dispersó las naves⁵⁵. En adelante la nave capitana navegaría sola.

De las tres naves restantes que salieron al Pacífico naufragó el navío *San Lesmes*, el patache o nave mensajera *Santiago*, de la que hablaremos más adelante, se desvió de su ruta. En tanto la nave *Santa María del Parral* llegó a Mindanao en el archipiélago de San Lázaro, en situación precaria. De su tripulación sólo tres marineros fueron rescatados por la nave *Florida* proveniente de la Nueva España.

⁵⁴ La fecha varía a 26 de mayo en “Derrotero de viaje y navegación...” en *Colección de viajes*, doc. XIV, p.142 (BAE, 77)

⁵⁵ *Ibidem*, p.142-143

Como en el viaje de Magallanes, durante la travesía pacífica sucedieron muchas muertes. El 26 de julio se traspasó el Ecuador, y cuatro días después murió el Capitán General Frey García Jofre de Loaisa. El sucesor de Loaisa fue Juan Sebastián de Elcano, quien murió el cuatro de agosto⁵⁶. Ante esta situación, se eligió como capitán a Toribio Alonso de Salazar, hidalgo montañés, que zarpó como contador de la nao *San Lesmes*.⁵⁷

La navegación continuó con rumbo Oeste, en septiembre llegaron a unas islas que identificaron como las islas de los Ladrones⁵⁸. Luego, el cinco de septiembre se acercó una canoa en la que iba Gonzalo de Vigo⁵⁹, marinero de la nave *Trinidad*. Lo rescatan y en adelante de Vigo sería su traductor y guía.

El 13 de septiembre murió el capitán Toribio Alonso y se eligió a Martín Iñiguez de Carquizano⁶⁰, natural de villa de Elgoybar. Bajo su mando se siguió navegando al sur oeste.

El 15 de octubre de 1526 la nave estaba muy cerca de la isla de Cebú, pero no recaló en ella, sino que navegaron al sur para llegar directamente a las Molucas. La nao Santa María de la *Victoria* el cuatro de noviembre de 1526 llegó al puerto de Zamafo en Gilolo⁶¹.

El gobernador de Zamafo 'Bubacar' los recibió amistosamente. En este puerto un esclavo que había huido de los portugueses les sirvió de

⁵⁶ "Relación escrita y presentada al Emperador por Andrés de Urdaneta..." en *Colección de viajes*, doc. XXVI, p.229 (BAE, 77)

⁵⁷ "Relación sumaria del viaje del comendador Loaisa que dieron Andrés de Urdaneta y Macías delPoyo y de sus propios sucesos, desde el 24 de julio de 1525 hasta el 4 de septiembre de 1536" en *Colección de viaje*, doc. XXII, p.204 (BAE, 77)

⁵⁸ "Derrotero de viaje y navegación..." en *Colección de viajes*, doc. XIV, p.147 (BAE,77)

⁵⁹ "Declaración que dio Juan de Mazuecos sobre el viaje del comendador Loaisa a las Molucas y de lo ocurrido en aquellas islas" en *Colección de viajes*, doc. XXI, p. 201 (BAE, 77)

⁶⁰ "Relación escrita y presentada al Emperador por Andrés de Urdaneta..." en *Colección de viajes*, doc. XXVI, p.230 (BAE, 77)

⁶¹ "Derrotero de viaje y navegación..." en *Colección de viajes*, doc. XIV, p.151 (BAE,77)

lengua. Posteriormente, los castellanos zarparon el 18 de noviembre hacia las Molucas donde pactaron con el *Zamorin*, título de los gobernadores isleños, de Tidore.

El gobernante de la isla buscaba defenderse de los portugueses establecidos en Terranete. Y los españoles intentaban fortalecer su posición, pues como medida de la alianza construyeron tres baluartes en la isla Tidore, donde se descargó la artillería, la pólvora y las armas.

El capitán de la fortaleza de San Juan en Terranete don García Henríquez, al enterarse de la llegada de la nave castellana inmediatamente envió una carta al capitán Iñiguez de Carquizano requiriéndole para que abandonase las islas, si no le hundirían su nave⁶², a lo que el capitán y sus 105 hombres de la tripulación se negaron. De las palabras siguieron los hechos, dando inicio a una guerra por la posesión de las islas.

En el mes de enero de 1527 se iniciaron las hostilidades, los bandos estaban equilibrados pues ambos contaban con aliados isleños lo que les ayudaba a mantenerse. Pero, muy pronto los portugueses tuvieron la mano a la alza, se repusieron con los refuerzos que les llegaron de las bases de Malaca y Goa. Por su parte, los castellanos sólo contaron con un único refuerzo: el barco novohispano *Florida*.

En marzo de 1527 la nave capitana se echó a pique por los muchos daños que había recibido en los combates⁶³. Los portugueses y castellanos en ocasiones se reunían. En las pláticas los primeros continuaban requiriendo la rendición de los segundos; y ambos intentaban hacer la paz entre las islas, para así poder comerciar que era el interés común.

Los lusitanos emplearon todos los medios a su alcance para sacar a

⁶² Relación escrita y presentada al Emperador por Andres de Urdaneta..." en *Colección de viajes*, doc. XXVI, p. 232 (BAE. 77)

⁶³ "Derrotero de viaje y navegación..." en *Colección de viajes*, doc. XIV, p. 156 (BAE.77)

los pocos castellanos con quienes se enfrentaban: en las reuniones recurrían al veneno, también enviaban espías y saboteadores, y contaminaban los pozos de agua de los castellanos.

En mayo llegó de Malaca el capitán lusitano don Jorge de Meneses nombrado para comandar la fortaleza de Terranete⁶⁴. Al igual que Herniquez buscó al capitán castellano para pactar la salida de los hispanos. Para entablar las negociaciones se acordó una tregua. A los pocos días ésta se rompió.

El 11 de julio de 1527 murió envenenado el capitán Martín Iñiguez Carquizano, seguramente a manos lusitanas, luego los castellanos eligieron a Hernando de la Torre como su capitán⁶⁵. El capitán de la Torre se esforzó en la construcción de una fusta, barco, para suplir en algo la pérdida de la nao Santa María de la *Victoria*.

En medio de los enfrentamientos, llegó la nave *Florida* el 30 de marzo de 1528 a la isla de Tidore. La sorpresa fue grande para los castellanos que recibieron a la nave novohispana. Se descargó de la nave en el fuerte de Tidore la botica, dos piezas de artillería de bronce, muchas armas, entre ellas arcabuces y algunas balas de plomo.

Mientras tanto, en España los mercaderes de Sevilla organizaron otra expedición hacia las Molucas. Ésta fue encabezada por Sebastián Caboto, quien zarpó de la península Ibérica el 6 de abril de 1526. La armada estuvo mal equipada y sufrió escasez por fallas en la distribución y cálculo de las provisiones. A causa de ello la tripulación se negó a seguir al Sur con rumbo al estrecho y la armada exploró por cinco años la región del Río de Plata al sur del continente.

⁶⁴ *Ibidem*.

⁶⁵ "Carta de Pedro de Montemayor escrita desde cochín al rey de Portugal refiriéndole los sucesos ocurridos en el Maluco hasta el año 1533" en *Colección de viajes*, doc. XIX, p. 191 (BAE, 77)

La Casa de Contratación de La Coruña, controlada por comerciantes y banqueros burgaleses, inició los preparativos para enviar otra armada hacia las Molucas en 1528. Pero esos esfuerzos no se concretaron, debido a que el Emperador Carlos V vendió sus derechos a las islas de la especiería en 1529, mediante el Trato de Zaragoza.

El resultado de las navegaciones de las armadas de Magallanes-Elcano y de García de Loaisa fue descubrir el camino occidental hacia la especiería. Éste fue el difícil viaje a través del estrecho y de la larga navegación por el Océano Pacífico.

El navío *Florida* que fue parte de la primera armada que zarpó desde un puerto del Nuevo Mundo con rumbo al Occidente fue la primera en atravesar el océano Pacífico sólo por el hemisferio Norte, reconociendo las condiciones físicas de esta ruta.

III. LA ARMADA AL MANDO DE ALVARO SAAVEDRA CERÓN

Hernán Cortés, "el Empresario".

En 1521 se consumó la conquista de la ciudad de México Tenochtitlán, y Hernán Cortés se dedicó a explorar y extender el territorio conquistado, en especial las costas al Mar del Sur. Varias expediciones castellanas exploraron por los antiguos caminos prehispánicos las regiones de: Tututepec, Tehuantepec, Soconusco, Guatemala, Zacatula, Colima, Michoacán y Jalisco¹.

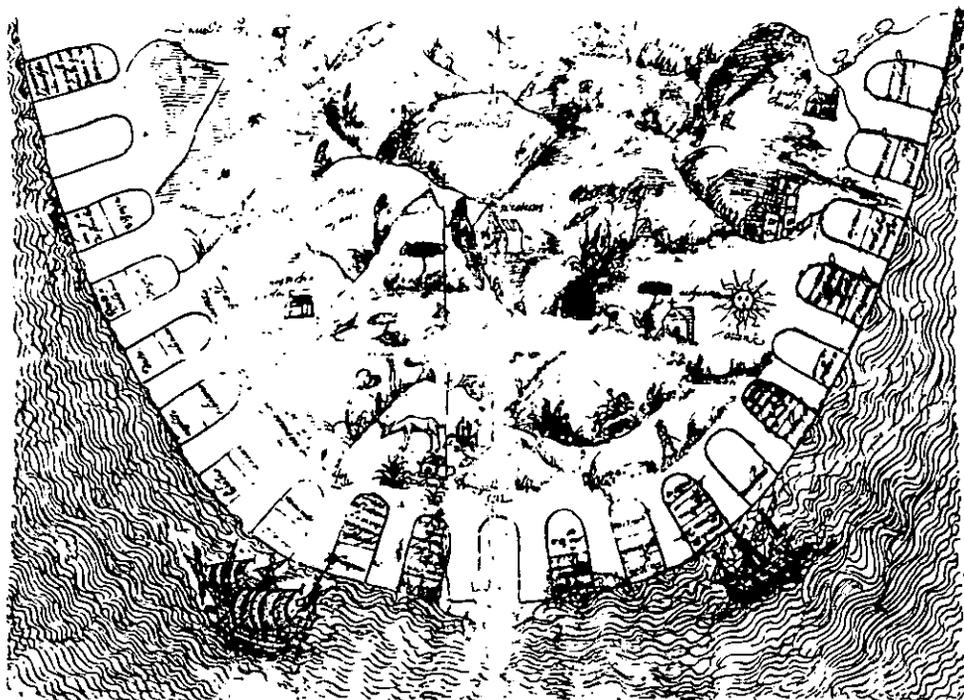
El descubrimiento del Mar del Sur en las costas novohispanas se realizó en los primeros meses de 1522, el propio Cortés lo refiere:

"(...) yo tenía, (...), alguna noticia, poco había de la otra Mar del Sur y sabía que por dos o tres partes estaba a doce o trece jornadas de aquí, y estaba muy ufano, porque me parecía que en el descubrir se hacía a vuestra majestad muy grande y señalado servicio,(...) despaché cuatro españoles. los dos por ciertas provincias y los otros dos por otras; e informados de las vías que habían de llevar y dándoles personas de nuestros amigos que los guiasen y fuesen con ellos. se partieron. Y yo les mandé que no se parasen hasta llegar a la mar, y que en descubriéndola tomasen posesión real y corporalmente en nombre de vuestra majestad, y los unos incluyeron cerca de ciento y treinta leguas por muchas y buenas provincias sin recibir ningún estorbo, y llegaron a la mar y tomaron la posesión, y en señal pusieron cruces en la costa della. Y después de ciertos días se volvieron con la relación del dicho descubrimiento (...)"²

Las expediciones delimitaron la geografía de la Nueva España, y confirmaron que sus costas eran las más cercanas a las regiones orientales.

¹ Jesús Amaya Topete, *Atlas mexicano de la conquista. Historia geográfica en 40 cartas*. FCE, México, 1958: carta 5 "Exploración radial".

² Hernán Cortés "Tercera Carta Relación, 15 mayo 1522", *Cartas y documentos*. Porrúa, México, 1969, pp. 191-192.



- "Mapa. Costas del Mar del Sur, Nueva España s XVI"

Anónimo
sin esc
Colores, 32 x 44 cm
979 / 1132
Mapoteca
A.G.N.

Cortés quien era Gobernador y Capitán General de la Nueva España, viajó hacia las Hibueras en 1524. Estaba impulsado por varios motivos entre ellos: el informe de su lugarteniente Pedro de Alvarado³ que le aseguraba la cercanía de un estrecho al sur. La expedición terrestre de Cortés hacia las Hibueras se realizó desde octubre de 1524 hasta mayo de 1526.

En ausencia del "Conquistador", los españoles que se quedaron en la Nueva España se disputaron el poder. La lucha se efectuó entre los favorecedores de Cortés y sus contrarios. Al volver a la ciudad en 1526, Cortés halló que sus enemigos habían despojado del poder a quienes él había nombrado, y esperaban lograr su exclusión definitiva de la Nueva España⁴. La situación empeoró para el Conquistador, pues pocos días después de entrar a la Ciudad de México llegó su Juez de Residencia: el licenciado Luis Ponce de León. El Juez le sustrajo a Cortés el cargo de Gobernador⁵.

Entre las acusaciones hechas contra "Conquistador", sobresale la expresada en las cartas del escribano Diego de Ocaña. El escribano llegó a

³ Véase "Relación hecha por Pedro de Alvarado a Hernán Cortés. 11 abril 1524" en *Historiadores primitivos de Indias*. t. I, Ediciones Atlas, Madrid, 1946, p. 459 (BAE, 22)

⁴ Véase al respecto de los conflictos en la Ciudad de México en ausencia de Cortés "Memoria de lo acaecido en la Ciudad de México desde la salida de Hernán Cortés a la muerte de Rodrigo de Paz, Temixtitan, 1526" en José Luis Martínez, *Documentos Cortesianos, t I 1518-1528*. (en adelante *Documentos cortesianos*) FCE-UNAM, México, 1993 doc. 64 p. 423-431.

⁵ El Juicio de Residencia de Hernán Cortés se suspendió por la muerte de Luis Ponce de León y de su sucesor Marcos de Aguilar. Ponce de León llegó a la ciudad de México el 4 de Julio de 1526 y murió el 20 del mismo mes; Aguilar murió en Marzo de 1527. A su muerte el tesorero Alonso de Estrada se encargó de la gobernación de la Nueva España. En las acusaciones a Cortés que se relacionan con el peligro de

las Indias en 1509 y luego pasó a la Nueva España en 1525. Ocaña era judío practicante, mandó dos cartas al Consejo de Indias en las que anotaba el peligro real que representaba Cortés, pues tenía muchos pueblos indígenas sujetos y hombres armados que le eran fieles, un verdadero ejército. Tanta era la preocupación que llegó a escribir que Cortés podría “morir con Corona”. Además, proponía al Rey que continuase la búsqueda de la ruta hacia las islas Molucas, pues con la obtención de las especias podría ganar muy buena renta, y con ello consolidar su poderío universal⁶.

No obstante las adversidades políticas, Cortés reiteró su ofrecimiento de ocupar sus propios navíos en la costa del Mar del Sur para el servicio de la Corona de España, esperando sólo una señal para enviarlos:

“Y si su majestad fuese servido de me mandar conceder las mercedes que en cierta capitulación envié a suplicar se me hiciesen cerca de este descubrimiento, yo me ofrezco a descubrir por aquí toda la Especiería y otras islas, si hubiera arca de Moluco y Malaca y la China, y aun de dar tal orden, que vuestra majestad no haya la especiería por vía de rescate,(...), sino que la tenga por cosa propia(...) yo me ofrezco (...)”⁷

independencia encontramos la de adquirir armamento y el tener un ejército privado. José Luis Martínez, *Hernán Cortés*. FCE, México, 1993

⁶ Acerca de Diego de Ocaña véase en Eva Alexandra Uchmany, “De algunos cristianos nuevos en la conquista y colonización de la Nueva España” en *Estudios de Historia Novohispana*, Instituto de Investigaciones Históricas, UNAM, vol. 8, 1985, pp. 280-284; “Cartas de Diego de Ocaña contra Hernán Cortés, México. 31 de agosto y 9 de septiembre de 1526” citadas por la Doctora Uchmany y en *Documentos Cortesianos*. doc. 59, pp. 391 – 401.

⁷ Hernán Cortés “Quinta carta relación, Tenuxtitlan 3 septiembre 1526” en *Cartas y documentos*. Porrúa, México, 1963, p. 320.

Mientras tanto, en la península ibérica la Corona sí se interesaba por el proyecto de navegación a la especiería, pero no iba a invertir hasta que emprendedores mercaderes de Burgos lo hicieran. Cristóbal de Haro⁸ encabezaba al grupo burgalés que invertía en las armadas hacia las islas Molucas. Él era el principal interesado en establecer un paso transcontinental aprovechando las bases en la Nueva España y en Panamá, a fin de unir los mares y llevar los productos orientales por tierras hispanas hasta la península.

Dos factores hicieron que cobrara importancia el paso terrestre transcontinental: el primero de ellos fue el cerciorarse de la inexistencia del estrecho en la región centroamericana, y el segundo, las dificultades enormes de la ruta de Magallanes.

Un documento representativo del plan del paso terrestre transoceánico es la "Instrucción al Gobernador de Castilla de Oro" Pedro de los Ríos, fechado en mayo de 1526. Aquí, la Corona le ordenó explícitamente a de los Ríos construir el camino a través del continente:

"Ansi mismo porque (...) uno de los mas principales medios por donde parece que puede conseguirse el trato y comercio de la especiería que cae dentro de los limites

⁸ Falta un estudio acerca de Cristóbal de Haro, no obstante entresacando los datos de varias fuentes se resume lo siguiente: había invertido en los viajes lusitanos hacia África (Guinea) y Asia, pero debido a que algunas de sus naves fueron hundidas y no recibió indemnización, salió de Lisboa hacia Castilla. Allí se asentó en Burgos y junto con los comerciantes locales patrocinó la expedición de Fernando de Magallanes. Haro consiguió que el Rey Carlos le diera el asiento de la especiería, con lo que se convirtió en el principal interesado en los proyectos orientales. Además fue el encargado de comercializar el cargamento de la nave *Victoria* y se le designó como Factor de la Casa de Contratación de la Especiería en La Coruña con sueldo de 120 000 maravedis anuales. Participó en la organización del viaje de Loaisa. La alianza entre los burgaleses y los Fúcares tuvo como agente a Cristóbal de Haro, quien en estos años tenía un gran poder financiero y por lo mismo disfrutaba de valimiento ante el monarca. Gudrun Lenkersdorf, "La carrera por las especias.", pp. 18.20, 23; Diego Barros Arana, *Vida y viajes de Magallanes*, Editorial Futuro, Buenos Aires, 1945, p. . Juan Gil, *Mitos y utopías del descubrimiento. II El Pacífico*, Alianza Editorial, Madrid, 1989, p. 23.

de nuestra demarcación es trayéndolo y navegándolo por la mar del Sur por ser tan breve la navegación para las dichas islas de Maluco y las otras partes donde lo hay, y para ello os parecido que entre tanto se allá el estrecho, que convenia mucha hacerse dos casas una en la ciudad de Panamá en la Costa del Sur y otra en la costa del Norte en la parte mas a propósito y ser respondiente y cercana a ella para que las armadas que nos enviamos y enviáremos a las dichas islas de Maluco y a otras partes de la especiería viniese a descargar en la dicha ciudad de Panamá y allí descargase y se truxese la especiería en carros o en bestias a la casa que estuviere para ello fecha en la dicha costa del Norte, y de la misma manera se podía pasar de la costa del norte a la dicha Panamá, las mercaderías y rescate que se ovieren de enviar de oro para Panamá, y todos son de parecer que de esta manera se podría mejor y con más seguridad y a menos costa hacer (...)”⁹

La Corona, con la misma intención de llegar al Moluco, había aprobado el ofrecimiento del Gobernador de la Nueva España, Hernán Cortés, de utilizar sus naves en la búsqueda de la especiería, aún antes de la última petición de septiembre de 1526. El Rey expidió en los siguientes términos una Cédula fechada el 20 de junio de 1526:

“(...) he visto que por vuestras cartas relaciones que habéis enviado, hacéis memoria de las cuatro carabelas o bergantines que tenidas hechos y echados al agua en la costa del Mar del Sur, y como decís que las tenidas hechas para el propósito de descubrimiento de la Especiería, por la gran confianza que yo tengo de vuestra voluntad para en las cosas de nuestro servicio y acrecentamiento de nuestra corona real, he acordado de encomendaros a vos este negocio.”¹⁰

Las condiciones físicas y humanas –socioeconómicas- fueron factores decisivos para que la primera expedición hacia el oriente partiera desde Nueva España y no de Panamá.

⁹ El documento está citado en Clarence Haring, *Comercio y navegación entre España y las Indias en la época de los Habsburgo*. FCE, México, 1979, p. 228 sacado del Archivo General de Indias. 139, I, I, lib. I.

¹⁰ Véase en “Cédula de Carlos V a Hernán Cortés, en que le encarga prepare una armada para buscar las de García de Loaysa y Sebastián Caboto, Granada 20 de Junio de 1526” en *Documentos cortesianos*, doc. 55, pp. 373-376.

La oportunidad se presentó: el patache Santiago.

Después del viaje de Magallanes-Elcano se envió una segunda expedición con rumbo a las Molucas. Ésta fue al mando de Frey García de Loaisa. Uno de los navíos, el patache de esta armada, se separó a causa de una tormenta de la flota en mayo de 1526 y después de navegar sin rumbo seguro arribó a la costa novohispana. La nave llegó a la Nueva España antes que la Cédula Real de junio de 1526, que llegara a su destino a aproximadamente a finales de septiembre de 1526, o en octubre.

El capitán del patache, Santiago de Guevara, viendo que se llevaban pocas provisiones en su barco decidió desviarse del camino de la Especiería para ir con rumbo septentrión hacia Panamá o a la Nueva España.

Al llegar a costas occidentales del continente y no conocer la ubicación de algún puerto en ellas, el patache no pudo desembarcar. Las circunstancias de desesperación dentro del pequeño navío obligaron a que en una caja de madera el capellán, Juan de Areizaga, se arriesgara a llegar a tierra junto con algunas mercaderías para rescatar. Areizaga logró llegar a nado a tierra firme, donde los naturales lo llevan a su pueblo donde el clérigo vio una cruz y se reconoció el territorio como cristiano. El cacique del pueblo ayudó a los hombres del patache y mandó un emisario al gobernador español para dar aviso a Cortés.

Debido a que el sitio donde tocaron tierra era la costa de Tehuantepec, que se encontraba relativamente bien comunicado con el altiplano, la noticia de su llegada llegó con rapidez a manos de Hernán Cortés.

El capitán del navío, Santiago de Guevára, planeó ir a la Ciudad de México para conversar con Cortés; quien estaba pronto a perder al cargo de Capitán General (6 septiembre 1526). Pero el capitán Guevara murió poco tiempo después, por el desgaste del viaje. Entonces el capellán Areizaga fue quien se entrevistó con Cortés en México. Ahí Areizaga entregó a Cortés una relación del viaje de la armada de Loaisa. Ésta narraba a grandes rasgos el viaje de la flota desde que zarpó de España, pasando por los sucesos en el estrecho y concluyendo con el arribo del patache a la Nueva España. Hernán Cortés envió este relato al Rey¹¹.

A la vez, él no desaprovechó las circunstancias. La oportunidad se presentó y no dudo en iniciar las gestiones para enviar, junto con el navío Santiago, barcos de su propiedad para formar una pequeña escuadra exploradora. La decisión tenía sólo una dificultad, "El Conquistador" no contaba con autorización real, y si actuaba en este periodo de gran tensión lo podían acusar de autónomo y de rebelde al reino.

El patache *Santiago* llevaba consigo, como cada uno de los barcos de la armada de Loaisa, el derrotero y las cartas de navegar de la expedición de Magallanes-Elcano. Además, se sumarían a la iniciativa de Cortés los marineros y el personal preparado para el cálculo de la latitud como el piloto Ortuño de Arango. Con ambos elementos conjugados se podía iniciar la empresa. Es importante aclarar que el mismo Cortés afirmó tener dichos papeles al momento de organizar la armada.

¹¹ "Relación que dio Juan de Areizaga de la navegación de la armada de Loaisa hasta desembocar el estrecho, y de los sucesos de la nao *Santiago*, que se separó allí y aportó a Nueva España" en *Colección de viajes*, doc. IX, pp. 113 - 114. (BAE, 77)

"(...) y seguiréis vuestro camino para las dichas islas del Maluco, donde Hernando de Magallanes fue, conforme a las figuras e cartas que lleváis del viaje quél hizo."

¹²

Hernán Cortés sabía por las informaciones de Areizaga que las Molucas estaban del lado castellano del mundo. Sólo faltaba el permiso de la Corona. El Rey emitió la Cédula en junio de 1526, misma que llegó a manos de Cortés en octubre de 1526, fecha que se deduce de los datos en la carta dirigida a Sebastián Caboto fechada en mayo de 1527 donde se culpó de ocho meses de negligencia a los funcionarios reales novohispanos que estaban en su contra y que retrasaban sus preparativos¹³.

III. A) De la organización de la Armada del Moluco.

El poder económico del "Conquistador", cimentado en las ganancias de la conquista se incrementó con la actividad empresarial de Cortés, posterior al hecho de armas. Invirtió en todos los negocios que se consideraban redituables: ganadería, cultivo del trigo y la caña de azúcar, la explotación minera y la renta de inmuebles. Claro está que el capital inicial fue el trabajo y la riqueza del mundo indígena.

¹² "Instrucción dada por Hernán Cortés a Alvaro de Saavedra Cerón para el viaje a las islas del Maluco, Temixtitan, 28 de mayo de 1527" en *Documentos cortesianos*, doc. 67, p. 441

¹³ "Carta de Hernán Cortés a Sebastián Caboto, informándole de las ordenes que tiene para socorrer su armada y la del comendador Loaisa, Temixtitan, 28 de mayo de 1527" en *Documentos Cortesianos*, doc. 70, pp. 454 - 456.

Los secretarios de Cortés en la organización de la Armada

Los compañeros de Cortés le ayudaron en la organización de esta empresa. Así, los encomenderos y allegados de Cortés Alvaro de Saavedra Cerón, Nicolás López de Palacios Rubios, García de Llerena¹⁴ y Alonso Valiente fueron los colaboradores en la empresa marítima hacia las islas de las especias. Cabe suponer que todos ellos eran inversionistas pues los descubrimientos, las conquistas y colonizaciones eran siempre una empresa capitalista mixta. Ellos se encargaron de la compra de materiales, contratación de marineros y soldados, así como de las pagas y de coordinar los viajes y la transportación.

Alvaro de Saavedra Cerón era hijo de Martín Cerón y de Marta Martínez de Altamirano, naturales de Baeza. Alvaro pasó a la Nueva España en 1522¹⁵. Era primo de Cortés, como lo afirma "El Conquistador" en una carta que data del mes de junio de 1527¹⁶ y en su testamento en 1547¹⁷. Cuando llegó a la Nueva España trajo consigo algunas mercaderías. Con ellas pensó iniciar un negocio, y asentarse en la Nueva España¹⁸. Se estableció en la villa de Medellín, camino de Veracruz a México, donde su primo Hernán lo nombró Teniente de Gobernador.

¹⁴ Ambos Nicolás López de Palacios Rubios y García de Llerena fueron socios del cristiano nuevo Hernando Alonso, quien era herrero en la Ciudad de México. Véase en Eva Alexandra Uchamny. "De algunos cristianos nuevos...", pp. 288-289.

¹⁵ Según Jorge Cerón su hermano Alvaro al irse como capitán de la armada al Moluco quedó endeudado por seis mil pesos en la Nueva España, y él los pagó. Alvaro Saavedra Cerón tuvo un hijo homónimo Alvaro Saavedra que también fue en el viaje a la especiería. Francisco de Icaza, *Diccionario autobiográfico de conquistadores y pobladores de la Nueva España sacado de los textos originales*. Imprenta de "El adelantado de Segovia", Madrid, 1923, número 529

¹⁶ "Carta a Alvaro de Saavedra Cerón, Junio 1527" en *Documentos cortesianos*, doc. 77, p. 470

¹⁷ "Testamento de Hernán Cortés" en *Cartas y documentos*, Porrúa, México, 1963, p. 566

¹⁸ "Poder de Alvaro Saavedra Cerón a Francisco Camacho, 25 noviembre 1525: respecto a cobrar ciertas mercancías que quedaron en Cozumel" Esta es la fecha más temprana de su aparición en los documentos consultados en Agustín Millares Carlo y José Ignacio Mantecón. *Índice y extractos de los protocolos del Archivo de Notarías de México D.F.*, El Colegio de México, 1945, vol. 1, p. 81.

En la crisis de poder entre los oficiales reales y el bando del "Conquistador" en 1526, fue capitán de los amigos de Cortés contra los oficiales reales. Confiando en él Cortés lo nombró Capitán General de los navios de la Mar del Sur. La más temprana referencia de él, como capitán de la flota data del 15 de febrero de 1527, cuando Saavedra Cerón se encargó de contratar y pagar a ciertos marineros¹⁹.

Nicolás López de Palacios Rubios²⁰ hijo de Tomás López y de Francisca Ronquez, era encomendero, y estaba encargado de varios negocios y cuentas del "Conquistador", entre ellos parte de la organización de la armada hacia el Oriente. Palacios Rubios realizó algunos pagos y tomó los recibos de los marineros y soldados de la armada de Saavedra.

El auxiliar más experimentado que participó en la formación de la armada de las Molucas, fue García de Llerena, también encomendero. García nació en Burgos, llegó a la Nueva España en 1520, donde participó en la conquista de Pánuco. Posteriormente participó en la organización de la expedición marítima de Cristóbal de Olid hacia las Hibueras. Permaneció fiel a Cortés durante la crisis de 1526. En mayo del mismo año fue nombrado para vigilar los trabajos de acuñación de oro menudo en la Ciudad de México²¹. En 1527 recibió varias órdenes de pago de Cortés para satisfacer los cobros de marineros y de las compras para la armada de Saavedra Cerón.

Alonso Valiente, mayordomo y gran amigo del gobernador Cortés, también estuvo relacionado en el pago a varios marineros.

¹⁹ "Recibo de pago de Miguel Marroquino y Francisco de Gaet, 15 febrero 1527" AGN, *Hospital de Jesús*, leg 203, f 85.

²⁰ Francisco Icaza. *Diccionario autobiografico de conquistadores y pobladores de la Nueva España sacado de los textos originales*. Imprenta de "El adelantado de Segovia", Madrid, 1923. Número 1019.

²¹ Victor Manuel Alvarez. *Diccionario de conquistadores*. Abarca-Laserna, México, 1975, vol. 2 núm. 568 p. 244. (Cuadernos de trabajo del departamento de investigaciones históricas, INAH, 8)

III. B) Las particularidades en la organización de la armada

El medio físico: la costa sur novohispana.

Las condiciones físicas del sitio donde se aprestaron los navios para la expedición a las islas Molucas fueron un factor esencial para el tiempo de su preparación y los costos de su equipamiento. La armada de Saavedra se preparó en la costa de la Nueva España hacia el Pacífico. Los navios se equiparon en la provincia y villa de Zacatula.

Hernán Cortés envió exploradores por los caminos prehispánicos buscando hallar la costa del Mar del Sur. Entre los destinos que se encontraron estaba la región o provincia llamada de Zacatula o Zacatollan. En ese lugar se fundó una villa del mismo nombre en 1522, por el capitán Juan Rodríguez de Villafuerte, que se pobló rápidamente alentada por las noticias de extracción de oro del río Zacatula²².

Cortés mandó construir en ese lugar un astillero como base para la exploración y conquista de la costa novohispana. El astillero tuvo como objetivo que los barcos allí fabricados sirvieran para explorar y conquistar la costa, y, con ellos Cortés acarició el sueño de conquistar las Islas Orientales.

Entre el regreso de Cortés de las Hibueras (mayo de 1526) y antes de la expedición hacia las Molucas (noviembre 1527), en lo más tenso de las luchas por el poder, el tesorero Alonso de Estrada se encargó del gobierno.

²² "Relación de la villa de Zacatula firmada por el vicario Diego de Ortega, por el alcalde de la villa Juan Ruiz de Mendoza, por Andrés Gómez, Baltasar de Trujillo y Melchor de Vargas regidores y por el testigo Juan de Santa Fe, 10 diciembre 1580, Zacatula" en *Relaciones geográficas del siglo XVI: Michoacán*, vol. 9, Editor Rene Acuña, UNAM, IIA, México, 1987, pp. 437-462. (Etnohistoria, Serie Antropológica, 74)

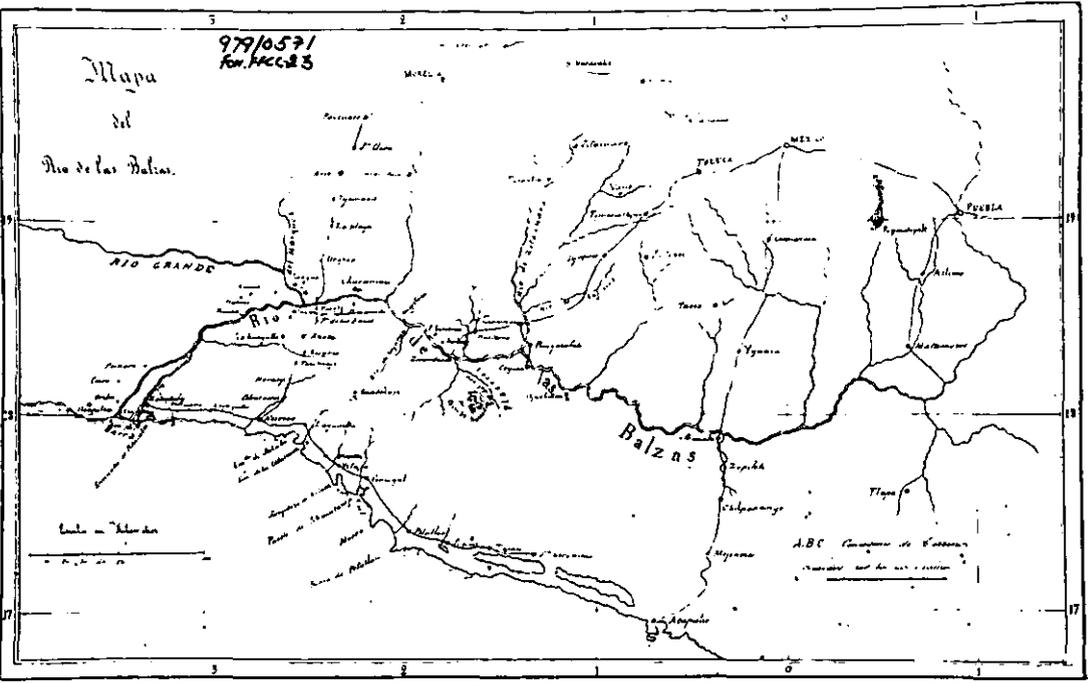
Lo primero que hizo con respecto al "Conquistador", fue expulsarlo de la ciudad. Cortés, a lo largo de su exilio, se dedicó de lleno a la organización de la expedición hacia las islas Molucas, y envió recursos a Zacatula que era el centro de extensión hacia el occidente.

La costa novohispana, en particular la provincia de Zacatula, - actualmente parte de los estados de Guerrero y Michoacán-, se ha caracterizado como una región tropical, húmeda, con un régimen de lluvias que comprende de junio a septiembre; con grandes ríos costeros y escarpadas serranías.

La humedad de la zona favorece a varias plagas, las cuales afectan tanto a seres humanos como a la madera de los navios. Estas plagas son los insectos que transmiten enfermedades a los humanos como la malaria; y en el caso de la madera, la bruma o broma (teredo) - un tipo de molusco que carcome la madera del casco de las embarcaciones.

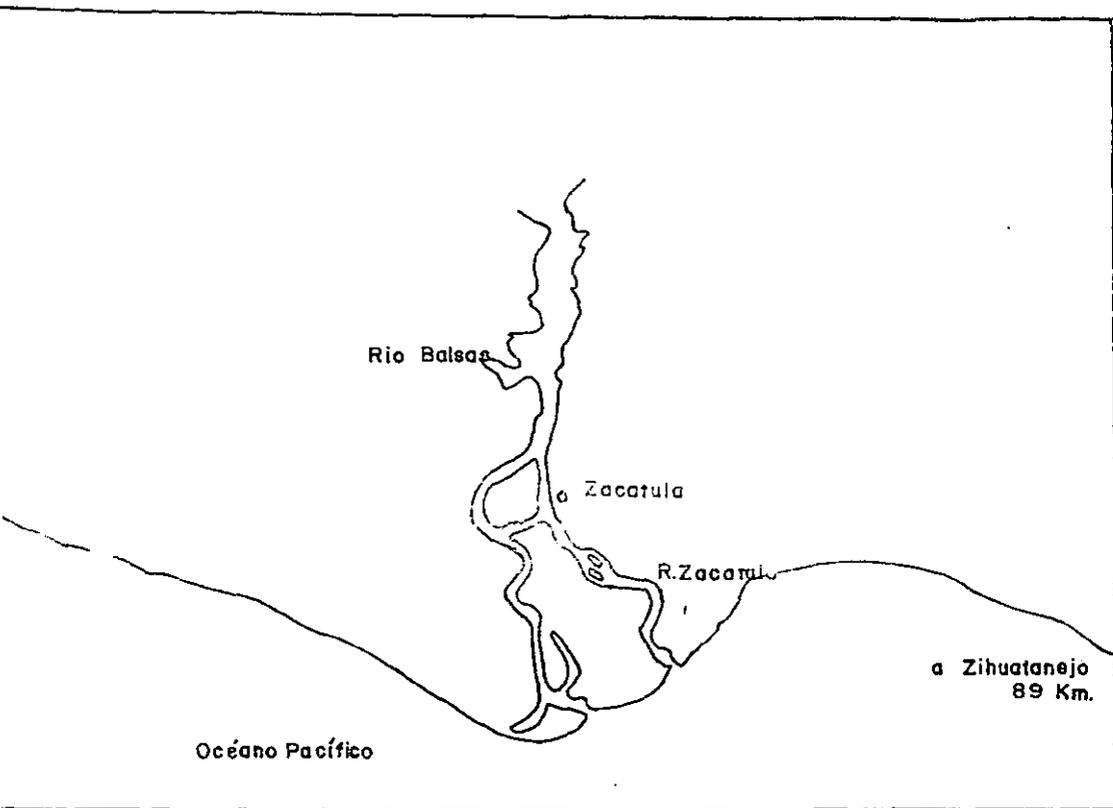
Un aspecto topográfico relevante es la cantidad de ríos costeros, que en la época prehispánica se surcaban con pequeñas embarcaciones y que se ubican en esta región. El más grande de ellos es el actual Río Balsas que en su desembocadura al Océano Pacífico se bifurca. La villa de Zacatula se ubicó en la rivera Sur del río²³. El tramo del Río Balsas en su última etapa antes de desembocar al océano tomó el nombre de río de Zacatula.

²³ Véase mapas de ubicación de Zacatula



- " Mapa Río Balsas Michocán y Guerrero" 1866

Autores: Savin, Hourcade y Salher
 Esc: 100 Km
 Colores 22 x 35 cm
 Fomento de Ferrocarriles Vol. 23, exp 321 f 4
 979/ 0571
 A.G.N.



“Ubicación de Zacatula: desembocadura del río Balsas”

Fuente: *Carta topográfica de la República Mexicana, E 13-6 “Lazaro Cardenas” y E14-7 “Zihuatanejo”*, Instituto Nacional de Estadística Geografía e Informática INEGI, México.

La serranía de la región fue un elemento a superar, además de los ríos que son caudalosos y de poca calado o profundidad. Estos factores fueron determinantes para el asentamiento disperso de los pueblos prehispánicos que encontraron en lo accidentado del terreno una defensa natural.

Con respecto al clima cabe citar la “Relación de la villa de Zacatula” con una descripción precisa:

“ El temperamento y calidad desta provincia es muy caliente y húmeda. de pocas aguas. Son las aguas en los meses de junio y julio. agosto y septiembre. el viento con que generalmente llueve es el viento sureste... toda esta provincia por la mayor parte es serranía y tierra muy doblada. de pocos llanos y montoso. Hay muchos ríosst...”²⁴

El transporte

La dificultad de disponer de los materiales necesarios para la construcción de los navíos provocó mayores retrasos en la organización de la Armada. Cruzar por tierra un continente que no contaba con caminos conllevó grandes obstáculos.

Una solución fue el transporte en embarcaciones por los ríos en particular el Balsas. Esta acción agilizaría la movilización de materiales y hombres provenientes del centro de la Nueva España.

En ese entonces (siglo XVI) existían sólo dos caminos para llegar a la provincia y villa de Zacatula. El primero de ellos era pasando por

²⁴ “Relacion de la villa de Zacatula . . . 10 diciembre 1580. Zacatula” en *Relaciones geograficas del siglo XVI Michoacán*, vol. 9, Editor Rene Acuña. pp. 437-462

Michoacán: movilizándose de la Ciudad de México a Tzintzuntzan y de allí a Ario, y bajando a la costa hasta llegar a Zacatula. El segundo camino era por Toluca - Sultepec y por un brazo del río Balsas arribar a la provincia sureña.²⁵

Cabe mencionar que los caminos utilizados por los cargadores y la tripulación de la armada no fueron diseñados para la transportación en carretas. En la época prehispánica sólo se contaba con la movilización humana y sólo fue con la llegada de los barcos europeos que llegaron bestias de carga, en particular la mula. Aunque, la mayor parte de la carga, sino es que toda, fue llevada a hombros por los cargadores indígenas o tamemes.

El transporte con fuerza humana produjo una alta mortandad de la población aborígen. Esta cuestión preocupó a la Corona, pues no recibiría tributo alguno de sus nuevos vasallos. Y para evitar perder vasallos y tributos se expidieron una serie de cédulas y órdenes que prohibían el malgasto de hombres en la movilización de la carga en las expediciones de los conquistadores. Con respecto a los caminos del sur de la Nueva España, se señala lo siguiente, sacado de una Real Cédula de 1532:

“(...) tiene que llevar al puerto de la Mar del Sur, donde diz que tiene ciertos navios para seguir su viaje y armada, no se pueden llevar en carretas ni bestias por ser los caminos fraguosos, sino con indios, e que por estar como esta por nosotros prohibido que los dichos indios no se puedan cargar, aunque sean vasallos del dicho señor Marques; se dilata el llevar de los dichos mantenimientos e holgaríamos

mucho que por excesiva la carga de los indios se hallase algún camino por donde se

²⁵ Véase las rutas señaladas en el mapa “Río Balsas”

mucho que por excesiva la carga de los indios se hallase algún camino por donde se pudiesen llevar (...) fecha en Segovia a diez e siete días del mes de octubre de mill e quinientos e treinta e dos años (...)"²⁶

Los materiales

Los constructores de los navios se enfrentaron a la falta de cordajes, aparejos y artículos de ferretería como: clavazón, breas, betunes, estopa, e incluso de herramientas de carpintería. Todos estos materiales tenían que ser importados desde Europa, cuestión que determinaba los planes en la Mar del Sur, que dependían de la posibilidad concreta de transportarlos de las costas del Golfo a los sitios costeros del Pacífico en la otra costa del continente.

Mediante una posible ruta del traslado de los materiales, se puede hacer una revisión de los caminos de aprovisionamiento de una armada en las costas novohispanas del Pacífico, para comprender su elevado precio en el Nuevo Mundo. Primero se adquirían materiales de distintas partes de Europa; después al embarcarse al Nuevo Mundo tenían que pasar por el puerto de Sevilla. De allí hasta sus primeras terminales en el Nuevo Continente que eran las Antillas: Santo Domingo, Cuba y Jamaica.

En las Antillas actuaban factores, agentes, de importantes comerciantes españoles. En los mercados antillanos se aprovisionaban, en los primeros tiempos, las posesiones continentales de Panamá y Nueva España.

²⁶ *Documentos inéditos relativos a Hernán Cortés y su familia* Talleres Gráficos de la Nación- Secretaría de Gobernación, México, 1935, p. 26.

La entrada de la Nueva España era el Golfo de México, así que la primera escala eran los puertos de la costa. En 1526 dichos puertos eran Santi Esteban del Puerto en Pánuco y Vera Cruz. Si se elegía Veracruz el paso obligado era la villa tierra adentro de Medellín, desde donde se continuaba el camino hacia la ciudad. Al llegar a ella, los productos estaban en el centro comercial más importante; desde donde podían redistribuirse según las expediciones que adquirieran los materiales.

En cada una de las escalas del viaje: en Sevilla, en las Antillas, en Veracruz y en la Ciudad de México se pagaban aranceles e impuestos que cobraba la Corona. Ésta generalmente daba en concesión el cobro de estos impuestos, es decir que contrataban con particulares el cobro por un cierto tiempo, a cambio recibía un pago inmediato o uno constante.

El Astillero

Un astillero es el lugar donde se construían y se reparaban los barcos, por este motivo su ubicación necesitaba cubrir un requisito básico: el fácil acceso desde el mar. Cuando éste se cumplía aparecían dos necesidades apremiantes: la primera era tener a la mano las herramientas para la construcción de los navíos como la clavazón, el aparejo y el velamen; y el segundo disponer del material en bruto: la madera.

El primero ya se trató en el apartado anterior. Con respecto al tipo de madera utilizado se determinaba con relación al tipo existente en la región. La madera aprovechable en la costa del Pacífico ha sido a lo largo de los años la de rivera. Además, se contaba con las maderas de coníferas taladas en la sierra.

En Zacatula se cumplían ambos requerimientos: el acceso de material y herramientas, y la cercanía de la madera utilizable para las embarcaciones. Por órdenes de Cortés se construyó un astillero en Zacatula.

“ (...) a la mar del Sur, adonde yo tenía y tengo poblada una villa que se dice Zacatula (...), y allí tengo en un astillero cuatro navíos para descubrir por la mar del Sur todo lo que a mi fuere posible(...)”²⁷

Cortés no sólo dispuso de Zacatula como su único centro de acción en la Mar del Sur. También contó con Tehuantepec donde existió un puerto, y seguramente también funcionó como astillero. Pues, en el siglo XVI las reparaciones a los barcos eran continuas y para hacerlas se aprovechaba cualquier puerto natural que brindara protección para tal fin.

¿Es posible que en la organización de la Armada de Alvaro de Saavedra Cerón hayan funcionado dos puertos? Una respuesta afirmativa puede llevar a otra pregunta ¿Sería posible aceptar que los barcos podían construirse y prepararse en Tehuantepec y equiparse en Zacatula? Una respuesta afirmativa a las dos preguntas explicaría las acciones tomadas con respecto al patache Santiago, que se llevó de un lugar al otro; además la ruta de Tehuantepec a Zacatula era local. De esta forma, los barcos podían construirse y equiparse entre ambos puertos.

“ Y por si el navío[el patache Santiago] trujese alguna necesidad de reparo, envíe también un piloto para que lo trujese [de Tehuantepec] al puerto de Zacatula, donde yo tengo tres navíos muy a punto para se partir a descubrir por aquellas partes y costas, para que allí se remedie y se haga lo mas conveniente al servicio de vuestra majestad(...)”²⁸

²⁷ Hernán Cortés “Cuarta Carta Relación 15 octubre 1524” en *Cartas y documentos*. Porrúa, México, 1963, p. 204.

²⁸ Hernán Cortés “Quinta Carta Relación 3 septiembre 1526” en *Cartas y documentos* Porrúa, México, 1963, p. 320

De acuerdo con otras fuentes, que se citan a continuación, este barco no fue el único que realizó el viaje de Tehuantepec a Zacatula. Existe un registro más cercano a la expedición del Moluco, y al parecer dentro de la propia organización de la armada de Saavedra, sobre la travesía costera de la Nueva España:

“Palacios Rubios de los pesos que son a vuestro cargo dad a Juan Tenorio (...) e yo se los mando dar por su salario que se devén por ir a llevar el navío que esta en Teguantepeque al Puerto Zacatula y tomad carta de pago(...)”²⁹

Cuando Cortés decidió mandar una expedición hacia las Molucas aprovechó los barcos ya construidos en su astillero en Tehuantepec mismos que llevó al puerto en el río Zacatula. Pues para preparar el viaje no bastaba sólo con los barcos construidos, sino faltaba apertrecharlos, dotarlos de aparejo y bastimentos. Lo anterior sólo podía ser con materiales triados desde otros centros españoles. Así que la conexión entre Tehuantepec y Zacatula fue básica para la preparación de los navíos, por ser el primero un puerto natural donde se construían los barcos y el segundo por ser el centro más importante de aprovisionamiento en la costa novohispana durante la década de 1520.

Los navíos

ESTA TESIS NO SALE
DE LA BIBLIOTECA

Con respecto al patache *Santiago* cabe hacer una aclaración. Éste navío de la Armada de Loaisa, después de atravesar el estrecho de Magallanes se desvió de su ruta. Esto fue porque perdió de vista a las

²⁹“Libramiento de pago a Juan Tenorio, 30 marzo 1527” AGN, *Hospital de Jesús*, leg. 203, f 24.

demás naves, en especial a la Santa María de la *Victoria*, donde llevaba sus provisiones. El patache por ser una nave pequeña no contaba con suficiente espacio de carga para las provisiones en un viaje largo; así que, el Capitán, Santiago de Guevara, y el Piloto, Ortuño de Arango, decidieron buscar la costa de Panamá o de la Nueva España.

Cabe aceptar que los tripulantes del patache contaban con noticias de la latitud de las costas de Panamá e incluso las novohispanas. Con este dato, el patache se dirigió al norte. La embarcación navegó desde mayo hasta fines de julio o inicios de agosto de 1526 cuando llegó a la costa. Al acercarse buscó en ella un sitio donde recalar. Sumando el tiempo de búsqueda, la noticia de su arribó tardaría en llegar a manos de Cortés aproximadamente de veinte a treinta días, pues el propio conquistador apenas lo mencionaría al final de su carta de fecha 3 de septiembre, y tan solo amplía su noticia en un complemento a esa carta del 11 del mismo mes de 1526.

Las condiciones en que llegó el patache a la Nueva España fueron apremiantes: sin bastimentos ni batel, que es una pequeña barca para desembarcar. El “Conquistador” por lo que escribió en el complemento, todavía en septiembre no recibía la Cédula Real de Junio de 1526, la que le permitiría participar en la búsqueda marítima de la especiería, sin la asechanza de los oficiales reales. Por dicha causa pidió al Rey lo atendiera en su petición de la forma siguiente:

“ La verdad es que si yo [Hernán Cortés] pospusiera lo que debía al servicio de Vuestra Majestad por seguir tras mi interés, sin entremeterme en descubrimientos y sujeción de tierras; pero yo he tenido propósito de servir a Vuestra Majestad (...), posponiendo para ello todo trabajo e costa(...) Suplico a Vuestra Majestad lo mande ver y considerar (...)”³⁰

³⁰ Hernán Cortés “Primer complemento a la Quinta Carta relación, Tenxutitan 11 de septiembre 1526” en *Documentos cortesianos*, doc. 60, p. 407.

La nave Santiago a causa del estado en que llegó a las costas, terminó por ser inservible para la travesía náutica. Debido, en parte, a la falta de diligencia y posibilidades de los oficiales reales que se encargaron de ella. El "Conquistador" al igual que los oficiales reales estaban interesados en aprovechar este navío. Pero Cortés no pudo actuar con libertad. Cabe anotar que los oficiales sólo cumplían con su labor, que consistía en limitar al Conquistador. El propio Cortés organizador de la Armada de Saavedra se quejó de ellos agriamente.

"(...) como el navío de la compañía del dicho comendador estaba a ciento e treinta leguas desta cibdad, com o he dicho supe como por le mal recabdo e negligencia que hobo en su despacho, le echaron al traves, porque como estubo ocho meses [de Julio 1526 - Abril 1527, aproximadamente.] en aquel puerto [Tehuantepec], comiose de broma, y luego despache para que la gente que en él había de ir fuese en estotros(...)"³¹

Cortés como hombre pragmático decidió en Junio de 1527³² el futuro del patache: reciclaría sus materiales y no el barco. Se lograron aprovechar los recursos disponibles del patache como fueron los aparejos, el velamen, los pertrechos, anclas y cables. De esta forma se formó una Armada con las tres naves. Estos barcos fueron construidos en la Nueva España con los recursos del Conquistador, era su empresa.

Muy pronto, los tres navíos se aprestaron a zarpar en busca de la especiería. Dichos navíos no fueron preparados en un sólo sitio, como antes ya se sugirió. Romero Solano afirma que fueron hechos en Tehuantepec, ello no impide que la preparación de la armada en cuanto dotar a los barcos de pertrechos, provisiones, tripulación, velamen y cargas se haya llevado a cabo en Zacatula. Sin embargo se puede afirmar

³¹ Hernán Cortés "Carta a Sebastián Caboto, Temixtitán 28 de mayo 1527" en *Documentos cortesianos*, doc. 70, p. 455.

³² Hernán Cortés "Carta a Alvaro de Saavedra Ceron, Junio 1527" en *Documentos cortesianos*, doc. 77, p. 470

con base en el siguiente documento, transcrito en su totalidad, la posibilidad de un traslado y con ello una prueba de que la preparación de la armada se efectuó en dos sitios: Tehuantepec y en Zacatula.

“A todos los que la presente vierdes que Dios Nuestro Señor el Rey guarde de muchos años yo Francisco González Escribano público de esta villa de Zacatula doy fe y verdadero testimonio como en quinze días del mes de mayo de mill e quinientos e veinte e siete años estando en la boca de este Río de Zacatula junto al mar Alonso del Castillo dijo que por virtud de este poder el depositaba e deposito los navíos nombrados San Juan y la *Florida* y el Galeón que el presente están surtos en este Río e Puerto de Diego de Seguida y Antón Corco y Antón Yarcido dijeron que ellos reciben los dichos tres navíos que así están en el puerto surtos amarrados e anclados on sus ancoras e amarras e con sus barcas e jarcias e velas dobladas e aparejo se cables de respedro e todo lo cual reciben por el dicho Alonso del Castillo en su nombre e mas reciben calderas e pailas e otras menudencias anexas a los dichos navíos para acudir con todo ello al señor Don Hernando Cortés o a la persona que su señoría enviare para ello su poder trajere.

Testigos que fueron presentes a ver depositarlos dichos navíos e verlos recibir a los dichos Diego de Seguida e Antón Corco e Antón Yarcido e Pedro Tiscareño e Francisco Martin e Francisco Gorjelmo e dijeron los dichos Diego de Seguida e Antón Corco e Antón Yarcido que no sabían firmar

E después de lo suso dicho en diez y nueve días del mes de mayo año suso dicho el dicho Alonso del Castillo en presencia de mi el dicho escribano dijo que el depositaba y entregaba los navíos en forma y manera que los recibieron los dichos Diego de Seguida e Antón Coeco y Antón Yarcido en el señor Capitán General Álvaro de Saavedra Ceron el cual dijo que los recibía y se daba por entregado en ellos como los suso dichos los tenían los cuales navíos y aparejos recibe por el muy magnifico señor don Hernando Cortés e porque es verdad lo firmo de su nombre testigos que fueron presentes Juan Rodríguez de Villafuerte e Francio de Orduña. En fe de lo cual firme aquí este mi nombre soy testigo. Francisco González Escribano publico e del consejo rubrica.”³³

El documento anterior indica la fecha en que estuvieron listos los tres navíos para zarpar rumbo a la Especiería. De aquí que la armada estaba preparada a mediados de mayo de 1527, pero en vista de la proximidad de las lluvias y tormentas, que inician en junio, se retrasó la partida cerca de cinco meses. El retraso significó un mayor desgaste

³³ “Testimonio de Francisco González, escribano, sobre los navíos de la Armada de Alvaro Saavedra Ceron, 15 de Mayo 1527” AGN, *Hospital de Jesús*, leg 203, f. 57

económico de Cortés al mantener tripulación y navios con gastos constantes.

Los navios listos para el viaje fueron: dos carabelas, naves ágiles y pequeñas de máximo 50 toneladas; y un bergantín de 10 a 20 toneladas³⁴. El bergantín fue bautizado como *Espíritu Santo*. Las carabelas se nombraron *Santiago* y la *Florida*³⁵.

Los barcos eran idóneos para el descubrimiento marítimo y el rescate. Eran muy similares a los utilizados por los navegantes Cristóbal Colón y Vasco de Gama. Con respecto al nombre de los navios, cabe mencionar que no eran permanentes. Los navios podían ser rebautizados de varias formas, según los intereses del dueño o patrocinador de la empresa, en especial cuando se compraban, se reparaban o se disponían a un fin determinado.

La tripulación

La tripulación total de la armada de Saavedra Cerón fue de 110 hombres, los que se repartieron entre las tres embarcaciones de la manera siguiente: en la carabela capitana la *Florida* viajaron 38 hombres de tierra y 12 de mar, un total de 50 tripulantes. En la carabela *Santiago*, que retomó el nombre del Santo Patrono de España y protector de los conquistadores, fueron 45 hombres de tierra y de mar. Y en el bergantín *Espíritu Santo* sólo fueron 15 hombres.

³⁴ Ione Stuessy Wright *The voyages of Alvaro de Saavedra Cerón 1527-1529*, se apoya en Fernández Duro, Armada Española, T. II, p. 195.

³⁵ "Relación de Vicencio de Nápoles" en AGN, *Hospital de Jesús*. Leg. 438, fs. 37-67v

Cabe mencionar, que entre la tripulación había sobrevivientes del Patache Santiago, como Ortuño de Arango, piloto, quien fue desempeñando su oficio en la nave *Florida*. Otros marineros del patache también se enlistaron en los navíos de la empresa cortesiana. Así, ellos continuaban con su afán de llegar a la especiería por la riqueza. Además, su codicia subsanó la falta de marineros experimentados en el Nuevo Mundo.

" (...) y desto os podréis, señor, informar del piloto y de los que en el [patache Santiago] venían, e agora van algunos, porque el maestre e otros murieron(...)"³⁶

Se presenta a continuación una lista de la tripulación, formada por 72 nombres de los 110 tripulantes, basada en los indicios documentales que sobre ellos se encontró a lo largo de la presente investigación.

NOMBRE	PUESTO U OFICIO	SUELDO
1.- Alvaro de Saavedra Ceron	Capitán de la carabela <i>Florida</i> y de la armada	700 pesos
2.- Luis de Cárdenas Cárcamo	Capitán del navío <i>Santiago</i>	100 pesos ¹
3.- Pedro de Fuentes	Capitán del bergantin <i>Espíritu Santo</i>	100 pesos ² 67 pesos ³
4.- Juan Vaez o Baez	Piloto de la armada	12 pesos y 1/2 + 3 pesos 6 tomines ⁴ 150 pesos ⁵ 186 pesos ⁶

1.- Archivo General de la Nación (AGN), *Hospital de Jesús* (HJ), LEG. 438, "Relación de gastos de la armada", f 12 v.

2.- AGN, HJ, leg. 438, "Relación de gastos de la Armada", f 12 v.

3.- AGN, HJ, leg. 438, "Relación de gastos de la Armada", f 19 v.

4.- AGN, HJ, leg. 203, "Papeles sueltos", f 39

5.- AGN, HJ, leg. 203, "Papeles sueltos", f 45

6.- AGN, HJ, leg. 203, "Papeles sueltos", f 71

³⁶ Hernán Cortés "Carta a Sebastian Caboto, Temixtitán 28 de mayo de 1527" en *Documentos cortesianos*, doc. 70. p. 455

NOMBRE	PUESTO U OFICIO	SUELDO
5.- Ortuño de Arango	Piloto de la nave <i>Florida</i>	
Macías del Poyo	Piloto en los dos intentos de volver a la Nueva España	
6.- Alvaro Saavedra "El Mancebo"	Tesorero	100 pesos ⁷
7.- Pedro Laso de la Vega		70 pesos ⁸
8.- Esteban de Guzman	Veedor de la Armada	50 pesos ⁹
9.- Mease Francisco	Cirujano	200 pesos ¹⁰
10.- Alvaro	Mozo de espuelas	30 pesos ¹¹
11.- Almería Francisco de	Marinero	20 pesos ¹²
12.- Alonso Hernando	Marinero	25 pesos de oro ¹³
13.- Alonso Rodrigo		3 pesos 2 tomines ¹⁴
14.- Alonso Casinos Juan	Marinero	50 pesos ¹⁵
15.- Alvares Juan	Grumete	20 pesos ¹⁶
16.- Añasco Hernando de		30 castellanos ¹⁷
17.- Arco Antonio	Tonero y marinero	55 pesos ¹⁸
18.- Azedo Martín de		35 pesos ¹⁹
19.- Baranas Cristóbal	Maestre	107 pesos ²⁰

7.- AGN, HJ, leg. 438, "Relación de gastos de la armada", f 13

8.- AGN, HJ, leg. 203, "Papeles sueltos", f 4

9.- AGN, HJ, leg. 438, "Relación de gastos de la Armada", f 12v.

10.- AGN, HJ, leg. 438, "Relación de gastos de la Armada", f 17

11.- AGN, HJ, leg. 203, "Papeles sueltos", fs 71-71v.

12.- AGN, HJ, leg. 203, "Papeles sueltos", fs 83-83v.

13.- AGN, HJ, leg. 203, "Papeles sueltos", fs 36-36v

14.- AGN, HJ, leg. 203, "Papeles sueltos", f 44

15.- AGN, HJ, leg. 203, "Papeles sueltos", f 54v.

16.- AGN, HJ, leg. 203, "Papeles sueltos", fs 18-18v

17.- AGN, HJ, leg. 203, "Papeles sueltos", fs 87-87v.

18.- AGN, HJ, leg. 203, "Papeles sueltos", fs 34-34v

19.- AGN, HJ, leg. 203, "Papeles sueltos", f 43

20.- AGN, HJ, leg. 203, "Papeles sueltos", f 71

NOMBRE	PUESTO U OFICIO	SUELDO
20 - Barco Juan		30 pesos de oro ²¹
21.- Barrios Juan de		28 pesos de oro tepuzque ²²
22.- Basques o Vazquez Andrés	Confitero	40 pesos de oro tepuzque de 450 maravedis ²³
23.- Boygora Juan de		30 pesos de oro ²⁴
24.- Cardenas Gutierre	Marquero	20 pesos ²⁵
25.- Condiz Martin		20 pesos de oro ²⁶
26.- Francisquillo	Marinero	dio poder a Julián de Nápoles ²⁷
27.- Gaete Francisco de		30 pesos de oro tepuzque ²⁸
28.- Gallardo Anton	Marinero	dio poder a Julián de Nápoles ²⁹
29.- Gallego Juan		100 pesos ³⁰
30.- Gallegos Francisco	Zapatero	40 pesos ³¹
31.- Geronimo Francisco		50 pesos ³²
32.- Granados Francisco	Escribano de la nave <i>Florida</i>	30 pesos ³³
33.- Grial o Guiral Antonio	Contador de la armada	50 castellanos de oro tepuzque ³⁴

21 - AGN, HJ, leg 203, "Papeles sueltos", f 7v

22 - AGN, HJ, leg 203, "Papeles sueltos", f 54

23 - AGN, HJ, leg. 203, "Papeles sueltos", f 89

24 - AGN, HJ, leg. 203, "Papeles sueltos", f 88

25 - AGN, HJ, leg. 203, "Papeles sueltos", fs 18-18v

26 - AGN, HJ, leg. 203, "Papeles sueltos", f 37

27 - AGN, HJ, leg 203, "Papeles sueltos", f 66

28.- AGN, HJ, leg 203, "Papeles sueltos", fs 85-85v

29.- AGN, HJ, leg. 203, "Papeles sueltos", f 66

30 - AGN, HJ, leg. 203, "Papeles sueltos", f 54

31 - AGN, HJ, leg 203, "Papeles sueltos", f 86

32 - AGN HJ, leg 203, "Papeles sueltos", f 54v

33 - AGN, HJ, leg 203, "Papeles sueltos", fs 83-83v

34 - AGN, HJ, leg 203, "Papeles sueltos", fs 87-87v

NOMBRE	PUESTO U OFICIO	SUELDO
34.- Herreras Alonso de		50 pesos de oro ³⁵
35.- Huelva Juan de	Marinero	dio poder a Julián de Nápoles ³⁶
36 - Lintorno Francisco de	Soldado	50 pesos ³⁷
37.- López Andrés		50 pesos de oro ³⁸
38.- López Patiño Juan		30 pesos de los de 450 maravedis ³⁹
39.- Lorenzo	Marinero	50 pesos ⁴⁰
40.- Martín Alonso	Marinero	30 pesos ⁴¹ 30 pesos ⁴²
41.- Martín Francisco	Marinero	50 pesos de oro 49 pesos ⁴³
42.- Marroquino Lorenzo		50 pesos ⁴⁴
43.- Marroquino Miguel		50 pesos ⁴⁵
44.- Medina Diego de		50 pesos ⁴⁶
45.- Menchaca Juan de		35 pesos ⁴⁷
46.- Minez Juan		50 pesos ⁴⁸
47.- Montañez Diego	Marinero	50 pesos ⁴⁹
48.- Navarro Juan		30 pesos ⁵⁰

35 - AGN. HJ, leg. 203, "Papeles sueltos", fs 17-17v.

36.- AGN. HJ, leg. 203, "Papeles sueltos", fs 66

37.- AGN. HJ, leg. 438, "Relación de gastos de la Armada", f 12v.

38 - AGN. HJ, leg. 203, "Papeles sueltos", f 25

39 - AGN. HJ, leg. 203, "Papeles sueltos", f 91

40 - AGN. HJ, leg. 203, "Papeles sueltos", fs 56-56v.

41 - AGN. HJ, leg. 203, "Papeles sueltos", f 19-19v

42.- AGN. HJ, leg. 203, "Papeles sueltos", fs 22-22v.

43 - AGN. HJ, leg. 203, "Papeles sueltos", f 54

44 - AGN. HJ, leg. 203, "Papeles sueltos", fs 6-6v.

45.- AGN. HJ, leg. 203, "Papeles sueltos", fs 85-85v

46 - AGN. HJ, leg. 203, "Papeles sueltos", fs 1-1v

47 - AGN. HJ, leg. 203, "Papeles sueltos", f 43

48 - AGN. HJ, leg. 438, "Relación de gastos de la Armada", f 16v.

49 - AGN. HJ, leg. 203, "Papeles sueltos", fs 56-56v

50 - AGN. HJ, leg. 203, "Papeles sueltos", fs 2-2v.

NOMBRE	PUESTO U OFICIO	SUELDO
49.- Nápoles Angel de		25 pesos ⁵¹
50.- Nápoles Julian de	Contramaestre	450 pesos ⁵²
51.- Napolitano Vicencio	Marinero	dio poder a Julián de Nápoles ⁵³
52.- Palermo Mateo de	Grumete	20 pesos ⁵⁴
53.- Pantoja Tello		50 pesos ⁵⁵
54.- Perusco	Marinero	dio poder a Julián de Nápoles ⁵⁶
55.- Portuguez Pedro		25 pesos ⁵⁷
56.- Puerto Benito del	Marinero	20 pesos ⁵⁸
57.- Ramírez Andrés	Marinero	dio poder a Julián de Nápoles ⁵⁹
58.- Robedo Alonos		30 pesos ⁶⁰
59.- Robledo Francisco de		50 pesos ⁶¹
60.- Rodriguez Francisco		100 pesos ⁶²
61.- Rodriguez Juan	Tonelero	55 pesos ⁶³
62.- Salinas Diego de		50 pesos ⁶⁴
63.- San Juan Alonso de	Marinero	40 pesos de oro ⁶⁵

51 - AGN, HJ, leg. 203, "Papeles sueltos", fs 35-35v.

52 - En virtud del poder de ocho marineros para cobrar por ellos, a razón de 50 pesos cada uno, en AGN, HJ, leg. 203, "Papeles sueltos", f 66

53 - AGN, HJ, leg. 203, "Papeles sueltos", f 66

54 - AGN, HJ, leg. 203, "Papeles sueltos", fs 8-8v

55 - AGN, HJ, leg. 203, "Papeles sueltos", f 25

56 - AGN, HJ, leg. 203, "Papeles sueltos", f 66

57 - AGN, HJ, leg. 203, "Papeles sueltos", fs 55-55v.

58 - AGN, HJ, leg. 203, "Papeles sueltos", f 71

59 - AGN, HJ, leg. 203, "Papeles sueltos", f 66

60 - AGN, HJ, leg. 438, "Relación de gastos de la Armada", f 16v.

61 - AGN, HJ, leg. 438, "Relación de gastos de la Armada", f 12v.

62 - AGN, HJ, leg. 438, "Relación de gastos de la Armada", f 13

63 - AGN, HJ, leg. 203, "Papeles sueltos", fs 34-34v

64 - AGN, HJ, leg. 203, "Papeles sueltos", fs 5-5v

65 - AGN, HJ, leg. 203, "Papeles sueltos", fs 22-22v

NOMBRE	PUESTO U OFICIO	SUELDO
64.- Santos Pedro de los	Marinero	dio poder a Julián de Nápoles ⁶⁶⁾
65.- Seguida Diego de	Marinero	50 pesos ⁶⁷⁾
66.- Tenorio Juan		50 pesos ⁶⁸⁾
67.- Toribio	Marinero	dio poder a Julián de Nápoles ⁶⁹⁾
68.- Villanueva Jorge de		30 pesos ⁷⁰⁾
69.- Zamudio Alonso de		50 pesos ⁷¹⁾
70.- Zuñiga Francisco y		
71.- su hermano		100 pesos ⁷²⁾
72.- Ramos Pedro		

66.- AGN. HJ, leg 203, "Papeles sueltos". f 66

67.- AGN HJ, leg 438, "Relación de gastos de la Armada". f 12v

68.- AGN, HJ, leg. 438, "Relación de gastos de la Armada". f 18

69.- AGN, HJ, leg. 203, "Papeles sueltos", f 66

70.- AGN, HJ, leg. 438, "Relación de gastos de la Armada", f 13

71.- AGN, HJ, leg. 438, "Relación de gastos de la Armada", f 13

72.- AGN HJ, leg. 438, "Relación de gastos de la Armada", f 13

El último nombre -Pedro Ramos- no existe en los documentos de los marineros que zarparon desde Zacatula, sin embargo es mencionado por Romero Solano³⁷, quien seguramente lo encontró en la obra del Cronista agustino Juan de Grijalva: *Crónica de la Orden de N.P.S. Agustín en las provincias de la Nueva España. En cuatro edades desde el año de 1532 hasta el de 1592.*

La crónica refiere que durante el viaje de Ruy Lopez de Villalobos la tripulación castellana se vio obligada a refugiarse en Tidore. El cronista

³⁷ Luis Romero Solano, *La expedición cortésiana a las Molucas, 1527*. Editorial Jus. Mexico. 1950, p 40

agustino relata .que fue en aquella isla cuando encontró al tal Pedro Ramírez superviviente de la Armada de Saavedra, corría el año de 1544. Él sabía el idioma que se hablaba en las islas y guió a los castellanos en sus viajes isleños.

“Y a un Pedro Ramírez. que había quedado en el Maluco entre los portugueses. desde que envió los tres navíos el Marqués del Valle(como hemos dicho) y ensabiendo que estaban los españoles en Tidore. se paso a ellos. Este Ramos sabía muy bien la lengua del Maluco y era bien visto entre los naturales. Fue provisión divina que este Pedro Ramos fuera en las caracorás(...)”³⁸

* los sueldos fueron dados argumentando las razones siguientes: por ayuda de costa, para ir a servir, en cuenta del pago; todas con referencia a la Armada de la Especiería o del Mar del Sur.

Los cargos en la Armada del Moluco

Cortés como principal empresario de la armada del Moluco designó como capitanes y demás puestos a personas de su confianza.

Al mando de la armada quedaron los capitanes:

1) Alvaro de Saavedra Cerón, primo de Cortés por parte de su madre, quien fue nombrado Capitán General de la armada del Mar del Sur con destino al Moluco y de la nave *Florida*. Cuando las naves y la tripulación estuvieron listas en Mayo de 1527. Saavedra se encargó del viaje de exploración de la costa en junio de 1527. En el mismo mes Hernán Cortes, por medio de una carta, le apresura a partir hacia la especiería, pues los gastos corren a su cuenta y tiene que pedir prestado para mantener la armada en tierra.

³⁸ Juan de Grijalva. *Crónica de la Orden de N.P.S. Agustín en las provincias de la Nueva España En cuatro edades desde el año de 1532 hasta el de 1592* Editorial Porrúa, México, 1985. p. 129

2) Luis de Cárdenas Carcamo, persona también cercana a Cortés³⁹, fue nombrado capitán del navío Santiago. Luis de Cárdenas nació en Córdoba, participó en la conquista de México. Y fue favorecido, al igual que Saavedra Ceron, por Hernando Cortés quien lo dotó de encomienda.

3) Pedro de Fuentes (Sifuentes, en el fragmento) fue nombrado Capitán del bergantín Espíritu Santo. Pedro de Fuentes nació en Jerez de la Frontera. Llegó a la Nueva España en el año de 1526⁴⁰.

Es importante anotar como Cortés formaba los mandos de su escuadra y le encomendaba a su capitán:

“Noble señor primo[refiriéndose al nombrado Capitán Álvaro Saavedra Ceron] (...) por ser el cargo de la calidad que era. y tan honroso y provechoso para vos como a deudo mas cercano e a persona que yo mas adelante que cuantos acá están. tengo en mi voluntad que se questa honra e provecho fuese vuestra antes que de otro (...) Sigund parece por una carta vuestra y por otra de Álvaro de Saavedra [el Mozo. hijo del anterior] . no le pareció bien el cargo de veedor que se le encomendaba. y de verdad que si bien lo mirara y la instrucción que se dio. después del vuestro no había igual cargo ni le hay. y si a él le pareciere mejor el de tesorero. la provisión va en blanco: dese. y si no a Francisco de Zuñiga y la de veedor a Francisco Rodriguez. puesto que Guzmán sea buena persona. más a la mano tendréis a Francisco Rodríguez que a otro alguno. También he dado a [Juan de A] marilla el cargo de tenedor de los bienes de difuntos desa armada. y que por mi amor le encarguéis allá esa bandera. Lantorno se queda. ya sabéis la persona que es. e diligente para toda cosa. y lo que os desea complacer e servir. y que vino con Francisco de las Casas [también pariente de Cortés], y como por acá ha trabajado todo lo que ha podido en vuestro despacho. Haberlo. señor. por bien que yo holgare dello. Al capitán Sifuentes [Pedro de Fuentes] os encomiendo mucho miréis por el y lo honréis. pues es buena persona; e a Francisco de Zuñiga e a todos esos caballeros de aquí de casa que van en vuestra compañía. os pido por merced que también miréis por ellos

³⁹ El conquistador lo declaró en la carta de Junio a Saavedra Cerón al recordar al Capitán general Alvaro de Saavedra se encargue de “(...) las cosas de Alvaro de Saavedra [el Mozo] y de Francisco Rodríguez e Luis de Cardenas. e todos esos caballeros e personas de casa(...)” en José Luis Martínez, *Documentos Cortesianos*, t. I, p. 469.

⁴⁰ Existieron dos homónimos, su padre y un sobrino Victor M. Alvares, *Diccionario de conquistadores*. Abarca - Laserna, México, 1975; Vol. I. Núm 359. pp 186-187.

y los lleguéis a vos. pues os servirán mejor (...) Si Álvaro de Saavedra [el Mozo] no quisiere ningún cargo desos. podele encargar el de vuestro lugarteniente. Y pues todo va en vuestra mano. vos veréis en cual pueda ser mas honrado e aprovechado."⁴¹

Además de los capitanes, las empresas marítimas de la época contaban con los cargos de piloto, veedor, escribano, tenedor de bienes de difuntos, sin duda un puesto necesario, tesorero, notario, cirujano, maestro y contra maestro. Basándose en indicios documentales de la armada de Saavedra se pueden ubicar los siguientes.

Álvaro de Saavedra, "el Mozo", también fue miembro de esta armada, sólo que no fue como veedor⁴² de la misma; pues la carta que lo ubica como tal es anterior a la misiva citada de junio, indicando que Saavedra "el Mozo" no aceptó esta designación y pidió algún otro puesto de mando.

Al renunciar al cargo de veedor Álvaro de Saavedra "el Mozo" recibió el de tesorero. Como teniente de tesorero, un escrito revelador nombró a Diego de Salinas. Él como un oficial real en una empresa de la Corona tenía que recibir instrucciones del Tesorero General de la correspondiente Jurisdicción, es decir, de la Nueva España; a la sazón el oficial Alonso de Estrada⁴³. Este puesto clave le facultaba a Diego de Salinas el manejar las cuentas del rey, el cobro del quinto, en lo tocante a las ansiadas riquezas: especiería, oro, esclavos u otras.

El cargo de veedor de la armada, el que despreciara Saavedra "el Mozo", recayó en Esteban de Guzmán. Aunque, en la carta anterior Cortes

⁴¹ "Carta de Hernán Cortés al capitán Alvaro de Saavedra Cerón, Temixtitan, junio de 1527" en José Luis Martínez, *Documentos cortesianos*, doc 77. UNAM-FCE, pp. 469-470.

⁴² Veedor: funcionario encargado de vigilar el manejo de las mercancías de rescate y la fidelidad de la tripulación a la Corona

⁴³ "Poder al teniente de tesorero. 27 de marzo de 1527" en Agustín Millares Carlo y José Ignacio Mantecón *Índice y extractos...* p 127 II, fols 120 v y 121 r CXXIVv y CXXV

recomendaba a Francisco Rodríguez, según Rodrigo de Guzmán hermano de Esteban, fue éste último quien fungió como veedor de la Armada de la Especiería⁴⁴.

Existen recibos a nombre de Juan Baez donde se le paga en calidad de piloto de la armada. Un segundo piloto fue Ortuño de Arango, viajero del patache Santiago, que se encargó del navío *Florida*. Él fungió un papel primordial por sus conocimientos y por tener las cartas de viaje de la expedición de Magallanes. Si hubo un tercer piloto a cargo de la armada en el viaje de Nueva España a las Molucas no se encontró indicio alguno.

Las instrucciones que como contador de la armada dirigió Hernán Cortés a Antonio Giral, junto con otros documentos donde se le acreditaban pagos, dan certeza sobre su participación en el viaje.

Como escribano participó Francisco Granados, quien partió en el navío *Florida* desde la Nueva España⁴⁵.

Juan de Amarilla fue nombrado tenedor de los bienes de difuntos. Él se encargaría de resguardar los bienes de los aventureros muertos y entregar las cuentas a sus deudos o herederos⁴⁶. Por un poder otorgado a Julián de Nápoles⁴⁷ por algunos marineros se puede ubicar al napolitano como contraamaestre del navío *Florida*, y a los firmantes como parte de la tripulación en el mismo barco.

Los cargos anteriores son los que se pueden ubicar con certeza. Sólo faltaría el cirujano de nombre Méase Francisco.

⁴⁴ Francisco Icaza. *Diccionario autobiográfico*. t. II, bajo Rodrigo de Guzmán Número 1363 pp. 346-347

⁴⁵ "Relación del viaje que hizo Alvaro de Saavedra desde la costa occidental de Nueva España a las islas del Maluco. Está sacada del libro que trajo Francisco Granados, escribano de la armada" en *Colección de viajes*, doc. XXXVI, pp. 266-272 (BAE. 77)

⁴⁶ "Carta de Hernán Cortés al capitán Alvaro de Saavedra Ceron, Temistitan, junio de 1527" en José Luis Martínez. *Documentos cortesianos*, doc 77, ed. UNAM-FCE, pp. 469-470

⁴⁷ AGN, HJ, leg. 203 "Papeles sueltos", f 66

El equipamiento de la Armada

En la dotación de equipo de la armada se distinguen tres elementos primordiales: las provisiones, los pertrechos y los rescates. La prioridad marítima de aquella época eran las provisiones, en el criterio de un castellano: los bizcochos y los tocinos. La armada se dotó con 1000 puercos en tocinos de provisiones, más bizcocho y harina en cantidades suficientes para sobrevivir.

Acerca de los pertrechos sobresale lo referente a la artillería. Su importancia fue indiscutible: representó la supremacía náutica europea. Además de que la seguridad de un fuerte defendido con artillería era una ventaja estratégica, en regiones lejanas y hostiles.

La enorme dificultad que significó proveer de cañones de bronce a la armada, se explica debido a que eran costosos en todo su proceso: desde la fabricación, transportación y por último sus dotaciones de pólvora y balas, sin contar los aditamentos de limpieza y carga. Cortés valoró de forma muy encarecida este punto:

“Esa artillería os encomiendo mucho que se ponga a buen recaudo, porque es la principal cosa de que os habéis de valer allá y no se puede haber acá cada día. Mirad por amor de Dios que aunque sea pegado en una peña hagáis asiento en aquellas partes y me despachéis luego navíos, que yo os socorreré presto.”⁴⁸

Los demás pertrechos de la expedición fueron: 23 tiros de faluetes de hierro, cincuenta ballestas con sus gafas y aderezos, veinte y tres escopetas y treinta coseletes; que se repartieron entre los navíos. La nave capitana *Florida* fue dotada con los tres tiros de bronce comprados.

Aunque la artillería resultaba vital es de notar que sólo se compraron tres barriles de pólvora, cantidad insuficiente si la nave se tuviese que enfrentar en un duelo de artillería.

Sobre los tiros o cañones es importante aclarar la diferencia entre los de hierro y los de bronce. Los primeros no resistían la presión al estallar y era común que explotaran o no lanzaran la bala, con los cañones de bronce la eficacia se incrementaba debido a su resistencia adquirida.

En la "Relación de Gastos de la Armada de Alvaro Saavedra Cerón"⁴⁹ se encuentran tres tiros grandes de bronce, los cuales se adquirieron junto con sus aderezos. Estos tres cañones fueron los siguientes: un tiro grande de bronce llamado Santiago, otro tiro de bronce llamado Juan Ponce y el tiro de bronce llamado San Francisco. Las balas que se cargaron fueron casi 150, más los aderezos como pernos, limpiadores y clavijas⁵⁰.

Los rescates

Los rescates son todas las mercaderías cargadas por el navío en los viajes transoceánicos cuyo destino era el de ser pieza de intercambio o de comercio.

En la experiencia hispana en América, Colón fue quien inaugura el intercambio. El principal producto a intercambiar fue la ropa y tela, ya que

⁴⁸ "Carta de Hernán Cortes a Alvaro de Saavedra. Junio 1527" en *Documentos cortesianos*, t. I, doc 77, pp. 469-470

⁴⁹ AGN. *Hospital de Jesús*, leg 438, exp. I fs. 7v-20

es fácil de empacar. En los primeros contactos el intercambio fue a favor del hispano quien obtenía directamente oro [base de la riqueza en la economía europea de la época] que le daba una ganancia superior al costo de comprar y transportar los productos que trocaba.

Todo capitán debía vigilar cuidadosamente la cuestión relacionada al trueque. El capitán y el tesorero eran quienes controlaban los intercambios tanto internos como externos. A este respecto Cortés le recuerda al Capitán Saavedra Cerón que tuviese mucha vigilancia en el trueque, ya que cualquier desproporción ocasionaría fraccionamiento y conflictos dentro de la tripulación.

“Item: prohibiréis que en ninguna de las dichas yslas o tierras que ansi descubriedes. rescate cosa alguna de nunguna calidad que sea. sino por vuestra mano. e por vista del veedor. que de todo tenga razón e cuenta”⁵¹

En la dotación de rescates, pequeñas mercaderías, a la Armada, Cortés el empresario no sólo adquirió productos de Europa sino que envió mercancías de la Nueva España, de Michoacán y de la región del altiplano. Pensó en aprovechar la producción local que obtenía ya como tributo de encomienda o como botín.

Las mercancías de la Nueva España que sirvieron de rescate fueron: coseletes pintados, banderas de pluma, naguas labradas, mantas de indios, cueros de venado, Chalchues (Chalchihuites), rodelas, diademas, cascabeles, conchas, objetos no comunes como un collar de pluma rica y un puñal de turquesa.

⁵⁰ “Relación de gastos de la armada de Alvaro Saavedra Cerón”. AGN. *Hospital de Jesús*, leg. 438, exp. 1, fs. 7v - 20v.

⁵¹ “Instrucciones a Alvaro de Saavedra Cerón, 28 mayo 1527” en José Luis Martínez. Documentos Cortesianos. T.I., UNAM - FCE. doc. 67, pp. 439 - 449.

Por la otra parte, entre los productos europeos se encontraban: peines, medallas, mantas, masteles (sic), camisas, sartas de baratijas, espejos, pasadores, platos, medallas, algunas herramientas como cuchillos, tijeras, canastillas y un sombrero de tafetán blanco.

Considerando que en la región asiática donde se realizaría el comercio, éste era parte antiquísima de las costumbres, los productos de los hispanos tenían bastante competencia, es decir, no eran novedad ni innovación. Los elementos que permitieron un entendimiento económico fueron el oro y las herramientas de hierro. El primero por ser base común de intercambio en todo el continente Eurasiático. La segunda por la escasez de vetas de hierro. Por lo difícil de su acceso, podría decirse que eran igualmentepreciados el oro y el hierro en los archipiélagos ecuatoriales de Asia.

De esta forma se explica porqué pidieron en las islas cercanas a las Molucas oro o herramientas de hierro a cambio de sobrevivientes castellanos de otras expediciones:

“(...) en los cuales rescatamos a los dos españoles por los cuales pidieron por su rescate oro. señalaron bulto de setenta pesos los cuales el Capitán les dio de una barreta que llevaba fundido y marcado, y tomaron el navío los dos españoles y más le dio por rescate de los dichos una barra de hierro que ellos pidieron...”⁵²

Los rescates eran parte indispensable de cualquier armada; tanto de descubrimiento como de exploración comercial. No sólo se cargaba lo que se suponía universalmente aceptado: el oro; también se iniciaba un tanteo con diversos productos a comerciar.

⁵² “Instrucciones a Alvaro de Saavedra Ceron, 28 mayo 1527” en *Documentos Cortesanos* T I. doc. 67, pp. 439 - 449

Los costos materiales de la armada de Saavedra Cerón

Con base en el documento "Relación de los gastos de la Armada al Moluco", se analizaron los costos de la armada del Moluco al mando de Álvaro de Saavedra Cerón. Aunque en el documento existen ciertas lagunas, como la ausencia del registro del costo de los barcos, sin lugar a dudas éste sirve como base para un estudio detallado de los costos. Cuando fue necesario se recurrió a otras fuentes como en su momento se señalan.

Como primer paso se catalogó en grupos de materiales que son los siguientes: material de los navíos, armamento, herramientas, materiales específicos, rescates, sueldos y pagos, alimentos y otros gastos. En cada apartado se da una referencia amplia de los materiales y la suma total del apartado en pesos.

Materiales de los navíos.

La construcción y aprovisionamiento de los navíos en la Nueva España estuvo llena de dificultades. Estas se iniciaron con el traslado de algunos materiales básicos del equipo: como aceite, jarcias, velas, sebo, lonas, estopa; de herramientas como sierras, martillos y clavos. Todos los precios se incrementaban en la medida de la dificultad de un abastecimiento suficiente del mercado ultramarino. La transportación oceánica representaba una gran parte del costo de estos materiales traídos desde España con el consiguiente incremento de los precios en el Nuevo

Mundo.

Hernán Cortés gastó en la adquisición y transporte de materiales europeos para la armada de la especiería un total de 5441 pesos:

“Iten ochocientos un pesos quatro tomines de oro que dio por cuenta **Alonso Valiente** que gasto en Medellin en azeite y xarcias y lonas y velas e otras menudencias como parece en una memoria 801

Iten seiscientos e quarenta pesos que se pagaron a **Anton[i]o de Aznar** en veinte de enero de quinientos veinte y quatro años por el flete de cierta xarcia y estopa y sebo y otras muchas cosas que se truxeron de España para la dicha armada 640

Iten quatro mil pesos de oro que llevo **Juan de Rivera** a España para dar a **Juan de Córdoba** los quales se truxeron de sebo y estopa y xarcia y otras muchas cosas para la dicha armada 4 000”⁵³

Con respecto al transporte de los materiales como madera y anclas; estos se movilizaron desde 1522 hasta 1526. En este rubro cabe mencionar que Hernán Cortés encomendó al Cazonci de Michoacán el traslado de las anclas de metal para sus navíos en construcción en el astillero de Zacatula⁵⁴.

El gasto total que aparece en la relación consignado a los materiales para los navíos fue de 7937 pesos. La mayor parte se invirtió en dotar a los navíos de materiales básicos para la navegación como velas, hilos de velas, sogas, cuerdas, lonas y cadenas; además de herramientas y clavos .

El armamento.

En este apartado, según la Relación, se sumó un gasto total de 5820 pesos. Los tiros de bronce fueron la inversión más costosa del rubro.

⁵³ “Relación de gastos de la armada de Alvaro de Saavedra Cerón” AGN. *Hospital de Jesús*, leg. 438, exp. 1. Acerca de Juan de Córdoba es preciso dar noticias aclaratorias: él era platero y mercader. fue una figura principal entre los conversos de Sevilla. Fue él quien le proporcionó a Cortés dinero para su empresa en 1519. Véase Eva Alexandra Uchmany “De algunos cristianos nuevos...”, p. 266.

⁵⁴ José Luis Martínez *Hernán Cortés*. FCE. México. p. 355

Un total, de 3600 pesos por los tres cañones. Los precios más representativos de otras armas fueron: por una escopeta se pagaron diez pesos; por un coselete veinte pesos y una ballesta diez pesos; los precios incluían los materiales auxiliares como hilo y saetas. Estas armas además de ser muy útiles se transportaban con facilidad.

Herramientas.

En la Relación se registraron sierras de hechuras de Vizcaya, de la industria del hierro de Bilbao, en la Península Ibérica. En el rubro el gasto fue de 1523 pesos, con los cuales se adquirieron hachas, sierras, barretas, arpones, martillos, una sonda, calderas, ollas, una fragua, tenazas, sartenes, anzuelos, asadores y azuleas.

Materiales específicos.

Son aquellos materiales que representaban una utilidad de especialidad en el navío. Como lo fueron la pólvora para accionar la artillería; el azufre para fabricar pólvora; el pez para reparar la nave; el hierro para fabricar herramientas, armas o incluso para intercambiar; el plomo para recubrir los clavos en remaches y la botica que el cirujano pidió. Todo esto necesariamente - excepción de la pólvora - tuvo que ser adquirido de España. El costo ascendió a de 1911 pesos. De los materiales señalados el que se adquirió en cantidades mayores para la armada fue el hierro con 18 quintales a razón de 144 pesos.

Sueldos y pagos por servicios.

En la relación se inscribieron 6317 pesos pagados a distintas personas por sueldo por ir como marineros o capitanes en las naves. Los sueldos fueron dados argumentando las razones siguientes: por ayuda de costa, para ir a servir, en cuenta del pago; todas con referencia a la Armada de la Especiería o del Mar del Sur. Los pagos fueron hechos por Hernán Cortés valiéndose de varios de sus secretarios.

Rescates.

En este rubro fue donde se vislumbró mayor cantidad y variedad de productos dotados a la armada, por solo esto podría intuirse que se trató de una misión enteramente comercial. La variedad de los productos se compagina con la cantidad cargada de los mismo, pues comúnmente se adquirieron en varias unidades, por ejemplo: 134 mantas, 22 camisas, 40 sargas, 50 mantillas, 14 naguas, etc. La cantidad invertida en estas pequeñas mercaderías asió a 5030 pesos y cuatro tomines.

Alimentos.

Este aspecto fue el que más costo representó para Hernán Cortés. El alimentar a 110 hombres europeos por casi medio año, de mayo de 1527 cuando los navíos estaban listos, hasta noviembre del mismo año,

cuando las naves definitivamente zarpan con rumbo a las Molucas, y asegurárles las provisiones para el viaje le costo a Cortés 10 166 pesos.

Entre los alimentos enumerados existe una gran ausencia en el listado de la Relación: el maíz, mismo que no aparece de ninguna forma. Esto seguramente porque el cereal no soporta las condiciones de almacenamiento en los barcos de la época. Por el contrario la relación indica el régimen alimentario de la tripulación: el puerco, aceite y pan. Se invirtió 1000 pesos en la compra de tocinos y 3000 para el puerco que se consumía en tierra para alimentar a la tripulación. Esto da un total de 4000 pesos.

En el segundo orden en cantidad el bizcocho, del cual se cargaron 1200 quintales; seguido del vinagre con 25 arrobas⁵⁵ a bordo. Los demás productos alimenticios como la manteca, el frijol, la harina y el queso se quedaron a la saga.

Otros gastos.

En este apartado la noticia principal provino de la compra de un esclavo natural de la especiería, que el organizador Cortés lo adquirió de un comerciante Juan Nuñez en la Ciudad de México, por el precio de 150 pesos según la relación, pero en el recibo existente en el Legajo 203 sólo constan 100 pesos. En la primera fuente - la Relación de Gastos - se especificó su origen de Canjard, mientras en el recibo sólo se enuncia su compra:

⁵⁵ Arroba: unidad de medida equivalente a 25 libras 11Kg 502 g

“Ítem: Un esclavo de Canjard 150 pesos”⁵⁶

“ [5 febrero 1527] Es verdad que yo Juan Nuñez mercader recibí de vos Francisco de Santa Cruz cien pesos de oro de esta fundación los cuales son que me los pagareis por un esclavo que su Señoría me compro natural de la Especiería y por que es verdad lo firme de mi nombre fecho a V de febrero de 1527 años. Juan Nuñez rubrica.”⁵⁷

El gran total de los gastos realizados en los materiales para la armada de las Molucas fue de 40 251 pesos 12 tomines. Cifra según la cuenta sacada de la Relación, suma que no incluye el costo de los navíos ni del transporte de los materiales. Cotejando el resultado dado con la suma de los propios precios uno a uno el resultado difiere de 40 251 pesos se pasa a 40 289 1/2 pesos, aproximadamente 38 pesos de diferencia.

Otros datos que alterarían la suma serían: el costo de los barcos, el traslado de los materiales y de los hombres. Aunque pareciera imposible determinar un costo aproximado debido a que algunos transportes fueron por tributo y sometimiento, cuestión no cuantificable en las circunstancias en que se llevaron, si se puede suponer un gran esfuerzo esclavo detrás.

En la “Relación de gastos” no se inscribe el costo de los barcos, así que de modo indirecto, se dará un aproximado del costo de los navíos de la armada de Saavedra Cerón.

Se partirá para estimar el costo de los navíos de Saavedra del precio de los barcos Atlánticos. Por ejemplo: los navíos que fueron comprados por Hernán Cortés para la expedición de Cristóbal de Olid al cabo de las

⁵⁶ “Relación de gastos de la armada de Alvaro de Saavedra Cerón” AGN, *Hospital de Jesús*, leg 438. fs

⁵⁷ “Recibo de 100 por un esclavo de la Especiería, 5 febrero 1527” en AGN, *Hospital de Jesús*, leg 203, f. 48

Hibueras, oscilaron entre los 1000 y 400 pesos; el bergantín fue el que tuvo un costo menor: 400 pesos, si bien se hizo por el escribano una diferenciación entre naos de 1000 y carabela de 700, existe otra nao que sólo costó 550 pesos. Es decir, que por el sólo hecho de los nombres de los navíos, todavía sin caracterización rigurosa, no se puede determinar el costo exacto de las naves de Saavedra Cerón.

Otro ejemplo fue el de la nao Zabra que después de ser asaltada por franceses en la ruta atlántica se vendió en Cuba en el año de 1524 por 850 pesos.⁵⁸ Esto indica un costo base de entre 900 y 1000 pesos para los 2 navíos (naos) de la armada a las Molucas; y para el bergantín un costo base de 550 pesos aproximadamente.

Determinar un costo exacto de los navíos resulta imposible, debido a la variabilidad en los costos del material, la transportación y la construcción de los mismos. No obstante podemos tomar como base los 7937 pesos que se gastaron en dotar a los navíos de materiales básicos: velas, hilos de velas, sogas, cuerdas, lonas y cadenas. Si se asignan 2500 (1000 pesos para las naos y 500 para el bergantín) sólo en el costo de los 3 navíos, podemos aproximarnos a los 10 000 pesos por el costo total de los barcos y de su preparación. El total asciende a 42, 700 o 43, 000 pesos de oro.

En una confrontación de los precios de los materiales adquiridos por Hernán Cortés en la Nueva España con el precio en la península de estos mismos materiales en los mismos años se obtiene la disparidad enorme en los precios.

⁵⁸ "La cual valió, así despojada como estaba, que podemos decir el casco y la xarcía que tenía guarnecida, con el batel rotpido de una lombarda, ochocientos e cincuenta pesos de oro..." Véase Enrique Otte. "Mercaderes Burgaleses en los inicios del comercio con México. Carta 14: Hernando de Nebrada a Alonso de Nebrada" en *Historia Mexicana*, El Colegio de México, Vol. XVIII, Núm. 2, 1968, p. 282

Los datos siguientes fueron encontrados de manera fortuita por Ramón Carande Thobar en el ramo de Contratación, legajo 4675 del Archivo General de Indias:

Material	precio en la Península 1526 ⁵⁹	Adquiridos por Cortés
1 sartén de hierro	110 maravedis ⁶⁰	5 pesos
asador	6 por 130 mrvds	1 por 3 pesos
azúcar rosado	libra 40 mrvds	[no preciso] 12 pesos

En una lista de precios del trabajo del herrero acordada por el cabildo⁶¹ de la Ciudad de México el 15 de marzo de 1524 y los adquiridos por Cortés en 1527:

Material/Trabajo	en 1524	adquirido por Cortés
escoplo	1 peso	2 pesos
azulea	2 pesos [1 peso 1/2]*	2 pesos
sierra brazal (común)	4 pesos [3 pesos]	5 pesos
tenazas	por 1 : 2 pesos [1 1/2]	por 4: 10pesos

* este precio era dándole el hierro al herrero

Como se puede observar la diferencia entre los precios en la primera comparación es definitivamente abismal, no así en la segunda.

Una variable que determinó la diferencia de precios fue la existencia de los materiales en el Nuevo Mundo, que dependía a su vez de la frecuencia y regularidad de naves cargadas de dichos productos venidas desde España.

Otro factor que influyó en el alza de precios fue el referente al pago de impuestos. La Corona española desde el inicio de la empresa oceánica

⁵⁹ Ramón Carande Thobar. *Carlos I y sus banqueros* vol 3. Sociedad de Estudios y Publicaciones. Madrid, 1967, p. 507.

⁶⁰ Para una mejor comparación: 1 peso de tepuzque = 300 maravedis. el Tomín era 1/8 del peso. Esta equivalencia en la época fue demasiado variable. Consultar Cuadros de equivalencias

⁶¹ Cabildo: gobierno local del ayuntamiento de un pueblo o ciudad

siempre tuvo a su cuenta el cobro de aranceles por los productos que salían de la península. Al existir también en las nuevas tierras gobiernos y jurisdicciones, estos cobraban a su vez un impuesto por la introducción de productos, así se explica lo ocurrido en el mes de enero de 1526 en la Ciudad de México:

“ [9 enero 1526]... por cuanto de cada día balen más barato e a menor precio en esta tierra todas las cosas asy de provisiones e bastimentos como de ropa e otras mercadurias y de las que vienen de Castilla como de lo de la tierra e los aranceles (...)” más tarde el 12 de enero el cabildo se pronuncia por una variación en el cobro de los aranceles para llegar a un equilibrio en el costo de los productos “[para que] disminuya y empareje.”⁶²

Esto nos ofrece otra perspectiva sobre el costo real de la armada, pues es cierto que Cortés como empresario tenía a su disposición grandes recursos, y estos sólo podían ser utilizados con eficacia en un mercado local que logrará atenuar los costos excesivos del transporte.

En otras palabras, Hernán Cortés tuvo la oportunidad de adquirir los materiales para su armada en un mercado ya establecido, con precios y regulaciones; no como años antes que los materiales eran escasos y su precio exorbitante. Aún con un mercado local establecido la diferencia en los precios era abismal como se puede corroborar en los precios de la primera comparación.

⁶² *Actas de Cabildo de la Ciudad de México 1524 - 1719*. Edición de Ignacio Bejarano. México. 1889. vol. 1. p. 70

IV. EL PRIMER VIAJE DESDE LA NUEVA ESPAÑA HACIA LAS ISLAS ORIENTALES (1527)

Motivos para el envío de la armada del Maluco

Hernán Cortés organizó la armada de Saavedra a su costa ofreciendo barcos y pertrechos, todo en servicio del Rey. Él buscaba aumentar sus méritos para mantener el favor real. Si emprendía expediciones descubridoras cualquier tierra encontrada hacia el occidente le pertenecía a la Corona de Castilla en vista de las bulas papales de Alejandro VI, el “Empresario” aspiraba a una retribución del Monarca castellano, a saber Carlos I, quien posteriormente en 1529 le premió con el título de Marqués del Valle de Oaxaca.

También el “Conquistador” como un empresario renacentista equipó su pequeña flota con productos de la Nueva España y de Europa, buscando abrir un trato comercial con las islas que se descubriesen. En los “Consejos y advertencias de Hernán Cortés al capitán Alvaro de Saavedra Cerón antes de iniciar su viaje”, fechado en junio de 1527 en Temixtitan, le recordaba al capitán Saavedra la responsabilidad comercial de su viaje:

“(...)habeis de considerar que vais para contratar con esa gente más de una vez e que si al presente os hallaren verdaderos en vuestra contratación que será para asegurarlos para adelante (...)”¹

¹ “Consejos y advertencias de Hernán Cortés al capitán Alvaro de Saavedra Cerón antes de iniciar su viaje, Temixtitan junio 1527” en *Documentos cortesianos*, t. I, doc. 78, p. 471.

Hernán Cortés también confiaba en la existencia de alguna isla o islas de riqueza, de oro y plata. Él desconocía completamente la geografía del mundo no europeo. Su confianza se cimentaba en la idea geográfica medieval del mundo conocido hasta entonces que en los sitios desconocidos agregaba en los mapas leyendas acerca de la existencia de islas míticas, también en las noticias recogidas por los expedicionarios del viaje de Magallanes y que contaron en España.

Entre las leyendas geográficas medievales se encuentran las que hablan de islas de amazonas, de oro y plata. Cortés que había conquistado una ciudad de "fantasía" no tenía por que dudar de la existencia de otro opulento reino.

En las instrucciones a Saavedra el "Empresario" le recuerda a su capitán que no descuide la búsqueda de las islas, pues es parte fundamental de su expedición. Le ordena que tome la altura de cualquier isla que descubriere, seguramente para una exploración posterior.

"Item: porque se tiene por muy cierto que en el camino e derrota que habeis de llevar para las dichas islas hay otras muchas e tierras fasta hoy no descubiertas, mandareis a los capitanes y pilotos de los navíos de vuestra compañía que si alguna isla o tierra firme descubrieredes nuevamente, (...) que tomen la altura e señales de la dicha tierra, e la pongan e asienten la figura en la carta que lleva (...)"²

La armada de Saavedra descubrió con base en la experiencia propia el tiempo favorable para emprender la larga travesía. Un descubrimiento trascendental pues permitió conocer dentro del sistema climático del océano Pacífico la temporada propicia para zarpar desde la costa

novohispana hacia el Occidente. Durante su viaje también se describió la ruta marítima anotando los vientos y corrientes favorables, la altura donde se encontraron y el rumbo que se siguió.

Viaje de exploración costera

Los navíos al mando de Saavedra Cerón estuvieron listos para zarpar en mayo de 1527. El retraso a causa de las condiciones climáticas era una carga económica muy pesada pues significaba mantener en la costa a la tripulación y a los barcos con gastos constantes. Para no desaprovechar el tiempo, Cortés decidió que alguno de los barcos emprendiera una exploración. Ésta fue de las primeras navegaciones por la costa occidental de la Nueva España. Con este propósito, el bergantín Espíritu Santo zarpó desde el puerto de Zacatula el día 14 de julio hacia el Norte.

Existe una relación de este viaje escrita por el marinero Pedro Nuñez Maldonado³. En ésta, Nuñez Maldonado registró los datos geográficos relevantes como la latitud, la profundidad de los puertos naturales, la topografía; además de noticias acerca de los habitantes de las costas. A partir de la descripción de Nuñez Maldonado se puede reconstruir la ruta del bergantín. Zarpó de Zacatula y costó con rumbo hacia el Norte

² "Instrucción dada por Hernán Cortés a Alvaro de Saavedra Cerón para el viaje a las islas del Maluco, Tenustitan 28 mayo de 1527" en *Documentos cortesianos*, t. I, doc. 67, p.444

³ AGN, *Hospital de Jesús*, leg. 438, exp. 1; "Relación de Pedro Nuñez Maldonado del viaje del bergantín capitaneado por Saavedra Cerón".

hasta que llegó a los 19° 33' de latitud Norte. En esa coordenada descubrió un puerto al que se le nombró Santiago; desde aquí regresó a la provincia de Zacatula en el sur, donde arribó en agosto del mismo año.

En su recorrido el bergantín exploró la costa novohispana desde la desembocadura del río Balsas (río Zacatula) hasta la costa del actual Estado de Colima.⁴ Al regresar se unió a los otros dos barcos de la armada para esperar las condiciones propicias para el viaje hacia el Occidente

La travesía hacia el Oriente

Existen dos relatos que narran la travesía de la armada de Saavedra Cerón, ambos se abocan a los sucesos en el navío *Florida*. La primera relación es "Relación del viaje de Alvaro de Saavedra Cerón hecha por Vicencio de Nápoles", de ésta existen dos versiones. La versión más detallada en la que se basa esta investigación se encuentra en el Archivo General de la Nación, grupo documental, Hospital de Jesús, legajo 438, expediente 1⁵. La segunda versión es la publicada en la obra de Martín Fernández de Navarrete

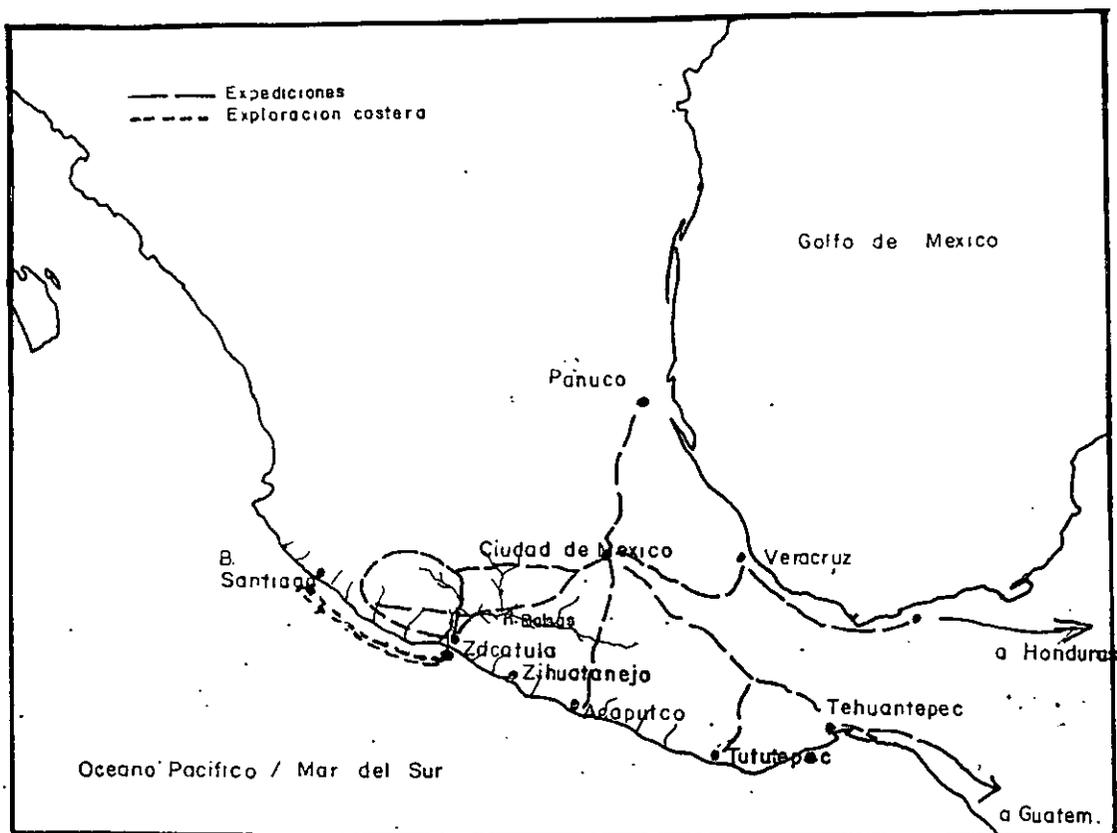
El segundo relato que narra la travesía de la *Florida* es: "Relación hecha por Francisco Granados, escribano de la armada de Saavedra"⁶.

Gracias a los dos relatores del viaje de la nao *Florida*, se reconstruyó este recorrido.

⁴ Véase mapa " Viaje de exploración costera"

⁵ "Relación del viaje de Alvaro de Saavedra Cerón hecha por Vicencio de Nápoles" AGN, Hospital de Jesús, leg 438, exp. I ; una segunda versión de esta relación que aparece en *Colección de viajes*, doc. XXXVII. Utilizare la primera versión enunciada y en adelante sólo citare "Relación de Vicencio de Napoles"

⁶ "Relación del viaje que hizo Alvaro de Saavedra desde la costa occidental de Nueva España a las islas del Maluco. Está sacada del libro que trajo Francisco Granados, escribano de la armada" en *Colección de viajes*, doc. XXXVI, pp. 266-272 (BAE, 77)



“Mapa de la Nueva España, exploración radial y viaje de exploración costera “

Fuente: Amaya Topete Jesús, *Atlas mexicano de la conquista. Historia geográfica en 40 cartas*, Fondo de Cultura Económica, México, 1958; carta 5 “Exploración radial”

Las carabelas *Florida* y *Santiago* junto con el bergantín *Espíritu Santo* estaban preparados para zarpar en octubre de 1527, cuando la temporada de lluvias ha concluido⁷. La pequeña flota salió de la cercanía del río, villa y provincia de Zacatula el 31 de octubre. Costeó el litoral esperando condiciones propicias, y el primero de noviembre de 1527 zarpó desde el puerto de Zihuatanejo, al sur de Zacatula unas seis leguas. Aquí el capitán Saavedra inició su viaje hacia el Occidente

Durante los primeros días de navegación, el viento Sur de la costa, que va del mar hacia la tierra, impidió el avance de la flota; sólo al salir a alta mar la navegación se hizo con cierta rapidez.

A partir del primero de noviembre, fecha en que murió el cirujano Mease Francisco, hasta el 13 del mismo mes cuando la nave capitana *Florida* sufrió una ruptura en su quilla la flota avanzó un total de 205 leguas. Vicencio de Nápoles en su relación anotó 212. El rumbo que siguió la flota fue Oeste-Sur-Oeste con algunas variaciones hacia el Oeste

Cabe anotar que durante el desarrollo del presente capítulo se escribieron los rumbos de navegación en uso en la rosa de los vientos⁸.

Continuando con el relato, la ruptura de la quilla de la *Florida* ocasionó que la carga se mojara, perdiéndose alguna parte de las provisiones. Con el aumento del peso de forma irregular el barco se ladeó. La consiguiente pérdida de control puso en riesgo toda la expedición. Ante este problema se reunieron los capitanes para deliberar si debían o

⁷ Existe en el Catálogo de Torres y Lanzas una mención importante a este respecto: "509. Copia de una relación hecha por Alvaro Saavedra de los navíos, gente, munición, artillería de la armada que bajo su mando va al Moluco por orden de Hernán Cortés" fechada el 20 de octubre de 1527. Su ubicación en el Archivo General de Indias es Patronato 1-2-1 / 10 r

⁸ Rosa de los vientos: figura en que se representan los principales rumbos o coordenadas de orientación.

no continuar el viaje. En esta reunión el capitán Saavedra animó a sus compañeros para continuar.

Inmediatamente, se buscó la ruptura del casco de la *Florida* para repararlo, que no se encontró. La única solución fue el trabajo de desagüe con la bomba de achique. Para esto se intercambiaron tripulaciones de los otros dos navíos, con el fin de que en la *Florida* no faltaran hombres capaces para el duro trabajo de la bomba.

“(…) y por el trabajo que se pasaba de dar a la bomba el dicho Capitán tomó de los otros navíos la gente de más trabajo, y paso de la suya a los otros y los capitanes le dijeron que se pasase en el otro navío que no hacía agua, y él respondió que en aquel navío patrio y que en él se había de perder o salvar, y así seguimos nuestro viaje(…)”⁹

La flota navegó otras 408 leguas con rumbo Oeste desde el 14 hasta el 27 de noviembre.

La flota se desvió de su curso Oeste para buscar tierra, seguramente alguna isla que les pareció ver. El nuevo rumbo fue hacia el huestenorueste (*sic*), es decir al Oeste Noroeste, por el que se siguió por dos días, 28 y 29 de noviembre, recorriendo unas 40 leguas. Con esta búsqueda sólo se certifica la esperanza de Cortés por descubrir algunas islas abundantes en riquezas hacia el occidente de la Nueva España.

“A los veinte y uno [días] parecieron tierra y fuimos en busca de ella toda la noche al Huesnorueste, y por la mañana otro día no hallamos nada y volvimos a nuestra derrota; anduvimos este día obra de veinte y cinco leguas.”¹⁰

Las naves regresaron a su rumbo Oeste al no hallar isla alguna. Navegaron hacia el Oeste otras 371 leguas desde el 30 de noviembre hasta

⁹ “Relación de Vicencio de Nápoles”

¹⁰ “Relación de Vicencio de Nápoles”

el diez de diciembre. El once de ese mes cambiaron nuevamente su curso y se enfilaron hacia el Oeste Nor Oeste y avanzaron 28 leguas más.

El piloto de la armada, Ortuño de Arango que dirigía la navegación calculó por medio de un astrolabio la altitud del Sol y con ello la posición de la flota en $11^{\circ} 02'$ Norte, era el 12 de diciembre¹¹.

Una segunda ruptura en la quilla de la *Florida* ocasionó que la nave perdiera el control y para evitar su naufragio las otras dos *Santiago* y *Espíritu Santo* la sujetaron en medio de ellas. De esta manera navegaban los tres barcos amarrados. En la noche del quince de diciembre después de haber recorrido 162 leguas una tormenta dispersó la flota.

Vicencio de Nápoles relató la causa de la pérdida de los navíos *Santiago* y *Espíritu Santo*. La noche del 15 de diciembre en medio de grandes vientos y olas de la tormenta, la falta de pericia del marinero que controlaba las velas por poco ocasionó el naufragio de los tres barcos, pues los navíos estaban sujetos. Y si el viento era fuerte empujaría una nao contra la otra. Para evitar naufragar los marineros de los navíos *Espíritu Santo* y *Santiago* soltaron las amarras con la *Florida*, ésta última tuvo que amainar las velas y detenerse. Los otros dos barcos pasaron de largo perdiéndose de vista de la embarcación capitana.

La mañana del 16 de diciembre la *Florida* corrigió el rumbo hacia el

¹¹ "Jueves [12 de diciembre], continuamos el mismo curso, 38 leguas. Este día el piloto determino la latitud por la altitud de el Sol, y encontró estar a $11^{\circ} 20'$ N "Relación del viaje en los papeles de Francisco Granados"

Oeste por donde navegaría sola de ahí en adelante.

Durante los días siguientes la nave encontró indicios de tierra como aves y maderas flotantes. Los marineros avistaron una isla el 29 de diciembre, que el piloto Arango identificó como una de las islas de los Ladrones, donde le hurtaron a Magallanes algún equipo. La *Florida* recorrió un total de 335 leguas del 16 al 29 de diciembre.

La esperanza de encontrar a los otros navíos dispersos se mantenía aún el lunes 30 de diciembre, cuando el piloto cambió el rumbo hacia el Oeste para buscar tierra en donde poder esperar o dejarles algún mensaje a las naves extraviadas. La *Florida* ancló en una pequeña isla el primero de enero de 1528 dando descanso a la tripulación y dejando allí una botija con cartas para los otros navíos.

La nave *Florida* siguió adelante hacia el Oeste, durante enero recorrió 231 leguas. En este mes hizo escalas en algunas islas donde la tripulación tomó agua y rescató provisiones. El piloto calculó nuevamente la posición, esta ocasión la ubicó el cuatro de enero de 1528 en 11° N¹².

Seguramente un suceso angustioso a bordo del navío fue la muerte del piloto Ortuño de Arango, él se encargaba de comandar la nave y calcular la latitud para planear el rumbo a navegar para llegar a las Molucas.

Ambas relaciones consignan este hecho con sobriedad, pero en realidad el navío y sus tripulantes estaban a un paso de perderse, pues el

¹² "El Sábado, salí con el piloto y otro hombre a pescar, el piloto determino la latitud, y encontró estar a 11° [Norte] del Ecuador". "Relación del viaje en los papeles de Francisco Granados"

substituto del piloto sólo era un marinero con experiencia pero que no tenía el oficio para calcular la latitud y guiarse por sus mediciones.

“Sábado y su noche enero 25 [1528] navegue 10 leguas hacia el Oeste. Este día mi piloto y mi herrero murieron, y quede sin piloto Imagino que podríamos estar a 70 leguas de entrar al archipiélago. Nombre a Viurco como piloto, Él no sabe nada acerca de calcular la latitud por la observación del sol, pero es un buen marino y entiendo de navegación pero murió pronto.”¹³

“Otro día el Piloto estaba muy malo que no entendía en nada, abajamoslo de arriba a abajo y hizo testamento y en acabándolo de hacer murió; decíase el Piloto Ortuño de Arango, natural de Portugaleta, este día anduvimos quince leguas, este mismo día echamos a la mar al Herrero.”¹⁴

La *Florida* navegó sin piloto ni certeza de su ruta otras 57 leguas, siempre al Oeste, hasta que encontró el archipiélago de San Lázaro, por donde buscó fondear. La nave llegó a la isla de Mindanao el dos de febrero de 1528, en esta isla se decidió reparar la nave de sus rupturas. Pusieron en seco la nao y se inició su reparación.

Después de 20 días zarparon de Mindanano y continuaron su búsqueda de las Molucas. En una isleta cercana el 26 de febrero rescataron a un castellano de nombre Sebastián de Puerta, y luego a otros dos: uno Romay y el otro Sánchez¹⁵; los tres marineros del galeón Parral. Gracias a sus informes la *Florida* corrigió el rumbo para llegar a las ansiadas Molucas.

Con la certeza del rumbo la nave se dirigió hacia el sur. La gran travesía de la *Florida* desde las costas de la Nueva España hasta los archipiélagos orientales duró 95 días y se recorrieron 1923 leguas.

¹³ “Relación del viaje en los papeles de Francisco Granados”

¹⁴ “Relación de Vicencio de Nápoles”

¹⁵ “Derrotero del viaje y navegación...” en *Colección de viajes*, doc. XIV, p. 165. (BAE, 77)

Los expedicionarios en las Molucas

La nave *Florida* se alejó del archipiélago de San Lázaro rumbo al sur. Llegó cerca de la isla Terranete, donde fue recibida por algunas embarcaciones lusitanas-isleñas. Al cerciorarse de que eran castellanos, los portugueses se retiraron para buscar refuerzos con la esperanza de capturar la nave.

El mismo día se acercó a la nave una flotilla de tres barcos indígenas aliados de los hispanos. En éstos venían tres castellanos de las fuerzas comandadas por el capitán Hernando de la Torre. La sorpresa debió de ser grande al constatar el origen del navío: la Nueva España¹⁶.

Uno de los castellanos fue con las naves hacia Tidore, mientras los otros dos se quedaron en la *Florida*.

Mientras tanto, los lusitanos que antes se habían retirado volvieron hacia el navío, pero en esta ocasión no fueron sólo a informarse sino a hundirlo. El enfrentamiento se detuvo cuando la *Florida* huyó, luego se dirigió hacia Gilolo. Al día siguiente los lusitanos fueron a bombardear al navío con una fusta y un batel. Parecía que la *Florida* estaba perdida, pero gracias al barco que envió el capitán de la Torre en su búsqueda, los lusitanos se retiraron dejando a los castellanos.¹⁷

La *Florida* llegó a Tidore el 30 de marzo de 1528 iba en extrema necesidad: sin piloto ni pólvora y con mínimas provisiones de alimento. Sólo 25 de los 110 tripulantes llegaron a las Molucas. Los castellanos

¹⁶ "Derrotero del viaje y navegación..." en *Colección de viajes*, doc. XIV, p. 159 (BAE, 77)

¹⁷ "Derrotero del viaje y navegación..." en *Colección de viajes*, doc. XIV, p. 160 (BAE, 77)

descargaron algunos materiales como armas: ballestas, escopetas, arcabuces, lanzas y coseletes, también la botica y descargaron dos de los tres cañones de bronce que llevaban¹⁸.

Los castellanos del navío *Florida* reforzaron a los contingentes hispanos al mando de Hernando de la Torre. Los españoles estaban en guerra contra las fuerzas portuguesas; ambos tenían aliados en los reinos isleños. La tripulación novohispana participó en los combates contra los lusitanos, mientras se daba carena al navío. También se dedicaron al principal negocio de su empresa: las especias. Adquirieron una valiosa carga de 60 quintales.

Primer intento de volver a la Nueva España

La *Florida* se reparó en abril y a fines de mayo estaba lista para zarpar¹⁹. Habían pasado casi dos meses después de su arribo y siete desde su salida del puerto de Zihuatanejo. El navío se cargó con el matalotaje necesario más 60 quintales de clavo.

La nave zarpó de Tidore el 3 de junio, pocos días después regresó por causa de vientos contrarios y nuevamente partió el 12 de junio. En su tripulación iban dos pilotos: Macias del Poyo²⁰ y el portugués Simón de

¹⁸ "Carta de Hernando de la Torre al Emperador" en *Colección de viajes*, doc. XIV, pp. 170 - 171 (BAE, 77)

¹⁹ "Derrotero del viaje y navegación..." en *Colección de viajes*, doc. XIV, p. 161 (BAE, 77)

²⁰ "Y el dicho Macias, el año de veinte y ocho fue proveído de piloto de la nao de Sayavedra para la Nueva España, cargada de clavo..." en "Relación Sumaria del viaje del Comendador Loaisa que dieron Andrés de Urdaneta y Macias del Poyo y de sus propios sucesos desde el 24 de julio de 1525 hasta el 4 de septiembre de 1536" *Colección de viajes*, BAE, 77, doc. XII, pp. 204 - 205. (BAE, 77)

Brito²¹. También iban a bordo Bernaldín Cordero, marino lusitano y Fernán Romero, prisionero también portugués²²; y otros dos marineros lusitanos.

Después de tres días de navegación al "Les nord este" (sic), la nave sufrió calmas por varios días consecutivos. Aún con esta dificultad, por la ausencia de vientos, la *Florida* recorrió 250 leguas hacia el Este, y llegó a una isla que nombraron de Oro, donde recalaron y rescataron provisiones.

El piloto portugués Ximón de Brito junto con tres lusitanos más y dos esclavos suyos, en total seis hombres hurtaron el batel²³ del navío *Florida* y huyeron hacia las Molucas. El capitán Saavedra decidió continuar aún sin el batel que le permitía aprovisionarse en pequeñas islas. La *Florida* zarpó de la Isla de Oro con el viento sur hacia al Este. Navegó 14 leguas hasta encontrar una cadena de archipiélagos por entre los cuales navegó 100 leguas más.

En alguna de esas islas un parol salió a enfrentarse con la nave, pero fue rechazado. En represalia se ancló en la isla y se capturó a tres aborígenes. Luego, la nave continuó su viaje. La *Florida* después de recorrer 250 leguas ancló en otra isla, donde se calculó la latitud en 7° N. La isla era habitada por gente blanca y barbada.

²¹ "Estando para embarcarnos, un Ximón de Brito...y como nuestro piloto se había muerto y éste nos dijeron que lo era..." en "Relación de Vicencio de Nápoles"; "Carta de Pedro de Montemayor escrita desde Cochín..." en *Colección de viajes*, doc. XIX, p.193 (BAE, 77)

²² "Relación escrita y presentada al Emperador por Andrés de Urdaneta..." en *Colección de viajes*, doc. XXVI, p.236 (BAE, 77)

²³ Declaración de Macías del Poyo en "Declaraciones dadas por Andrés de Urdaneta y Macías del Poyo, en el interrogatorio que se les hizo por el consejo de Indias sobre el viaje de Loaisa" en *Colección de viajes*, doc. XXIV, p. 221 (BAE, 77)

Desde aquella isla zarpó la *Florida* con rumbo Norte y Nor Noru Este, navegando hasta que llegó a 14° N. En esta coordenada los fuertes vientos del Les nord este (sic) la obligaron a retornar a las islas Molucas. Pasó por las islas de los Ladrones y luego llegó a Mindanao. De allí cambió el rumbo hacia el Sur rumbo a Tidore.

La *Florida* llegó a la isla de Tidore el 19 de noviembre de 1528.

En este primer intento, la *Florida* recorrió 614 leguas, en el cálculo de Vicencio de Nápoles 800 leguas, y llegó hasta 14° de latitud Norte. Posiblemente cruzó las actuales islas Marshall y subió de estas islas ubicadas en los 10° hasta los 14° Norte desde donde regresaron²⁴.

Al regresar a la fortaleza castellana en Tidore se encontraron con Ximón de Brito quien había contado que la nave había naufragado. Brito regresó a las islas cercanas a las Molucas desde donde fue llevado a Tidore por Andrés de Urdaneta²⁵. Inmediatamente el capitán Saavedra pidió justicia y Ximón de Brito fue juzgado y sentenciado.

“(...) que al dicho Simón de Brito le arrastrase por la ciudad de los moros, e después le cortasen la cabeza, e le hiciesen cuatro cuartos, e al dicho Fernán Romero le ahorcacen en un ahorca, todo lo cual así se cumplió (...) e luego el mismo día se ejecutó(...)”²⁶

Segundo intento de volver hacia el Oriente

La *Florida* se reparó por segunda vez en Tidore, pero su arreglo se prolongó por seis meses debido a la guerra castellano-portuguesa, al

²⁴ Véase mapa “Viajes de la nave *Florida*”

²⁵ “Declaraciones dadas por Andrés de Urdaneta y Macias del Poyo, en el interrogatorio que se les hizo por el consejo de Indias sobre el viaje de Loaisa” en *Colección de viajes*, doc. XXIV, p. 217 (BAE, 77)

²⁶ “Relación escrita y presentada al Emperador por Andrés de Urdaneta...” en *Colección de viajes*, doc. XXVI, p.236 (BAE, 77)

deteriorado estado del navío y a la necesidad de construirle un batel.

“Como el navío volvió se puso hacer un batel. e porque el dicho navío se comía ya del gusano e hacia mucha agua le echamos un aforro de tabla por de fuera en el costado(...)”²⁷

Y no obstante que le sugirieron al capitán Saavedra que fuera por el camino de la Buena Esperanza, él decidió ir nuevamente en demanda de la Nueva España²⁸.

La nave se acabó de reparar en mayo de 1529 y zarpó nuevamente hacia el Es nord Este (*sic*). El piloto Macias del Poyo y el capitán Saavedra Cerón intentaron por vez segunda navegar a la Nueva España.

La nave siguió el mismo curso que la vez anterior hasta llegar a la Isla de Oro. Desde allí continuó la travesía otras 250 leguas más, encontrando nuevos archipiélagos. La tripulación estimó navegar a 1000 leguas de las Molucas.

La *Florida* arribó a una isla donde intercambiaron rescates por provisiones y los tripulantes salieron a tierra. En esta isla estuvieron ocho días dando descanso a la tripulación y al capitán que iba enfermo. Allí el piloto calculó la latitud en 11° N.

La nave zarpó de aquella isla y llegando a los 26° N murió el capitán Saavedra Cerón. Entonces se eligió entre los principales de la nave a su sucesor, el hombre designado para sucederle fue Pedro Laso de la Vega,

²⁷ “Relación escrita presentada al Emperador por Andrés de Urdaneta...” p. 236 (BAE, 77)

²⁸ “Relación escrita y presentada al Emperador por Andrés de Urdaneta...” p.236 (BAE, 77)

quien embarcó desde la Nueva España. El recién nombrado capitán murió ocho días después.

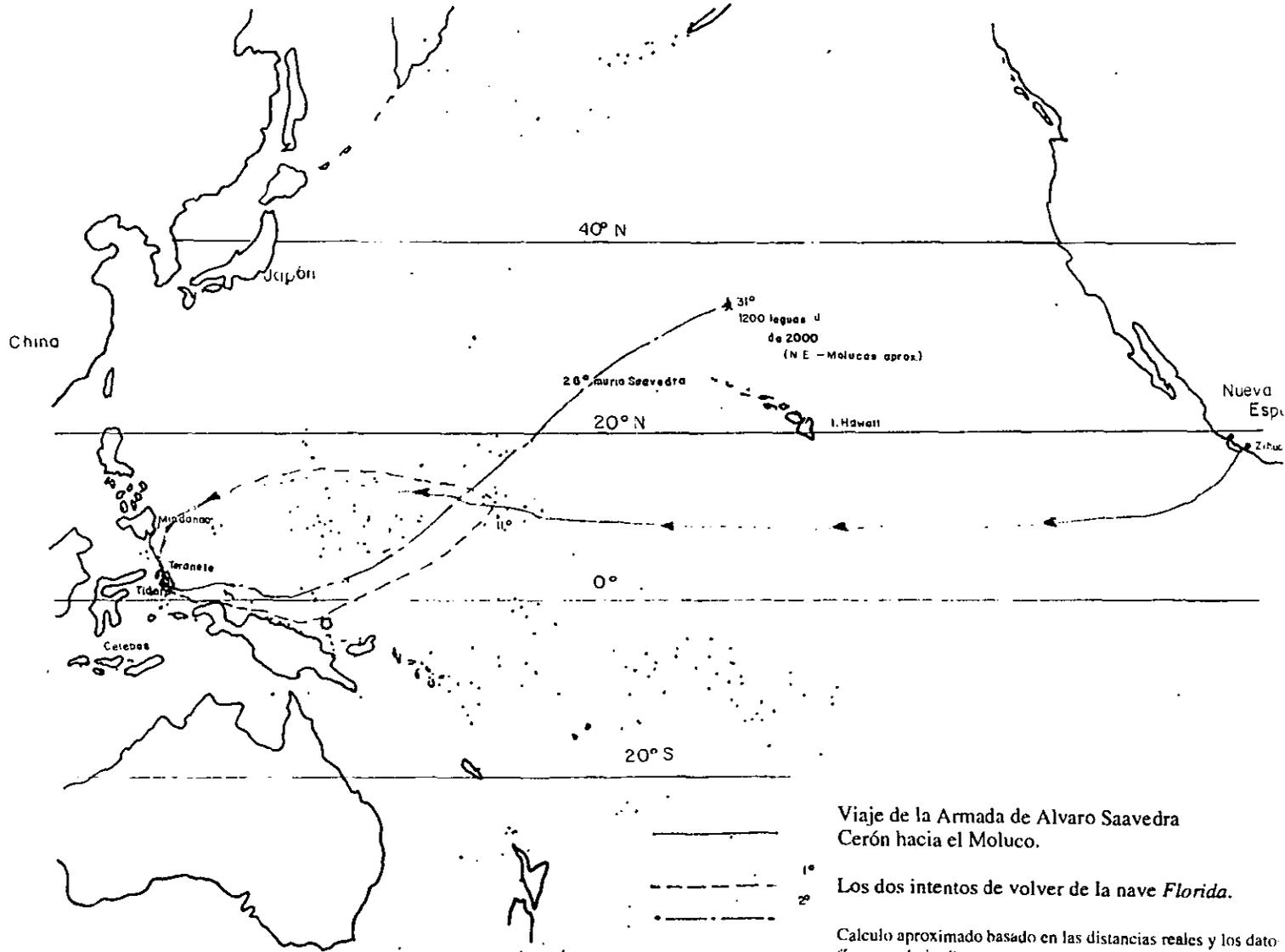
La nave quedó en manos del maestro y del piloto Macias del Poyo, quienes siguiendo las últimas órdenes del capitán Saavedra navegaron hasta 31° N, a esta altura se decidió volver a las islas de las Molucas por no poder seguir más adelante.

El cálculo de la navegación en este segundo intento fue de 1200 leguas hacia el Este de la Molucas y la latitud alcanzada fue de 31° N. La nave estaba aproximadamente a 1000 leguas de las costas novohispanas. La cuenta en la relación sacada de los papeles del escribano Francisco Granados se detiene en octubre de 1529 y el número de leguas era en ese punto 812 y la altura $11^{\circ} 30'$ N.

En ambos intentos de volver a la Nueva España hacia el Este las fechas en que zarpó la nave fueron en la misma temporada del año, mayo de 1528 y junio de 1529. Razón por la que en ambas ocasiones la *Florida* se enfrentó a las mismas condiciones físicas de navegación.

El rumbo Este, las leguas recorridas 1200 aproximadamente y la altura de su navegación alrededor de 10° N indican que la *Florida* se enfrentó a la Corriente Ecuatorial del Norte, corriente marítima superficial que es constante todo el año y que va de Este a Oeste. Si bien durante la ida les favoreció, a la vuelta les fue contraria.

Con respecto a los vientos, las fechas de la navegación coinciden con la temporada de julio- agosto, cuando los vientos son favorables para salir



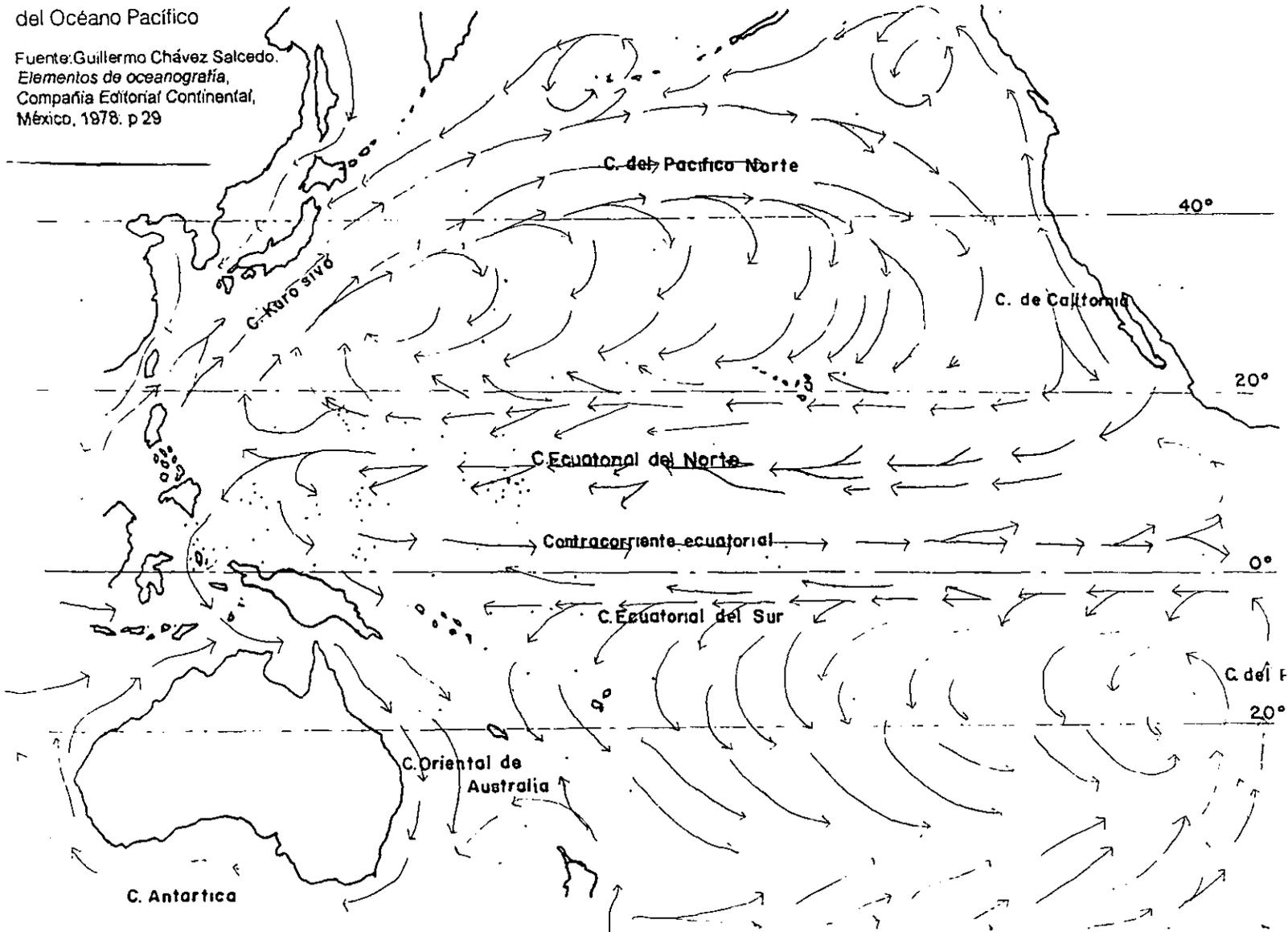
Viaje de la Armada de Alvaro Saavedra Cerón hacia el Moluco.

Los dos intentos de volver de la nave Florida.

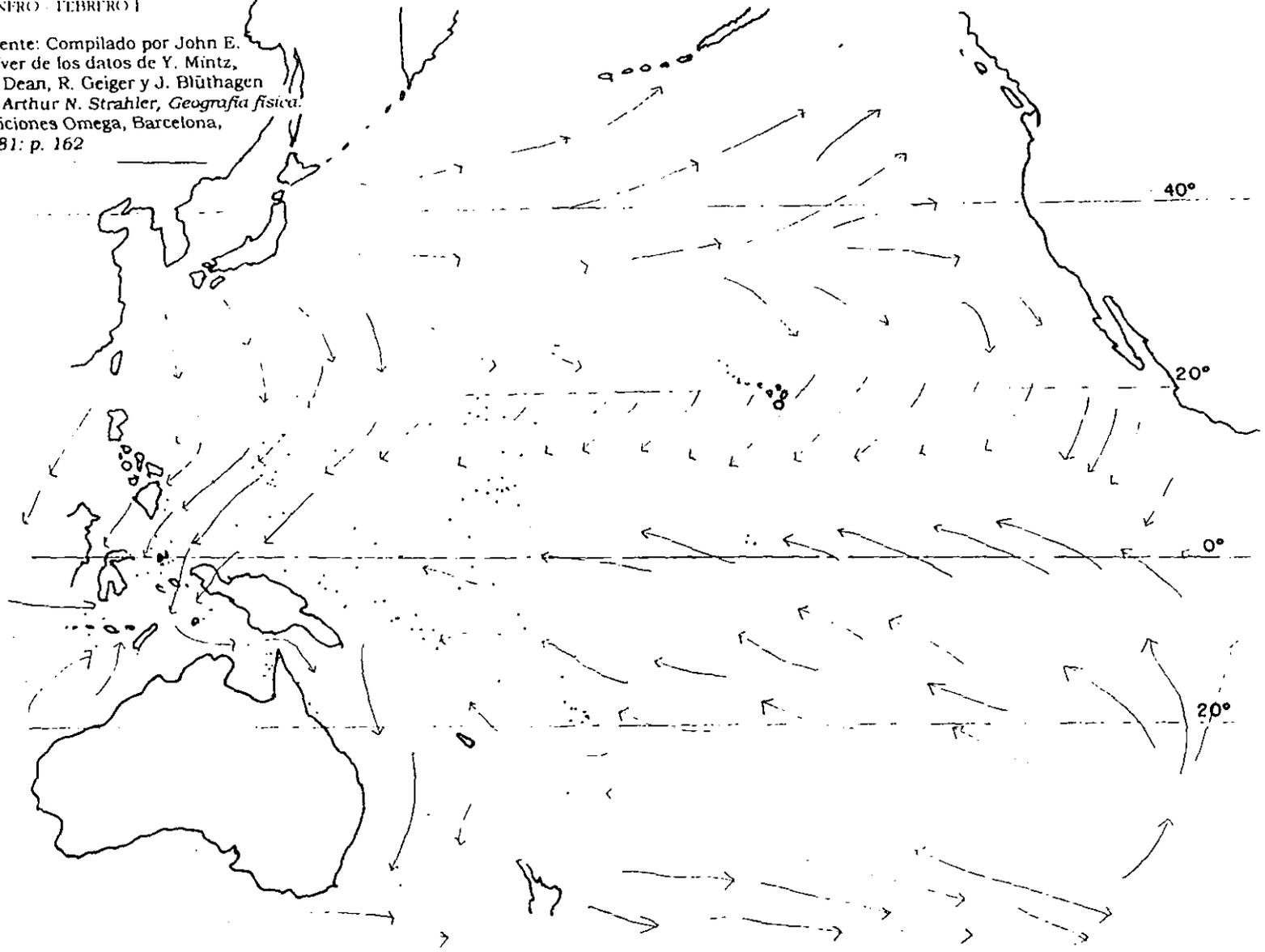
Calculo aproximado basado en las distancias reales y los dato (leguas y latitud) que aparecen en las relaciones sobre el viaje

del Océano Pacífico

Fuente: Guillermo Chávez Salcedo.
Elementos de oceanografía,
Compañía Editorial Continental,
México, 1978. p 29

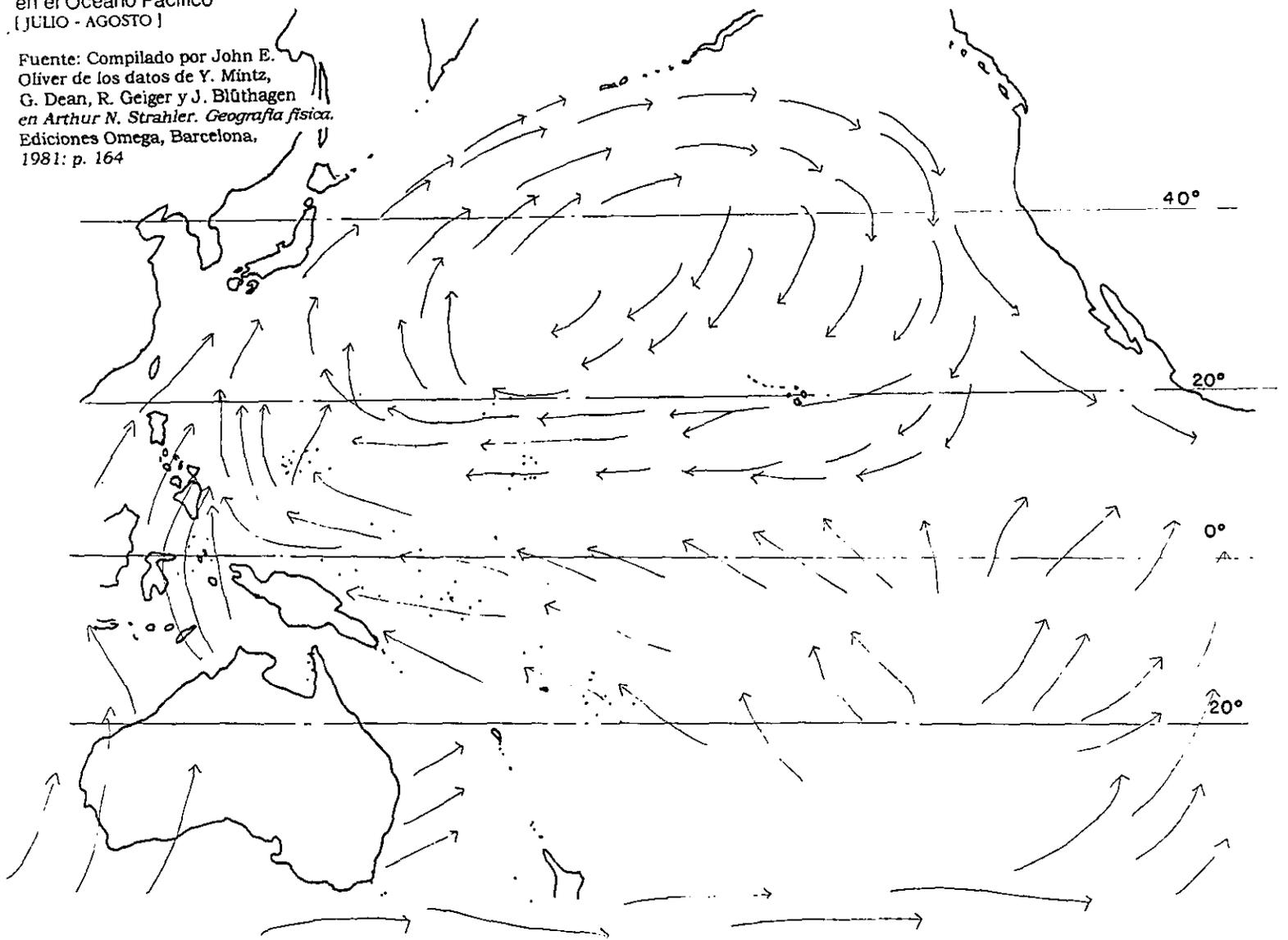


Fuente: Compilado por John E. Oliver de los datos de Y. Mintz, G. Dean, R. Geiger y J. Blüthagen en Arthur N. Strahler, *Geografía física*. Ediciones Omega, Barcelona, 1981: p. 162



en el Océano Pacífico
[JULIO - AGOSTO]

Fuente: Compilado por John E.
Oliver de los datos de Y. Mintz,
G. Dean, R. Geiger y J. Blüthgen
en Arthur N. Strahler. *Geografía física*.
Ediciones Omega, Barcelona,
1981: p. 164



de las islas Molucas hacia el Norte. Pero la nave al corregir el rumbo hacia el Este se enfrentó con los vientos superficiales que van de Este a Oeste²⁹.

La *Florida* se enfrentó a ambas condiciones: la corriente marítima y los vientos superficiales contrarios. Considerando que la nave *Florida* era un navío de vela se entiende que estas circunstancias ocasionaron el fracaso de los dos intentos de la vuelta a la Nueva España.

Mientras la nave *Florida* navegaba, en las islas Molucas la guerra por la posesión de las islas se decidió.

En octubre de 1529 sólo restaban en el fuerte castellano de Tidore 25 hombres dispuestos a pelear³⁰, el capitán lusitano Jorge de Meneses y sus aliados isleños atacaron decididamente la fortaleza. Poco antes una flota de los reinos isleños aliados a los castellanos había dejado sola la isla en busca de provisiones y de atacar a otros reinos. La oportunidad se aprovechó y los portugueses capturaron el fuerte el 29³¹ de octubre de 1529.

El capitán Hernando de la Torre y sus hombres de la fortaleza se entregaron a los portugueses, entre ellos se cuenta a Pedro de Montemayor, teniente, Martín García Carquizano, Diego de Salinas, Martín

²⁹ Véase mapa: "Vientos y corrientes del Pacífico"

³⁰ 28 de octubre y con 25 hombres en "Relación de Hernando de la Torre de lo ocurrido en las Molucas contra los portugueses de la isla de Terranete desde su ingreso en aquellas islas hasta fin del año 1533" en *Colección de viajes*, doc. XX, pp.196-197 (BAE, 77)

³¹ "Carta de Pedro de Montemayor escrita desde Cochin..." en *Colección de viajes*, doc. XIX, p.194 (BAE, 77)

de Islares, Pedro Rodrigo Ramos y Diego de Ayala. El capitán de la Torre dio su palabra de no volver a iniciar guerra contra Portugal.

El 3 de noviembre de 1529 regresó la flota isleño-castellana, y muchos de los hispanos que iban en ella se pasaron al bando lusitano.

El navío *Florida* regresó a Tidore el ocho de diciembre de 1529³² con sólo 22 tripulantes. Al enterarse de la derrota castellana, los marineros de la nave se dirigieron hacia Gilolo donde estaba refugiado el capitán de la Torre. Iban a entregarle navío. Por cierto, el rey de Gilolo mantenía a su costa a los castellanos³³, seguramente pensando en contratarlos como mercenarios.

El viaje de la *Florida* hacia Gilolo fue su última travesía pues se perdió en su totalidad por causa del teredo que la comió.

El tres de noviembre de 1530 llegó Gonzalo de Pereira a Terrante con el cargo de capitán. La paz concertada con los castellanos se respetó, firmándose el 20 de diciembre de 1530³⁴

Poco tiempo después una conjura de los reinos isleños contra los portugueses fracasó³⁵. Otro levantamiento estalló en mayo de 1531³⁶. Ésta fue ocasionada por el asesinato de Quichil de Reves gobernador de Terranete a manos lusitanas. En los enfrentamientos murió el capitán

³² "Relación de Hernando de la Torre de lo ocurrido en las Molucas contra los portugueses de la isla de Terranete desde su ingreso en aquellas islas hasta fin del año 1533" en *Colección de viajes*, doc. XX, pp.196-198 (BAE, 77)

³³ "Relación escrita y presentada al Emperador por Andrés de Urdeneta..." en *Colección de viajes*, doc. XXVI, p.239 (BAE, 77)

³⁴ "Carta de Pedro de Montemayor escrita desde Cochín..." en *Colección de viajes*, doc. XIX, p.195 (BAE, 77)

³⁵ *Ibid.*, p.193

³⁶ Relación de Hernando de la Torre..." en *Colección de viajes*, doc. XX, pp 199 (BAE, 77)

Pereira³⁷. Los lusitanos nombraron a Vicente de Fonseca³⁸ como su capitán, quien buscó la alianza de los pocos castellanos que había. Gracias a este pacto los castellanos, que no participaron en los combates entre los reinos isleños y los portugueses, enviaron a Pedro de Montemayor a la India en enero de 1532. Los castellanos en esas fechas sólo eran 27 o 28 hombres. El 26 de noviembre de 1533 volvió Pedro de Montemayor en compañía del capitán portugués Tristan de Taide para desalojar a los castellanos de las islas³⁹.

Los castellanos se embarcaron hacia la India en 1534, dejaron en aquellas islas a un grumete francés. Pasaron por la isla de Java y llegaron a la península de Malaca el 15 de agosto de 1534.

En las Molucas también quedaron el piloto Macías del Poyo y Andrés de Urdaneta para cobrar mercancías, pero ambos se embarcaron poco tiempo después pues su vida corría peligro. Ellos zarparon de Malaca hacia Cochín el 15 de noviembre de 1535, en la India se reunieron con el capitán de la Torre y sus demás compañeros⁴⁰.

La razón era que los portugueses nunca dejarían volver a España a marineros o pilotos que supiesen hacer la ruta hacia las regiones orientales.

³⁷ *Ibidem*, p.198

³⁸ "Relación escrita y presentada al Emperador por Andrés de Urdaneta..." en *Colección de viajes*, doc. XXVI, pp.241-242 (BAE, 77)

³⁹ "Relación de Hernando de la Torre de lo ocurrido en las Molucas contra los portugueses de la isla de Terranete desde su ingreso en aquellas islas hasta fin del año 1533" en *Colección de viajes*, doc. XX, pp.200 (BAE, 77)

⁴⁰ "Relación escrita y presentada al Emperador por Andrés de Urdaneta..." en *Colección de viajes*, doc. XXVI, p.246 (BAE, 77)

Los castellanos que lograron pasar hasta la India se enteraron de que el Emperador había vendido sus derechos sobre las islas de las especias al rey de Portugal en 1529. El arreglo se firmó en Zaragoza el 22 de abril y la suma acordada fue de 350 000 ducados de oro de 345 maravedis⁴¹. Estaban en Goa cuando el gobernador Nuño De Acuña les informó acerca de esta venta.

En Goa, el marinero Vicencio de Nápoles pidió licencia al gobernador para dejar la India e irse a Portugal. Acuña se la concede y así Vicencio zarpó en el navío *Flor de la mar* al mando de Tristán de Loroña. Llegó a Lisboa el 15 de agosto de 1534⁴².

Los pocos castellanos supervivientes que estaban en la India recibieron el permiso del Gobernador desde Diu para salir rumbo a España. Entre ellos estaban: Macías del Poyo y Andrés de Urdaneta, el capitán de la Torre y otros seis o siete castellanos.

El grupo español saldría de la India en barcos lusitanos y dividido: Macías del Poyo y Andrés de Urdaneta zarparon en la nao *San Roque*, otros tres castellanos más en otra nave y el capitán junto con otros cuatro en el navío de nombre *La Gallega*. La flota en que viajaron los castellanos zarpó

⁴¹“(...) vendieron, de este día para siempre jamas al dicho señor Rey de Portugal, para el y todos los sucesores de la Corona de sus reinos, todo el derecho, acción, dominio, propiedad e posesión o casi posesión, y todo el derecho de navegar y contratar y comerciar por cualquier modo que sea, que el dicho Emperador y Rey de Castilla dice que tiene y podrá tener por cualquier vía y manera que sea en el dicho Moluco, islas, lugares, tierras y mares(…)” más adelante especifica la forma de pago a plazos. *Colección de Viajes*, doc. XLI, pp. 646 ss. (BAE, 77)

⁴² “Relación que presentó en Madrid el año de 1534 Vicente de Nápoles sobre los sucesos de la armada de Saavedra que salió de las costas occidentales de Nueva España al descubrimiento del Maluco, p. 279

desde Cochín el 12 de enero de 1536, primero salió la nao *San Roque* y después las otras dos⁴³.

Llegaron a España sólo ocho castellanos⁴⁴, ellos recibieron su paga y gratificación como sigue:

Andrés de Urdaneta recibió veinte ducados, más 48 ducados posteriores.

A Macías del Poyo le pagaron veinte ducados, y más tarde otros 60.

Hernando de la Torre recibió doce ducados y en 1538 se le pago en dos ocasiones: primero 16 750 maravedis y después 18 750 maravedis.

Francisco Granados recibió seis ducados en 1536 y en 1538, 3750 maravedis.

Juan de Perea cobró seis ducados al igual que Martín de Islares.

Juan de Mazuecos recibió cuatro ducados y Francisco de Paris 20 175 maravedis.

Con esto concluye el relato de la aventura de la nave *Florida* en sus navegaciones oceánicas. Si bien se cierra el cuarto y último capítulo de esta investigación, todavía quedan varios asuntos a investigar a futuro detalladamente: la expansión portuguesa por el sudeste de Asia, la historia de los "reinos" de las Molucas y su participación en las guerras entre los europeos, la situación de los castellanos en los puertos bajo dominio lusitano en el Índico, entre otros.

⁴³ "Relación escrita y presentada al Emperador por Andrés de Urdaneta..." en *Colección de viajes, doc.* XXVI, p.246 (BAE, 77)

⁴⁴ Juan Gil. *Mitos y utopías del descubrimiento 2. El Pacífico*. Alianza editorial, Madrid, 1989, p. 45.

Algunas condiciones de la navegación en el siglo XVI

Gracias a las fuentes que relataron el viaje y en especial a la relación de Vicencio de Nápoles, acerca de la vida de los marineros en alta mar es posible esbozar un acercamiento de lo que pasaba en esas pequeñas embarcaciones⁴⁵.

La vida en un barco era difícil. En la *Florida* viajaban más de 30 personas, y varias circunstancias se conjugaban para dificultar la travesía: el espacio reducido, la mala dieta, las ratas, las enfermedades y los peligros de la navegación como tormentas, calmas, motines, entre otros.

En lo que al espacio se refiere se debe tener en cuenta el tamaño con el que contaban los navíos en relación con lo que transportaban: alimento, mercancías, agua y armas. Los 38 tripulantes de la *Florida* estaban prácticamente hacinados sobre la cubierta del barco. La situación sanitaria era precaria, mejor dicho inexistente.

El tiempo que el viaje durase era cuestión de vida o muerte, sobretudo por las reservas de alimento y agua, debido a que se comían conservas que producían la conocida deficiencia mortal, sin tratamiento, de vitamina C: el escorbuto. Antonio Pigafetta relató el viaje de Magallanes, y describió los síntomas de este mortal padecimiento:

“ Pero por encima de todas las penalidades. ésta era la peor: que les crecían a algunos las encías sobre los dientes –así los superiores como los inferiores de la boca- hasta que de ningún modo les era posible comer; que morían de esta enfermedad(...)otros enfermaron quien en los brazos quien en las piernas(...)”⁴⁶

El escorbuto es tratable consumiendo alimentos con alto contenido

⁴⁵ Además se consultó el estudio de José Luis Martínez, *Pasajeros de Indias. Viajes Transatlánticos en el siglo XV*, Alianza Editorial, Madrid, 1983. 303 p. Ilustr ; para comprender la vida en los viajes.

⁴⁶ Antonio Pigafetta *Primer viaje en torno del globo*, p. 76

de vitamina C como lo son los cítricos y comida fresca.

La reducida dieta que consistía en aceites, quesos, tocinos y bizcocho no proporcionaban el requerimiento de nutrientes necesarios, lo que provocaba debilidad en los marineros. Además, con el transcurso de los días el pan se convertía en una galleta dura que para ablandarla era preciso remojarla en agua, elemento que también resultaba pútrido por estar almacenado por largos periodos de tiempo. Para evitar de alguna manera las debilidades físicas relacionadas con la alimentación, en la nave *Florida* también se cargaron dulces y se llevó a un confitero, para la fabricación de jaleas y mermeladas.

El margen de tiempo de las reservas con la ración mínima se aproximaba, sin renovarse, a los cien días. En los viajes transoceánicos las escalas en las islas Pacíficas representaron la prolongación del tiempo de supervivencia, pues dichas islas resultaban básicamente escalas para satisfacer la dotación necesaria de agua y de alimentos frescos.

Si los marineros morían en alta mar, según la costumbre sus cuerpos eran arrojados al mar. Si estaban cercanos a alguna tierra se facilitaba el desembarco para enterrar "cristianamente" al cadáver. De acuerdo con el relato del viaje de Saavedra Ceron ocurrieron numerosas muertes, en las que los cadáveres fueron arrojados al mar:

"El siguiente día, Viernes, primero de Noviembre, avanzamos con el mismo curso 8 leguas. Este día, el cirujano llamado Maestre Francisco murió y arrojamos su cuerpo al mar."⁴⁷

"Otro día el Piloto estaba muy malo que no entendía en nada, abajamoslo de arriba a abajo y hizo testamento y en acabándolo de hacer murió; decíase el Piloto Ortuño de Arango, natural de Portugalete, este día anduvimos quince leguas, este mismo día echamos a la mar al Herrero."⁴⁸

⁴⁷ "Relación en los papeles de Francisco Granados"

⁴⁸ "Relación de Vicencio de Nápoles"

La nave *Florida* sufrió dos de los mayores peligros de la navegación en esa época, a saber: el hacer agua por la quilla y las calmas. Otros peligros eran: el motín, las tormentas, los piratas, los vientos contrarios y el encallar.

El hacer agua, se refiere a la técnica constructiva del navío, pues al ser armado con base en la quilla, era en ésta donde se encontraban las junturas. La presión del mar y la carga ocasionaban que la madera sufriera rajaduras o rupturas. En ocasiones no se detectaban estas perforaciones en el casco de la nave sino hasta que el agua que se introducía por ellas mojaba la carga y el peso ladeaba la nave.

Las calmas son la ausencia de vientos durante la navegación. Si se considera que la principal fuerza motriz de los navíos en el siglo XVI era el viento, se comprenderá efectivamente la importancia de esta situación. Prácticamente el tener calmas durante un viaje transoceánico era acercarse a la muerte por inanición. La desesperación y la angustia hacían presa a la tripulación si estas calmas se presentaban en mares desconocidos.

Según las relaciones del viaje de Saavedra Cerón y respecto a la ruptura de la quilla se apuntó que: al octavo día de la navegación se descubrió un agua - un perno en la quilla - que puso en riesgo al barco y a la expedición. La única solución fue destinar hombres para el trabajo de desagüe, por medio de una bomba de achique.

Los turnos de los trabajos de la bomba se tenían que regular por tiempos. Éstos eran medidos por medio de ampollitas, las cuales constituían en relojes de agua o arena. A lo largo del viaje el trabajo de bomba fue la única forma de controlar la nave y continuar con la travesía.

El agua en el navío era doblemente peligrosa porque mojaba las

cargas, telas y alimento, haciéndolas inservibles y pesadas. La nao *Florida* sufrió precisamente este problema cuestión que orilló al capitán Saavedra a tirar el pan y la harina mojados al mar.

“El miércoles, [Noviembre 13, 1528] (...) Este día se descubrió agua en el barco, navegamos sobre nuestras provisiones de pan [bizcocho o harina] la cual estaba en el poco espacio de almacenamiento. y no pudimos detener la agua... Tuvimos que echar al agua nuestro pan, cerca de 30 quintales. y algo de carne y otras cosas. El agua en el barco creció rápidamente durante ese día y esa noche pasaron marineros de las otras naves a ayudar a la mía para hacer agua del barco.”⁴⁹

En el viaje hacia las islas de las Molucas la armada del capitán Saavedra Cerón sufrió pocas calmas. Lo cual significa que la expedición navegó con corrientes marítimas y vientos superficiales favorables. Las velas siempre estaban hinchadas. La situación fue totalmente distinta en los dos intentos de retornar a la Nueva España, ya que en ambos viajes hubo bastantes días de calmas - incluso todo un mes - y los vientos antes favorables ahora fueron contrarios.

Como parte de la carga del navío estaban los rescates. La utilidad de las mercaderías fue incuestionable. El rescate servía para comprar o trocar provisiones en las tierras a donde se llegara. En casos extraordinarios sirvió para comprar a castellanos que estuviesen en aquellas regiones intercambiándolos por baratijas y si estas no bastaban, era necesario entonces incrementar el monto con oro o hierro.

“(...)y luego otro día vino el Rey y hizose la paz y trujeronos muchos bastimentos de gallina arroz y vino de la tierra y batatas y clavo y canela por lo cual se les dio mantas y manteles ricos de los de la Nueva España, estuvimos tres días en la isla, en

⁴⁹ “Relación del viaje en los papeles de Francisco Granados”

los cuales rescatamos a dos españoles por los cuales pidieron por su rescate oro.(...) y más les dio por rescate de los dichos una barra de hierro que ellos pidieron(...)"⁵⁰

Estas fueron algunas de las circunstancias que vivieron y se enfrentaron los intrépidos marineros de la nao *Florida* que zarpó desde la Nueva España.

⁵⁰ Relación de Vicencio de Nápoles "

CONCLUSIONES

A continuación, se presentan las hipótesis iniciales con las que comenzó la presente investigación:

a) Dentro de la política marítima de la Corona española la presencia en Oriente representaba: Una posibilidad real de participación de la Corona en el comercio de las especias, rompiendo el monopolio de la Corona lusitana; o por el contrario aspiraciones de algunos particulares que veían en el trato transoceánico una ventaja económica privada?

Los resultados que arrojó la investigación con respecto a las preguntas iniciales son:

- Las especias en el siglo XVI fueron un producto estratégico debido a sus altos costos y a su demanda creciente. Ambas circunstancias motivaron la pelea por controlar los mercados del occidente europeo de la especiería. La Corona portuguesa tomó la delantera al adueñarse de la ruta de la India y establecer escalas en los puertos de tránsito más importantes del Océano Indico. Por su parte la Corona castellana enfrentó grandes dificultades para llegar a las regiones orientales. Las tres expediciones que arribaron a las Molucas fueron la de Magallanes, la de Loaisa y por último el navío al mando de Saavedra Cerón. Y eran una iniciativa de particulares que buscaron la apertura de una ruta comercial hacia el Oriente.

Así, los viajes analizados se organizaron por intereses particulares, mismos que eran controlados o aprobados por la Corona con dos fines primordiales: primero sacar el mayor provecho económico posible y segundo mantener su poder sobre los aventureros particulares.

El negocio de las especias y del comercio oriental fue acariciado por los españoles bajo el reinado del Emperador Carlos V. Una política que siguió

continuamente el Emperador fue el mantener a Portugal dentro de su esfera de acción y no enemistarse con él. Algún conflicto representaría una guerra para Carlos V quien se enfrentaría así en dos frentes geográficos: el primero en el centro de Europa debido a sus problemas en el Sacro Imperio Germano, a la división religiosa iniciada por Lutero en 1517 - que se conoce como Reforma. Y el segundo, él quería mantener tranquila la península.

La primera empresa marítima que zarpó desde la Nueva España con rumbo hacia el Occidente fue organizada por Hernán Cortés, quien en el tiempo de llevarla a cabo tenía dificultades insalvables con los oficiales reales que estaban allí precisamente para estorbarle y mantenerlo en el redil de la Corona. Por ello se comprende que aunque hubiesen intereses de los oficiales para participar en la expedición a las islas Molucas atraídos por las enormes ganancias, Cortés y los conquistadores que eran sus enemigos no aceptarían asociarse con ellos. En la vida del Conquistador el actuar por cuenta propia fue una constante. Podemos decir que su ánimo emprendedor, ambicioso y decidido le otorgó enormes motivaciones para aventurarse en empresas arriesgadas.

Por otra parte, la investigación cubrió de manera completa el desarrollo de la expedición a las islas Molucas del capitán Alvaro de Saavedra Cerón. Si bien es verdad que como una empresa de inversión la expedición fue un fracaso económico, no lo fue en el proceso de extensión hispana.

Esta armada descubrió en el sistema climático del océano Pacífico, las fechas más propicias para zarpar desde la Nueva España hacia el Oeste. También la ruta para cruzar el Océano Pacífico de Oriente a Poniente por el hemisferio Norte. Además, después de cargar especias en las Molucas, el navío *Florida* intentó en dos ocasiones el regreso o "Tornaviaje" a la Nueva España, que por desconocimiento de las corrientes marinas y de los vientos no se pudo realizar.

Acerca de cuestiones particulares de la investigación de la organización de la armada y del viaje se puede concluir que:

Los documentos existentes de la organización en tierra de la travesía nos proveen de indicios acerca de los afanes descubridores en la Nueva España, además del porque la importancia para los castellanos de dicha ruta.

El mayor inversionista de la armada fue Hernán Cortés. Durante la investigación no se encontraron datos que indicaran lo contrario. Sobre el particular sólo se obtuvo un indicio de la posible participación de otros inversionistas.

En la obra de Francisco de Icaza, *Diccionario autobiográfico de conquistadores y pobladores de la Nueva España sacado de los textos originales*, aparece una mención acerca de que el capitán Álvaro de Saavedra Cerón se endeudó por 6000 pesos en la Nueva España poco antes de que la expedición zarpara con rumbo a la especiería. La fuente no ofrece mayores datos por lo que sólo se puede especular. Dicho capital, seguramente, lo invirtió en ropa y bagatelas (pequeñas mercancías como cuentas de vidrios y peines) para el rescate en la armada, el cual intercambiaría por las valiosas especias. Recordemos que era aportar en mercancías a la carga de la nave una práctica común entre los marineros de la época, que aprovechaban cualquier resquicio de la nave para sacarle algún provecho económico.

Los pilotos emplearon cierto instrumental náutico para guiar a la nave con rumbo al Oriente. Sobre el particular, en los documentos consultados sólo se hace alusión de un astrolabio náutico (instrumento de medición estelar y posiblemente se referían a la volestilla) rudimentario hecho de madera. No obstante, cabe aclarar que las naves contaban con las descripciones de la ruta que realizara Magallanes. Estas descripciones llegaron a manos de Cortés por medio del patache *Santiago*, un navío de la expedición del Comendador Loaisa, que llegó a las costas

pacíficas novohispanas en 1526.

En lo que a la edad de los tripulantes se refiere, cabe señalar que no fue posible encontrar datos concretos. No obstante, por inferencia de la época y de viajes paralelos, se puede suponer que la mayoría de la tripulación de la armada de Saavedra estuvo constituida por individuos jóvenes. En la época los hombres emprendedores iniciaban su vida a una edad temprana considerando los patrones de edad del siglo XX.

La dieta de los marineros según los documentnos era principalmente tocino, bizcocho, vinagre, vino harina, algunos animales como gallinas. Debido a la falta de refrigeración y conservadores, las condiciones insalubres y pútridas en el navío llegaban afectar el estado de las provisiones a tal grado que era imposible alimentarse de ellas.

Un dato relevante es el margen de supervivencia de los viajes transoceánicos a inicios del siglo XVI, ya que de una tripulación de 110 hombres sólo 30 llegaron a las Molucas; más del 60 % se perdió durante la travesía. La mayoría de las muertes se debieron al naufragio y a las enfermedades como el escorbuto. Esta enfermedad es causada por la deficiencia de vitamina C producida por la dieta durante los viajes oceánicos. Y aún más, de las tripulaciones sobrevivientes a la travesía transoceánica de las armadas de Magallanes (la nave Trinidad), del Comendador Loaisa (dos navíos) y la de Saavedra Ceron (un navío), aproximadamente 140 hombres en las islas Molucas, sólo nueve retornaron a España, esto sin contar aquella gente que se pasó al bando contrario: los portugueses en el Oriente, concluyendo con la circunnavegación del globo.

El índice de mortandad indica que era toda una suerte sobrevivir a estos viajes, y más sorprendente aún, que existiesen personas dispuestas a emprenderlos. Las motivaciones debieron ser grandes y profundas.

La importancia de la expedición de Álvaro de Saavedra Cerón, radica en

que fue la precursora de una ruta proveniente de las Islas asiáticas al continente americano. Los dos intentos de volver a la Nueva España de la nave *Florida*, ambos piloteados por el navegante Macías del Poyo, dejaron una experiencia importante para viajes posteriores, en particular el emprendido años después, desde la Nueva España, por su compañero en las islas Molucas Andrés de Urdaneta, quien logró realizar el "tornaviaje" y así establecer la ruta marítima de Asia a América.

La empresa de Hernán Cortés en el Océano Pacífico continuó después de esta expedición, aunque la ruta se modificó: en vez de ir al Occidente se dirigió al Sur con rumbo al Perú y hacia el Norte con dirección a las Californias. Buscando comercio y conquista.

Con el abandono de los castellanos del Oriente en la década de 1530, las Islas Molucas quedaron en manos lusitanas, quienes a su vez fueron expulsados por los isleños en 1576. Posteriormente los holandeses en su búsqueda por las rutas y el comercio a finales del siglo XVI e inicios del XVII se apoderaron de estas islas, su presencia se mantuvo hasta el siglo XX.

BIBLIOGRAFÍA

Documentos

- Legajo 203, Papeles sueltos, "Órdenes y recibos de pagos de la organización de la Armada a la Especiería", en Archivo General de la Nación, Ramo *Hospital de Jesús* (en adelante AGN, *H.J.*)
- Legajo 438. expediente 1, "El Estado y Marquesado del Valle sobre la satisfacción de lo que erogó Don Fernando Cortés en la expedición del descubrimiento de las Yslas de Maluco y otras", en AGN, *H.J.*, fs. 1-68.

Documentos impresos del siglo XVI

- *Actas de Cabildo de la Ciudad de México. Primer Libro de Actas.* Edición de Ignacio Bejarano, México, Edición del Municipio Libre, 1889.
- Blair, Emma Helen y James Alexander Robertson. *The Philippine Island, 1493 - 1803. Exploration by early navigators, description of the catholic missions, as related in contemporaneous books and manuscript, showing the political, economic, comercial and religious condition of those island from their earliest relation with european nation to begining of the nineteenth century.* The Arthur H. Clarck Company, Cleveland, Ohio, Estados Unidos de América, 1903, vol. 1, 1493 -1529; vol. 2, 1521- 1569.
- Casas, Fray Bartolomé de las, *Historia de las Indias.* 3 vol. Fondo de Cultura Económica, México, 1986.
- Cortés. Hernán, *Cartas y documentos.* Porrúa, México, 1963. XXIII+ 614 p. (Biblioteca Porrúa,2)
- Da Silva Marques, Joao Martín, *Descubrimientos portugueses. Documentos para a sua Historia. Vol. 1, 1147-1460.* Edicao do Instituto para a Alta cultura, Lisboa, 1944. 741 p; *Suplemento au Vol 1, 1057-1460, 717 p.*

- Díaz del Castillo, Bernal. *Historia verdadera de la conquista de la Nueva España*. México. Porrúa, 1998. 701 p. (Sepan Cuantos. 5)
- Fernández de Navarrete Martín, *Colección de viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde fines del s. XV; con varios documentos inéditos concernientes a la historia de la marina castellana y de los establecimientos españoles en Indias*. Ediciones Atlas. Madrid. 1954 -1955, Biblioteca de Autores Españoles, 75, 76, 77.
- Martínez, José Luis. *Documentos cortesianos. vol. 1. 1518-1528*. Fondo de Cultura Económica - Universidad Nacional Autónoma de México (en adelante FCE y UNAM). 1990,
- "Relación de la villa de Zacatula por respuesta de la Instrucción y Memoria enviada por el Rey 1577: Diego de Ortega, Juan Ruiz de Mendoza, Andrés Gomes, Batasar de Trujillo y Melchor de Vargas, Juan de Santa Fe, Testigo. 10 diciembre 1580" en *Relaciones geográficas del siglo XVI: Michoacán*. Rene Acuña, editor, Instituto de Investigaciones Antropológicas, UNAM. 1987. (Etnohistoria, Serie Antropológica, 74) p. 437-462.
- Torres y Lanzas, Pedro, *Catalogo de los documentos relativos a las islas Filipinas existentes en el Archivo de Indias de Sevilla*. Edición de la Compañía General de Tabaco de Filipinas, Barcelona, 1925, vol. 1, 291 p.: vol. 2, 1520 - 1530, referencia a documentos.

Investigaciones modernas

- Albuquerque, Luis de, *Historia de la navegación portuguesa*. MAPFRE, Madrid, 1991, 290 p.
- Alvares Victor Manuel, *Diccionario de conquistadores*, Abarca-Leserna, México, 1975, vol. 2, núm. 568, p. 244.
- Amaya Topete Jesús, *Atlas mexicano de la conqusita. Historia geográfica en 40 cartas*, FCE, México, 1958, carta 5.
- Bernal, Rafael. *México en Filipinas. Estudio de una transculturación*. UNAM, México, 1965, 142 p.
- Bertaux, Pierre, *África. Desde la prehistoria hasta los Estados actuales*. Cap. 3 "Expansión del Islam", Editorial Siglo XXI, México, 1972, pp. 41-57.
- Borah, Woodrow, "Hernán Cortés y sus intereses en el Pacífico. El Perú y la Baja California" en *Estudios de Historia Novohispana*. Vol. IV, 1971, pp. 7 - 25.
- Braudel, Fernand, *Civilización material, economía y capitalismo, siglos XV-XVIII*. Alianza Editorial, Madrid, 1984, vol. 1; vol. 3.
- Carande Thobar, Ramón, *Carlos V y sus banqueros*. Sociedad de Estudios y Publicaciones, Madrid, 1965. Vol. 1
- Chandiegne, Michael, coordinador, *Lisboa extramuros, 1415-1580. El descubrimiento del mundo por los navegantes portugueses*. Alianza Editorial, Madrid, 1992, 286 p.
- *Encyclopaedia Judaica*, III ed. Keter Publishing House, Jerusalem, 1972, vol.
- Gil, Juan, *Mitos y utopías del descubrimiento. I Colón y su tiempo*. Alianza Editorial, Madrid, 1989, 302 p.
- Gil, Juan, *Mitos y utopías del descubrimiento. II El Pacífico*. Madrid, Alianza Editorial, 1989, pp 13-42.

- Icaza, Francisco de, *Conquistadores y pobladores de Nueva España, diccionario autobiográfico sacado de los textos originales*. Imprenta de "El adelantado de Segovia", Madrid, 1923.
- Jarmy Chapa, Martha de, *La expansión española hacia América y el Océano Pacífico. II. La mar del Sur y el impulso hacia el Oriente*. Fontamara, México, 1988, 515 p.
- Lenkersdorf, Gudrun, "La carrera por las especias" en *Estudios de Historia Novohispana*. UNAM- Instituto de Investigaciones Históricas, México, vol. 17, 1997, pp. 13 - 30.
- León Portilla, Miguel, *Hernán Cortés y la Mar del Sur*. Cultura Hispánica, Madrid, 1985, 200 p.
- Manzano Manzano, Juan, *Colón y su secreto: el predescubrimiento*. 3 ed. Madrid, Cultura hispánica- Instituto de Cooperación Iberoamericana, 1989, XXXI+927 p.
- Martínez, José Luis, *Pasajeros a Indias. Viajes transatlánticos en el siglo XVI*. Alianza Editorial, Madrid, 1983, 303 p. Ilustr.
- Mendoca de Albuquerque, Luis, "O problemas das latitudes na nautica portuguesa do século XV" *Revista de Historia*. Universidad de Sao Paulo. Brasil, Vol. XX, Núm. 41, Janeiro - Marco 1960, pp. 23 - 40
- Millares Carlo y J.I. Mantecón, *Índice y extractos de los protocolos del Archivo de Notarias de México, D.F.* El Colegio de México, 1945, vol. 1
- Miranda, José, *La función económica del encomendero en los orígenes del régimen colonial (Nueva España 1525-1531)*. UNAM-Instituto de Investigaciones Históricas, México, 1965, 54 p. (Serie Histórica, 12)
- Mollat, Michel, *Los exploradores del siglo XII al XVI. Primeras miradas sobre nuevos mundos*. FCE, México, 1990, 215 p.
- Muro, Luis, "La expedición Legazpi-Urdaneta a Filipinas: 1557-1564" en García Martínez, Bernardo *et al.* *Historia y sociedad en el mundo de habla española*.

Homenaje a José Miranda. El Colegio de México, 1970, pp. 141-216

- Nunes Dias Manuel "O Infante D. Henrique e sua época" en *Revista de Historia*. Universidad de Sao Paulo, Brasil, Vol. XX, Núm 41, Janeiro - Marco 1960, pp. 5 - 22
- O'Donnell, Hugo. *España en el descubrimiento, conquista y defensa del Mar del Sur*. Madrid, Editorial MAPFRE, 1992, 291 p. (Mar y América, 6)
- Oliveira Marques, A.H., *Historia de Portugal desde los tiempos más antiguos hasta el gobierno de Pinheiro de Azevedo*. Tomo I. FCE, México, 1983, p. 151- 273
- Otte, Enrique, "La Nueva España en 1529", en García Martínez, Bernardo *et al.* *Historia y sociedad en el mundo de habla española. Homenaje a José Miranda*. El Colegio de México, 1970, pp. 95-111
- Otte Enrique, "Mercaderes burgaleses en los inicios del comercio con México", en *Historia Mexicana*, 69-70, vol. XVIII, núm. 1 y 2, 1968, pp. 108-144. pp. 258-285
- Parry, J. Horace, *La época de los descubrimientos geográficos. 1450-1620*. Ediciones Guadarrama, Madrid, 1964, 485 p.
- Parry, J. Horace, *El descubrimiento del mar*, Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, CNCA, Grijalbo, México, 1991, 363 p.
- Prieto Carlos, *El Océano pacífico: navegantes españoles del siglo XVI*. Ediciones de la Revista de Occidente, Madrid, 1972, 241 p.
- Pérez Embid, Florentino. *Los descubrimientos en el Atlántico y la rivalidad castellano-portuguesa hasta el Tratado de Tordesillas*. Escuela de Estudios Hispano Americanos de Sevilla (EEHA), Sevilla, 1948.
- Pons Antonio, *Los judíos del Reino de Mallorca. Durante los siglos XIII y XIV*. Vol. 1. Miquel Font Editor, Palma de Mallorca, 1984, 284 p. (Colecció La Rodella, 2)
- Quintanar, Emilio, "Inventario del Grupo Documental Hospital de Jesús", en *Boletín del Archivo General de la Nación*. Archivo General de la Nación(en

adelante AGN), México, 1 serie, 1936; tomo VIII 2,3,4; 1937 tomo VIII 1, 2, 3.

- Romero Sólano, Luis, *Expedición cortesiana a las Molucas, 1527*. México, Jus, 1950. 315 p. Ilus.
- Rubio Mañe, Ignacio. "La expedición de Miguel Lopez de Legazpi a Filipinas", en *Boletín del Archivo General de la Nación*. AGN, México, tomo V, núm. 3 - 4, Julio - Diciembre 1964, pp. 427- 798.
- Sandoval Fernando B., "El astillero del carbón en Tehuantepec 1535- 1566" en *Boletín del Archivo General de la Nación*. AGN, México, 1950, tomo XXI. núm. 1, pp. 1- 21.
- Subrahmanyam, Sanjay, *Vasco de Gama*. Crítica, Barcelona, 1998, 366 p.
- Uchmany Weill, Eva Alexandra, "De algunos cristianos nuevos en la conquista y colonización de la Nueva España" en *Estudios de Historia Novohispana*, vol. 8, 1985, pp. 265-318.
- Uchmany Weill, Eva Alexandra, "Las dos rutas hacia la India: la Oriental y la Occidental" en *Papeles de la India. Tierras lejanas voces cercanas*. Consejo Indio de Relaciones Culturales, Delhi, 1995, vol. 24, pp. 88 - 108.
- Uchmany Weill, Eva Alexandra, "Los contactos entre la Nueva España y el Subcontinente Indio durante la época Colonial" en *México - India. Similitudes y encuentros a través de la historia*. Coordinación y Edición Eva Alexandra Uchmany. FCE - ISPAT Mexicana, México, 1998, pp 68-103.
- Wright, Ione Stuessy, *Voyages of Alvaro de Saavedra Cerón, 1527 - 1529*. Florida, University of Miami Press, 1951. 127 p.

Cuadros de equivalencias

Monedas

peso de minas = 450 maravedis = 1.6 de oro común.

peso común(tepuzque) = 270 maravedis = .6 de minas = 8 reales

ducado = 365 maravedis (o 375) = .8 de minas = 1.3 de oro común

Metales preciosos

marco de plata = 1/2 libra = 230 gr. = 8 onzas

marco de oro = 50 castellanos

castellano = 6.2 onzas = 1 / 50 marco de oro

onza de oro = 6 gr.

onza de plata = 1/16 de libra castellana = 28/716 gr.

tomin = 1/8 castellano

Líquidos y áridos

arroba = 25 libras = 11.5 Kg

arroba de líquidos = 16.13 L

arroba de aceite = 12.56 L

botija o cantara = 1 arroba de líquidos

pipa = 23 arrobas

libra = 460 gr.

Fuente: Pilar Gonzalbo Aizpuru, coord. *Índice y catálogo de escrituras del s. XVI. Archivo histórico de Notarías de la CD. de México*, El Colegio de México, 1988, p. 8.

Distancia

legua marina (de origen portugues) = 4 millas romanas = 3.7 millas

terrestreas = 3.2 millas nauticas = 5.9 Km. Aprox.

Fuente: Martha de Jarmy Chapa, *La expansión española hacia América y el Océano Pacífico. II La mar del Sur y el impulso hacia el Oriente*, Fontamara, México, 1988, p. 503.

ÍNDICE

Introducción	I
I. LOS DESCUBRIMIENTOS PORTUGUESES EN EL SIGLO XV	
Antecedentes	1
Enrique el Navegante	3
Mallorca y la Escuela de Sagres	4
Los viajes: las técnicas de navegación y el financiamiento	7
Gil Eanes, quien cruzó el Cabo del fin del mundo	11
La legalización de la conquista de los territorios descubiertos	12
La ruta hacia la India: 1498	16
Las rutas marítimas hacia la India	21
II. LA BÚSQUEDA ESPAÑOLA DE LA ESPECIERÍA	
La competencia hispano-portuguesa	27
Las islas de la Especiería	29
La búsqueda de la ruta occidental hacia el Oriente	31
Un obstáculo inesperado: el Nuevo Mundo	36
Fernando de Magallanes: la ruta del estrecho	37
La nave Victoria: la única en volver de la especiería	49
La expedición al Moluco de Frey García Jofre de Loaisa	51
III. LA ARMADA AL MANDO DE ALVARO SAAVEDRA CERÓN	
Hernán Cortés, "el Empresario"	59
La oportunidad se presentó: el patache <i>Santiago</i>	65
A) De la organización de la Armada del Moluco	67
Los secretarios de Cortés en la organización de la Armada	68
B) las particularidades en la organización de la Armada	
El medio físico: la costa novohispana	70
El transporte	74
Los materiales	76
El astillero	77
Los navios	79
La tripulación	83
Los cargos en la Armada de l Moluco	90
El equipamiento de la Armada	94
Los rescates	95
Los costos materiales de la Armada de Saavedra Cerón	98

IV. EL PRIMER VIAJE DESDE LA NUEVA ESPAÑA HACIA LAS ISLAS ORIENTALES

Motivos para el envío de la armada del Maluco	107
Viaje de exploración costera	109
La travesía hacia el Oriente	110
Los expedicionarios en las Molucas	117
Primer Intento de volver a la Nueva España	118
Segundo Intento de volver hacia el Oriente	120
Algunas condiciones de la navegación en el siglo XVI	132
CONCLUSIONES	137
BIBLIOGRAFÍA	142
Cuadro de equivalencias	148
Índice	149
Glosario	151

GLOSARIO

Ampolleta: reloj de arena

Broma: Teredo, molusco que carcome la madera del casco de las naves

Calafatear: tapar con estopa y brea las junturas de las tablas del casco de una nave

Calafete, calafeteador: trabajador que repara las naves

Chimorro: red pequeña

Confitero: trabajador que se dedica a hacer dulces, confites

Duela: Nombre de las tablas encovadas y ubidas que forman la cuba o el tonel

Estoperol: clavo corto de cabeza grande

Gurmete: aprendiz

Gurbía: herramienta que sirve para

Jarcia: Conjunto de velas, aparejos y cuerdas de un buque

Matalotaje: comida que se lleva en el barco para la marinería

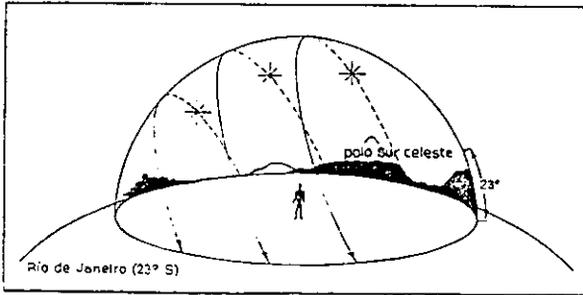
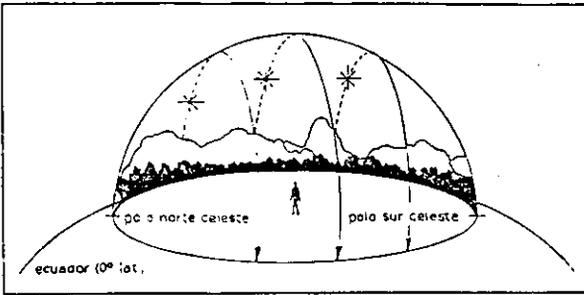
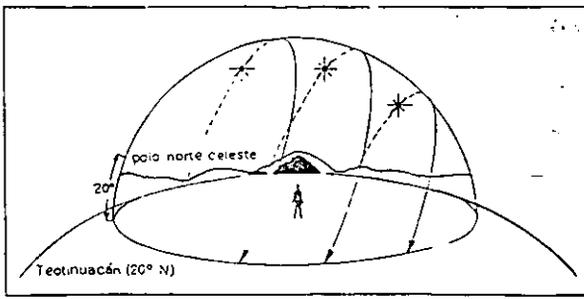
Odreros: Trabajadores que elaboran el cuero cosido para contener vino o aceite, odre

Patache: navío aviso de las flotas, incluye a varios tipos de nave todos ellos de muy pequeño tamaño

Pez: Substancia pegajosa que se extrae de los pinos y abetos, la pez se usaba para calafatear los barcos

Quilla: Pieza de madera o hierro que forma la base del barco y que sostiene toda su amazón

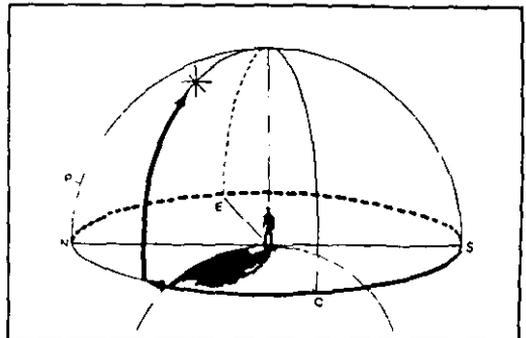
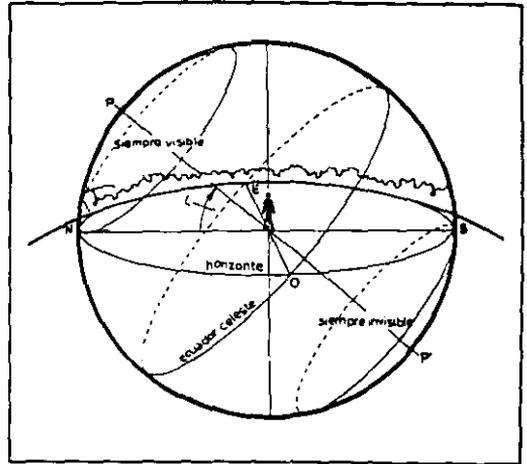
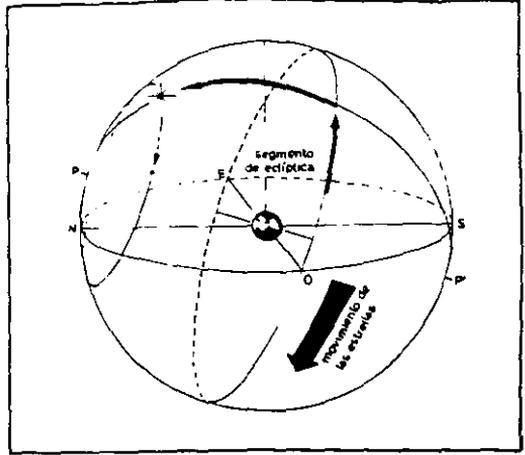
Tonelero: Trabajador que hace toneles (vasijas de madera en que se hecha un líquido para transportarlo).



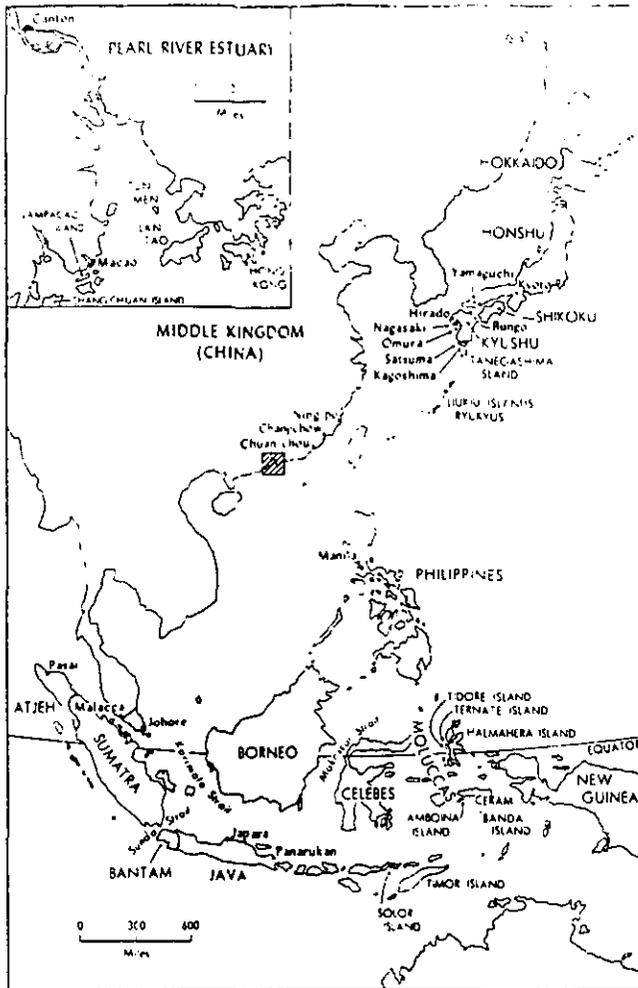
“Diagramas sobre la relación entre el ángulo medido entre las estrellas y el horizonte con la posición (latitud) del observador”

Fuente: *Saber ver. Lo contemporáneo del arte*, Fundación Cultural Televisa, Núm. 11, julio - agosto 1993, pp.11-12

Los astrónomos, para mayor facilidad, ven las estrellas como colocadas en la pared interior de una esfera cuyo centro es la Tierra. Para un observador en la Tierra, el horizonte se convierte en un círculo al proyectarse sobre la esfera celeste. Como la Tierra rota de oeste a este, el cielo parece moverse de este a oeste llevando consigo a las estrellas. Para un observador ubicado en el hemisferio norte, el polo norte celeste permanece permanentemente sobre el horizonte. La observación de las estrellas, cuáles se ven y cómo se mueven, depende de la latitud del observador.



H: horizonte
P: polo
N: norte
S: sur
E: este
O: oeste
L: latitud



“Mapa del Sureste asiático, en especial véase la ubicación de las islas Tidore y Ternate”.

Fuente: Daffie Bailey W. Y George D. Winius, *Foundations of the Portuguese Empire, 1415-1580*, University of Minnesota Press, Minneapolis, 1977.