

75



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO

Facultad de Filosofía y Letras
Colegio de Historia

ENTRE EUROPA, AMERICA Y ORIENTE: LA EXPEDICION DE MIGUEL LOPEZ DE LEGAZPI A LAS FILIPINAS EN EL MARCO DE LOS INTERESES HISPANO - LUSITANOS DEL SIGLO XVI.



TESIS
QUE PARA OPTAR POR EL TITULO DE
LICENCIADO EN HISTORIA
PRESENTA:

JORGE FRIAS VILLEGAS

Asesora: Dra. Eva Uchmany



MEXICO, D. F.

2002

FACULTAD DE FILOSOFIA
Y LETRAS
COLEGIO DE HISTORIA

**TESIS CON
FALLA DE ORIGEN**



Universidad Nacional
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

Biblioteca Central



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 profundo agradecimiento:

A mis padres, Gloria y Jorge; a mis hermanos, Alejandro y Gabriela; a Perla, Ivalú y Félix. Por su cariño, su apoyo y sus enseñanzas.

A mis amigos. Por lo que hemos vivido...y por lo que nos falta.

A la Dra. Eva Uchmany. Por su dedicación, sus valiosos consejos y su compromiso con el avance del conocimiento histórico.

Al Mtro. Ricardo Gamboa, al Dr. Rubén Romero, a la Mtra. Luz Fernanda Azuela y al Mtro. Enrique Delgado, quienes amablemente accedieron a formar parte de mi jurado.

A la Universidad Nacional Autónoma de México, mi *alma mater*.

Al Centro de Apoyo a la Investigación de la Facultad de Filosofía y Letras y, en especial, al Programa de Becas para Tesis de Licenciatura (PROBETEL). Por el apoyo brindado para la realización del presente trabajo.

"En el mar, como en el amor,
suele ser mejor seguir una
corazonada que obedecer a una
biblioteca."

John R.Hale

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN	1
I. Antecedentes.	
1.-La "ruta de la seda" y la "ruta de las especias".....	4
2.-La "ruta portuguesa".....	7
3.-La búsqueda española de la ruta occidental rumbo a Asia.....	13
II. Problemas de demarcación de los dominios españoles y portugueses en Asia.	
1.-El origen del problema.....	21
2.-Diversas apreciaciones de los comisarios españoles acerca de la ubicación de las Islas Molucas y la línea de demarcación de Tordesillas.....	25
3.-Dos posibles demarcaciones a partir del Tratado de Tordesillas con base en los cálculos del siglo XVI.....	28
4.-Reflexiones personales en torno a la línea de demarcación de Tordesillas y al conflicto por la posesión de las Molucas.....	30
5.-La expedición de frey García Jofre de Loayza a las Molucas.....	32
III. Asia: destino y mercancía. La búsqueda de la ruta occidental desde América (1527-1547) y la venta de las Molucas.	
1.-La expedición de Alvaro de Saavedra Cerón.....	33
2.-La venta de los derechos sobre las Islas Molucas: Zaragoza, 1529.....	35
3.-Consideraciones personales en torno a la línea de demarcación de Zaragoza.....	37
4.-La expedición de Ruy López de Villalobos.....	40

(Continúa en la siguiente página)

IV. La expedición de Miguel López de Legazpi a las Filipinas.

1.-Las Filipinas como objetivo: órdenes de Felipe II al virrey Luis de Velasco y observaciones de fray Andrés de Urdaneta sobre las Islas del Poniente.....	42
2.-Miguel López de Legazpi, capitán general de la expedición a las Islas Filipinas.....	46
3.-La organización y los preparativos de la expedición a las Filipinas.....	48
3.1.-Los escenarios: Navidad y Acapulco...	50
3.2.-Materiales, herramientas y accesorios para la construcción y el equipamiento de los barcos.....	54
3.3.-El transporte de los materiales.....	62
3.4.-Los navíos de la flota.....	65
3.5.-Pasajeros a Filipinas: la tripulación y los viajeros de la armada al mando de Miguel López de Legazpi.....	70
3.6.-Los enseres de los expedicionarios...	79
3.7.-La carga de los navíos: provisiones y rescates.....	82
4.-La demora en la partida de la expedición: las justificaciones hacia 1564.....	85
5.-Los derroteros hacia las Filipinas.....	87
6.-Las nuevas instrucciones para la expedición a las Filipinas.....	91
7.-La travesía de la Nueva España a las Filipinas.....	93
8.-Los expedicionarios en las Filipinas.....	101
9.-El "tornaviaje": la travesía de las Filipinas a la Nueva España.....	106
10.-El establecimiento del dominio español en las Filipinas.....	112
CONCLUSIONES.....	114
APÉNDICE I: Las funciones de los integrantes de una expedición.....	120

(Continúa en la siguiente página)

MAPAS (*)

I. Tratado de Tordesillas: línea de demarcación en Asia según Nuño García de Toreno (1522).....	27
II. Tratado de Tordesillas (1494) y Tratado de Zaragoza (1529): líneas en Asia. Trazadas sobre la geografía actual con base en la información documental del siglo XVI.....	39
III. Derroteros propuestos por fray Andrés de Urdaneta y por Juan Pablo de Carrión para navegar de la Nueva España a las Islas Filipinas.....	88
IV. La travesía de la Nueva España a las Islas Filipinas: derrotero recorrido por los cinco navíos de la armada capitaneada por Miguel López de Legazpi.....	99
V. Las Islas Filipinas.....	100
VI. El "tornaviaje": la travesía de las Islas Filipinas a la Nueva España.....	111
IMÁGENES: Galeón y naos.....	69
FUENTES CONSULTADAS.....	124

(*) Los mapas II, III, IV, V y VI fueron elaborados por el autor del presente trabajo con base en la información documental correspondiente.

INTRODUCCIÓN

La búsqueda de rutas marítimas que permitieran establecer contacto comercial directo con las Indias Orientales, constituyó uno de los principales móviles de las expediciones ibéricas de los siglos XV y XVI. Los portugueses llegaron a la India en 1498 y pronto se apoderaron de los principales puntos del comercio asiático desde la costa de Malabar hasta Indonesia. Por su parte, los españoles arribaron al Extremo Oriente en 1521, cuando Hernando de Magallanes descubrió la vía que conectaba el Océano Atlántico con el Pacífico.

Uno de los barcos de la escuadra de Magallanes logró regresar a Europa siguiendo la ruta controlada por los lusitanos; el otro, intentó navegar hacia América por el Pacífico, pero los vientos contrarios lo obligaron a volver a las Islas Molucas, donde la tripulación fue capturada por los portugueses que dominaban el archipiélago. Este incidente marcó el inicio de las rivalidades entre los españoles y los lusitanos en las islas del sureste asiático y el comienzo de los debates en materia jurisdiccional entre ambos reinos.

En los años que siguieron al viaje de Magallanes, partieron de la Nueva España algunas armadas que, si bien lograron alcanzar las islas del sureste asiático navegando por el Pacífico, no consiguieron regresar al virreinato por la misma vía y quedaron a merced de los portugueses. Fue

hasta 1565, con la expedición de Miguel López de Legazpi, que se descubrió la "vuelta del poniente", es decir, la ruta que permitió regresar de Asia a la Nueva España a través del Pacífico.

Es precisamente la expedición de Miguel López de Legazpi a las Filipinas el tema que nos ocupa en la presente investigación, cuyas hipótesis son las siguientes:

1.-Las expediciones organizadas entre 1493 y 1565 tanto por España como por Portugal, se llevaron a cabo en el marco de una legislación ambigua.

2.-El reino de España contravino los acuerdos firmados entre sus representantes y los de Portugal en relación con el dominio sobre las Islas Molucas, las Islas Filipinas y el este asiático.

3.-Con la expedición de Miguel López de Legazpi se consuma el control de España sobre las Filipinas, al establecerse la ruta de retorno de Asia a la Nueva España a través del Océano Pacífico.

Para realizar la investigación, se consultaron las fuentes primarias manuscritas pertenecientes al acervo del Archivo General de la Nación, México, en su ramo Mercedes, vols. 5-6, 7 y 8. Estos documentos, que abarcan desde el 14 de junio de 1560 hasta el 22 de febrero de 1566, son las disposiciones que dictó el virrey Luis de Velasco y, a su muerte, la Real Audiencia de México sobre la expedición de Miguel López de Legazpi. Cabe señalar que hay una laguna de poco más de un año entre los volúmenes 7 y 8, pues el

volumen 7 termina con la fecha del 20 de marzo de 1564 y el volumen 8 inicia con la fecha del 7 de mayo de 1565. Fue precisamente durante este intervalo que llegaron a su fin los preparativos de la expedición y que acaeció la partida de la armada (21 de noviembre de 1564). También se consultó el testamento del virrey Luis de Velasco, que se localiza en el ramo Bienes Nacionales: legajo 446, expediente 9.

Asimismo, se utilizaron diversas compilaciones documentales impresas, entre las que destacan la Colección de diarios y relaciones para la historia de los viajes y descubrimientos, y las colecciones publicadas respectivamente por Martín Fernández de Navarrete y por Emma Helen Blair y James Alexander Robertson.

Por último, se consultaron fuentes secundarias relacionadas con la expansión de Europa, los viajes de descubrimiento, la navegación y la cartografía.

I. Antecedentes.

1.-La "ruta de la seda" y la "ruta de las especias".

La irrupción del Islam en la cuenca del Mediterráneo en el siglo VII había "cerrado" parte de este mar a los cristianos. Sin embargo, los musulmanes sólo controlaban el Mar Tirreno¹, pues las flotas bizantinas habían logrado mantener a los árabes fuera de las aguas de la Italia meridional, del Adriático y del Egeo.

Desde el siglo IX, el Imperio bizantino mantenía intensas relaciones comerciales con las ciudades de la Italia meridional y de Venecia, únicos puntos de la Europa occidental que aún le pertenecían². Estas ciudades italianas enviaban a Constantinopla sus navíos cargados de trigo, vinos, madera y sal, y traían de allí productos asiáticos. Para finales de la centuria, Venecia amplió sus objetivos comerciales y estableció contacto con los dominios musulmanes en África y Siria, pese a que la Iglesia condenaba el trato con los "infieles".

Para el siglo XI, Venecia era ya una potencia marítima y comercial; contaba con numerosas factorías en diversos puntos del Imperio bizantino³ y detentaba el monopolio casi

¹ El control musulmán sobre el Mar Tirreno trajo consigo el "cierre" del Mediterráneo occidental a la navegación cristiana. Ello tuvo un fuerte impacto en la Europa occidental, donde se produjo una rápida decadencia en la actividad comercial, seguida por el derrumbe de la vida urbana y por el inicio, en el siglo VIII, de un proceso de ruralización.

² Poco después, la riqueza obtenida como producto del comercio permitió a Venecia independizarse del Imperio bizantino.

³ En 1082 se otorgó a Venecia el derecho a comerciar en todo el Imperio bizantino sin pagar aduana.

exclusivo del transporte marítimo en todas las provincias bizantinas de Europa y Asia. En la misma centuria logró dominar todo el mar Adriático y, poco después, asumió el control comercial del Mediterráneo oriental.

En otro orden, en la segunda mitad del siglo XI las escuadras de Génova y Pisa consiguieron expulsar del Mar Tirreno a los musulmanes, y con ello el Mediterráneo occidental quedó reabierto a la náutica europea. Hacia finales de siglo, las Cruzadas dieron un nuevo impulso económico a ciudades como Venecia y Génova, que obtuvieron privilegios comerciales a cambio de su participación⁴ en las campañas contra los "infieles". Para el siglo XII, todo el comercio que Europa mantenía con Asia se hallaba controlado por estas dos ciudades italianas y se realizaba por las siguientes rutas: a) La primera, controlada en su extremo occidental por Génova y llamada "ruta de la seda", era un camino continental que enlazaba China con el Mar Negro y Siria a través de Asia Central⁵. b) La segunda, dominada en su extremo occidental por Venecia⁶ y conocida como "ruta de las especias", era una intrincada vía marítima que conectaba al Lejano Oriente con el ~~Mar Negro~~ Mediterráneo⁷.

⁴ Esta participación consistió, fundamentalmente, en el transporte por mar de los cruzados.

⁵ Transportados por caravanas mongolas, los productos asiáticos llegaban hasta el Mar Negro, donde eran recogidos por barcos genoveses.

⁶ Venecia sólo dominaba el extremo occidental o mediterráneo de esta ruta, pues el resto estaba controlado por los musulmanes.

⁷ A continuación describimos con detalle la "ruta de las especias". En el Lejano Oriente, el comercio de las especias era manejado por los chinos, cuyos juncos, cargados con cierta cantidad de jengibre, recogían clavo, nuez moscada y macis en las islas del sureste asiático para llevarlos al puerto de Malaca, en Malaysia. De allí, las especias eran transportadas a la India a través de la bahía de Bengala. Los cargamentos del Lejano Oriente, junto con la canela de

Los principales productos asiáticos que llegaban a Europa a través de las dos rutas aludidas, eran los siguientes: seda, brocados⁸, damascos⁹, telas de gasa y algodón, pelo de camello, marfil, porcelana, colorantes, especias¹⁰, esencias, perfumes y productos aromáticos¹¹, plantas y productos medicinales¹², objetos de tocador, perlas, piedras preciosas y azúcar. Por otra parte, entre los productos europeos que se exportaban a Asia estaban los siguientes: cobre, oro y plata¹³, telas y paños¹⁴, lana, coral, ámbar, papel, armas, regaliz¹⁵, miel, cera y alfóncigos¹⁶.

Ceilán y la pimienta de la India, eran vendidos a los comerciantes árabes en los puertos de especias (Cochin, Calicut, Cananor, Goa) de la costa de Malabar y en el puerto de Diu, en la India. Posteriormente, a través del Océano Índico las especias llegaban en flotas árabes al Golfo Pérsico o al Mar Rojo, y de allí eran conducidas por tierra hasta Siria (por comerciantes persas) o Alejandría (por comerciantes egipcios), donde serían adquiridas por los mercaderes venecianos para su distribución en Europa. Véase John W. Parry. *Spices. Volume I: The story of spices/The spices described*. New York, Chemical Publishing Company, 1969: p.58-79; véase John H. Parry. *El descubrimiento del mar*. México, Consejo Nacional para la Cultura y las Artes/Grijalbo, 1991: p.107-108; véase John H. Parry. *Europa y la expansión del mundo (1415-1715)*. México, Fondo de Cultura Económica, 1994 (Breviarios, 60): p.49-50. Respecto a las rutas por las cuales las especias del Lejano Oriente fueron conducidas hasta Medio Oriente, África y Europa en tiempos previos al de la llamada "ruta de las especias", véase John W. Parry. *Spices...*: p.23-41

⁸ Los brocados son tejidos de seda con dibujos de distinto color que el del fondo; en ocasiones la seda se entretreaja con oro o plata.

⁹ El damasco es una tela fuerte de seda con dibujos formados con el tejido.

¹⁰ Principalmente pimienta, clavo, canela, nuez moscada, macis y jengibre. Véase John W. Parry. *Spices...*: *passim*; Fernand Braudel. *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II*. Tomo I. México, Fondo de Cultura Económica, 1961: p.730; véase Donald King. "Corrientes del comercio. Industria, mercados y dinero", en Joan Evans et al. *La baja Edad Media*. México, Alianza Editorial/Labor, 1989 (Historia de las Civilizaciones, 6): p.324; véase A.H. de Oliveira Marques. *Historia de Portugal. Desde los tiempos más antiguos hasta el gobierno de Pinheiro de Azevedo*. México, Fondo de Cultura Económica, 1983: p.262; véase John H. Parry. *Europa y la expansión...*: p.47-48; véase John H. Parry. *El descubrimiento del mar*: p.106-108

¹¹ Por ejemplo ámbar gris (sustancia de origen animal utilizada en perfumería y medicina), almizcle, agua de rosas, incienso y mirra.

¹² Por ejemplo opio, bálsamo (medicamento compuesto de sustancias aromáticas), acibar, cañafistula, alcanfor, ruibarbo y cadoaria.

¹³ Estos metales podían ir en bruto, en barras, amonedaos o en forma de distintos objetos.

¹⁴ El paño era una tela de lana. Los paños eran fabricados principalmente en el noroccidente de Europa, en cuyas ferias eran adquiridos por mercaderes que los llevaban a Italia, desde donde eran enviados hacia Oriente.

¹⁵ El regaliz es una planta cuyo jugo era utilizado como edulcorante.

¹⁶ El alféncigo es la planta del cacahuete.

Durante la sexta década del siglo XIV se desató una fuerte rivalidad comercial entre Venecia y Génova, pues esta última se expandió hacia el Oriente y fundó factorías en Crimea, Kaffa y Tana¹⁷. No obstante, la guerra de Chioggia¹⁸ puso fin a la competencia genovesa y dejó a los venecianos en dominio absoluto del intercambio entre Europa y Asia.

Ahora bien, aunque la toma de Constantinopla por los turcos en 1453, produjo importantes cambios en las relaciones mediterráneas con el mundo oriental, el tráfico comercial entre Europa y Asia no fue interrumpido y continuó realizándose por la "ruta de las especias". Sin embargo, cuando a finales del siglo XV los portugueses lograron llegar a Asia rodeando África, el monopolio árabe-veneciano de las especias se vino abajo junto con la ruta que lo sustentaba.

2.-La "ruta portuguesa".

Motivados por el ideal de la cruzada y por la sed de oro y de riquezas, los portugueses se lanzan en los albores del siglo XV a la conquista de África. La expansión lusitana por las costas de este continente se inicia con la toma de Ceuta¹⁹ en 1415. Poco a poco los portugueses exploran la

¹⁷ Estas tres provincias estaban ubicadas en la península de Crimea, en el Mar Negro.

¹⁸ En esta guerra, que duró de 1378 a 1381, se enfrentaron Génova y Venecia, resultando vencedora esta última.

¹⁹ Además de los motivos religiosos, la cruzada contra Ceuta estuvo motivada por intereses económicos: los lusitanos trataban de controlar el tráfico de oro y especias que llegaba hasta ese enclave musulmán del norte de África. Sin embargo, este objetivo no fue conseguido, pues los árabes desviaron el tráfico de especias a otros

costa atlántica de África: en 1419 llegan al archipiélago de Madeira, en 1431 alcanzan las Islas Azores, en 1434 doblan el Cabo Bojador²⁰ y en 1445 llegan a las islas de Cabo Verde²¹.

El 18 de junio de 1452, el papa Nicolás V²² concedió a Portugal, por medio de la bula²³ *Dum Diversas*, la costa atlántica de África; tres años más tarde, el 3 de enero de 1455, expidió la bula *Romanus Pontifex*, que ratificaba aquella donación y, además, otorgaba a los lusitanos todos los territorios por conquistar y por descubrir que se hallaren al sur del Cabo Bojador. A la vez, el mismo pontífice prohibió a todos los otros reyes cristianos interferir en los descubrimientos portugueses.

Posteriormente, el 13 de marzo de 1456, el papa Calixto III²⁴ despachó la bula *Inter Caetera* -de igual nombre que las bulas alejandrinas del 3 y 4 de mayo de 1493-, mediante

puertos del Mediterráneo para que no llegara a Ceuta. Véase Luisa Martín Merás. *Cartografía marítima hispana. La imagen de América*. Barcelona, Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente/Centro Nacional de Información Geográfica/Ministerio de Educación y Ciencia/CSIC/Ministerio de Industria y Energía: Instituto Tecnológico GeoMinero de España/Lunweg, 1993: p.56

²⁰ Fue el navegante Gil Eannes quien, después de 15 intentos portugueses desde 1424, logró rodear este Cabo en 1434. El Cabo Bojador (que significa "cabo abultado"), en la costa oeste de África y al sur de las Islas Canarias, es en realidad muy pequeño, pero durante mucho tiempo los portugueses -y en general todos los europeos- estuvieron convencidos de que era un obstáculo infranqueable, pues les resultaba aterradora la posibilidad de encallar en sus arrecifes y bancos de arena, de ser arrastrados por las corrientes ingobernables, de quedar envueltos por la densa niebla, de morir calcinados por el sol ecuatorial o a merced de monstruos que se creía habitaban en aquella inhóspita región, etc. Véase Daniel J. Boorstin. *Los descubridores*. Barcelona, Crítica, 1968: p.170; véase Richard Humble. *La aventura del mar. Los exploradores*. Vol. I. Barcelona, Folio, 1995: p.19

²¹ Las de Cabo Verde son 14 islas que se hallan a 480 km al poniente de Cabo Verde, que constituye el extremo occidental de África.

²² Nicolás V fue papa entre 1447 y 1455.

²³ La bula era un documento solemne procedente del papa, expedido con un sello.

²⁴ Calixto III fue papa entre 1455 y 1458.

la cual confirmaba a Portugal los privilegios otorgados en la *Romanus Pontifex*.²⁵

Los lusitanos continuaron con la exploración de la costa occidental de África; en 1473 atravesaron el Ecuador, en 1482 descubrieron la desembocadura del Congo, en 1487 Bartolomé Días dobló el Cabo de las Tormentas²⁶ y en 1497 partió de Lisboa la expedición capitaneada por Vasco de Gama, que fue la primera en llegar a la India rodeando África. La escuadra de De Gama, compuesta por tres barcos, navegó hacia el sur siguiendo la costa africana, cruzó el Cabo de las Tormentas y, a través del Océano Índico, arribó en 1498 a la costa de Malabar, cuyos puertos eran el centro del mercado asiático de especias. Después de tres meses de negociaciones en los puertos hindúes, De Gama cargó los navíos con especias y otras mercaderías de valor, emprendió el viaje de regreso y llegó a Lisboa en 1499. La expedición de Vasco de Gama, cuya organización había costado 200,000 ducados, rindió 1,000,000 de ducados²⁷ por la venta de las especias acarreadas; es decir, se obtuvieron ganancias del 400%²⁸.

²⁵ Véase Eva Alexandra Uchmany. "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*. México, Fondo de Cultura Económica/Ispat Mexicana, 1998: p.69-70; véase Eva Alexandra Uchmany. "Las dos rutas hacia la India: la oriental y la occidental", en *Papeles de la India. Tierras lejanas voces cercanas. Estudios sobre el acercamiento indio-ibero-americano*. Vol.24. New Delhi, Consejo Indio de Relaciones Culturales, 1995: p.89-91

²⁶ Juan II, rey de Portugal, lo llamó Cabo de Buena Esperanza cuando supo que era viable rodearlo, pues ello abría la posibilidad de alcanzar la India costeando África.

²⁷ Véase Jacques Pirenne. *Historia Universal. Volumen II. Desde el Islam al Renacimiento (siglos VII al XVI)*. México, Cumbre, 1988: p.382

²⁸ Las especias no perdieron su valor en todo el siglo XVI (aunque es evidente que su precio fluctuaba), y su comercio continuó siendo muy rentable. Así, por ejemplo, en la Europa de finales de dicho siglo, el precio de la

El camino abierto por Vasco de Gama permitió el establecimiento del dominio portugués sobre Asia. Entre 1505 y 1515, Francisco de Almeida²⁹ y Alfonso de Alburquerque³⁰ crearon el primer eslabón del imperio lusitano en Asia, que comprendía Goa³¹, Ceilán³², Malaca³³ e Indonesia³⁴. Además, en 1515, Alburquerque impuso la autoridad portuguesa sobre Ormuz³⁵, con lo que automáticamente el Golfo Pérsico quedó bajo control lusitano.

Los portugueses se adueñaron del Océano Índico y aniquilaron las escuadras árabes que se dedicaban al transporte de mercancías desde los puertos de la India hasta

pimienta era entre siete y nueve veces mayor que el de compra, y la ganancia ascendía a más de un tercio del precio de venta. Véase Peter Kriedte. *Feudalismo tardío y capital mercantil. Líneas maestras de la historia económica europea desde el siglo XVI hasta finales del XVIII*. Barcelona, Crítica, 1994: p.60

²⁹ Francisco de Almeida fue virrey de la India entre 1505 y 1509.

³⁰ Alfonso de Alburquerque fue gobernador general de la India entre 1509 y 1515. Es importante señalar que "en casos de linaje esclarecido o de favoritismo real, o simplemente cuando las circunstancias requerían a alguien con mayor prestigio y autoridad, el gobernador general pasaba a ser virrey con prerrogativas casi reales. De 1505 a 1550, once gobernadores pero sólo cuatro virreyes (Francisco de Almeida, Vasco da Gama, García de Noronha y Joao de Castro) gobernaron el imperio portugués oriental. Los gobernadores y los virreyes nombraban a las autoridades locales, comandaban las campañas ofensivas y defensivas, dirigían la política económica y eran los responsables por la vigencia y cumplimiento de las leyes." A.H. de Oliveira Marques. *Historia de Portugal...*: p.254-255

³¹ Goa, en la costa de Malabar, fue conquistada por Alfonso de Alburquerque en 1510.

³² Alfonso de Alburquerque ocupó las costas de la isla de Ceilán (también conocida como Sri Lanka) en 1511.

³³ En agosto 1509, una flota portuguesa de cinco navíos zarpó de la India rumbo a Malaca (en Malaisia), puerto que dominaba el tránsito y el tráfico con Borneo y las Molucas. Al mando de esta expedición iba Diego López de Sequeira, un noble que había sido miembro del círculo del rey de Portugal; entre sus oficiales se hallaba Hernando de Magallanes. La flota llegó a Malaca en septiembre de 1509 y, después de un ataque de los malayos, regresó a la India. Véase Richard Humble. *La aventura del mar...* Vol. II: p.120. Malaca, llmte occidental del comercio chino, fue conquistada por Alfonso de Alburquerque en 1511; ello permitió a los lusitanos tomar el control del tráfico marítimo en el sureste asiático.

³⁴ Conjunto formado por unas 3,000 islas del Océano Índico, el Pacífico y el mar de China Meridional. Algunas de las islas de Indonesia son Sumatra, Borneo, Java y los archipiélagos de las Célebes, de la Sonda y de las Molucas. En 1511, Antonio Abreu, Francisco Serrao y Simón Alfonso Bisagudo fueron comisionados por Alfonso de Alburquerque para explorar las islas del sureste asiático. La expedición partió de la India y, después de explorar las costas de las islas de la Sonda (ubicadas al sur de las islas Célebes y Molucas, y al norte de la isla de Timor), llegó a las Molucas meridionales: Buru, Ambon y Banda. Esta fue la primera expedición portuguesa en llegar a Indonesia.

³⁵ Ormuz es el estrecho que comunica el Golfo Pérsico con el de Omán. Este estrecho era clave para el tráfico árabe de especias que pasaba por el Golfo Pérsico.

el Golfo Pérsico y el Mar Rojo. Ello, por supuesto, provocó el colapso de la llamada "ruta de las especias", que, como ya hemos dicho, era alimentada por las flotas árabes y era controlada en su extremo occidental por Venecia. Y aunque la "ruta de las especias" no desapareció, las circunstancias aludidas la convirtieron en una ruta terrestre y secundaria.

Ahora bien, la "ruta portuguesa" de comercio con Asia iniciaba en Indonesia³⁶, pasaba por el estrecho de Malaca, llegaba a los puertos de la India, daba la vuelta a África, tocaba Guinea, las Islas Canarias y las de Madeira, y terminaba en Lisboa³⁷. Todo el comercio lusitano de ultramar estaba controlado por la *Casa da India*³⁸, y el negocio de las especias era monopolio de la Corona³⁹. Este monopolio

³⁶ También podía iniciar en los puertos chinos de Cantón o de Macao. Los portugueses llegaron por primera vez al puerto de Cantón (en el sureste de China) en 1513, y en 1516 establecieron en él una base. Años después, en 1557, obtuvieron el permiso para establecer factorías en Macao (al sur del de Cantón) a cambio de cierto pago.

³⁷ Las mercancías asiáticas conducidas por tierra eran mucho más caras que las acarreadas por mar, pues el transporte por tierra implicaba grandes dificultades; además, el volumen transportado por tierra era mucho menor que el que se podía llevar por mar. Así, por ejemplo, a comienzos del siglo XVI las especias eran cinco veces más baratas en Lisboa que en Venecia. Véase Daniel J. Boorstin. *Los descubridores*: p.182; véase Jacques Pirrenne. *Historia Universal. Volumen II...*: p.446. A finales del siglo XV y principios del XVI, el precio de las especias que Venecia distribuía en Europa aumentó notablemente; ello obedeció a diversas causas, algunas de las cuales se refieren a continuación. A partir de 1494, Italia sufrió una serie de invasiones francesas que, entre otras cosas, provocaron la desorganización en la distribución de las especias. En 1496, estallaron luchas en Egipto a causa de una disputa sucesoria y, durante períodos considerables, los bazares de El Cairo donde se comerciaba con especias suspendieron actividades. En 1496, la comunicación entre el Adriático y el Levante fue interrumpida a causa de la guerra entre Venecia y los turcos por el control de la costa dálmata. Desde principios del siglo XVI, los mercaderes venecianos ya no encuentran especias en los mercados de Alejandría y de Beirut. Así, Europa quedó privada de su suministro normal de especias, y esta coyuntura fue aprovechada por los portugueses. Véase John H. Parry. *El descubrimiento del mar*: p.309-310; véase Fernand Braudel. *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo...*, Tomo I: p.720; véase Charles Verlinden. "Spices or Empire in Africa, Asia and Brazil", en John B. Hattendorf *et al.* *Maritime History. Volume 1: The Age of Discovery*. Florida, Krieger Publishing Company, 1996: p.90

³⁸ La *Casa da Índia*, fundada por Manuel I "El Afortunado" (rey de Portugal entre 1495 y 1521) en 1503, era el centro de todo el comercio y la administración portuguesa de ultramar. Al respecto, véase A.H. de Oliveira Marques. *Historia de Portugal...*: p.265

³⁹ Desde 1506, el comercio de las especias y el envío y armado de toda embarcación al Océano Índico, se convirtió en monopolio de la Corona de Portugal. No fue sino hasta 1570, con el rey Sebastián I, hijo de Juan III, que la Corona de Portugal abandonó el monopolio del comercio con Oriente (aunque con excepción de la pimienta, que

rendía al monarca un beneficio líquido de cerca del 89%⁴⁰, ganancia que, para 1515, constituía cerca del 27% del total de los ingresos del Estado⁴¹. Durante las primeras décadas del siglo XVI, Portugal importaba de Asia entre 40,000 y 50,000 quintales de especias por año⁴², volumen que ascendió a 60,000 o 75,000 quintales⁴³ anuales en la década de 1530 a 1540.⁴⁴

siguió siendo monopolio del Estado; en 1581, Felipe II agregó a este monopolio el de la canela y el de la seda china), favoreciendo con ello a los particulares. Véase Fernand Braudel. *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo...*, Tomo I: p.734; véase A.H. de Oliveira Marques. *Historia de Portugal...*: p.261, 340-341; véase Charles Verlinden. "Spices or Empire...", en John B. Hattendorf et al. *Maritime History...*: p.91-92; véase George Winius. "The maritime 'Empire' of Portugal strikes root in Asia", en John B. Hattendorf et al. *Maritime History...*: p.116-118. El monarca revendía las especias por intermedio de los corredores de Lisboa, Lagos, Algrave y Oporto; éstos, a su vez, arrendaban la venta de especias en el extranjero, pues, a raíz de la expulsión de los judíos, Portugal quedó sin comerciantes internacionales. Por esta carencia, Juan III (rey entre 1521 y 1557) tuvo que recurrir a judíos expulsados del reino luso, que se habían asentado en Amberes (en Flandes), para que se hicieran cargo del monopolio real. Estos mercaderes judíos importaban anualmente a Amberes 200,000 o 300,000 ducados en especias, obteniendo beneficios del 100 al 200%. Véase Jacques Pirenne. *Historia Universal, Volumen II...*: p.434-437

⁴⁰ Véase A.H. de Oliveira Marques. *Historia de Portugal...*: p.262. Según Jacques Pirenne, las ganancias no eran del 89%, sino del 50% al 60%. Véase Jacques Pirenne. *Historia Universal, Volumen II...*: p.434-435

⁴¹ Este cálculo fue obtenido a partir de los datos proporcionados por Oliveira Marques. Véase A.H. de Oliveira Marques. *Historia de Portugal...*: p.264

⁴² De esta cantidad de especias importadas, al menos 10,000 quintales eran de pimienta. El quintal es una antigua unidad de peso que equivale a 46 kg.

⁴³ De los cuales un tercio era de pimienta.

⁴⁴ Véase A.H. de Oliveira Marques. *Historia de Portugal...*: p.262; véase Jacques Pirenne. *Historia Universal, Volumen II...*: p.434; véase Auguste Toussaint. *Historia del Océano Índico*. México, Fondo de Cultura Económica, 1984 (Breviarios, 337): p.49. En 1547 llegaron a Lisboa 36,000 quintales de pimienta, y el promedio anual fue de 30,000 quintales hasta 1587, año en que descendió a 25,000. Esta disminución no obedeció a una baja sensible en los cargamentos hechos en la India, sino a los peligros del viaje de retorno a Europa. Véase A.H. de Oliveira Marques. *Historia de Portugal...*: p.341. Según Fernand Braudel, "por los años de la década de 1560 llegaban anualmente a Europa unos 20,000 quintales de pimienta, procedentes de la India e Insulinia. En Calicut se podía comprar la pimienta a 5 cruzados el quintal ligero (unos 50 kilos), y se vendía en Lisboa a más de 64, es decir, a más de doce veces el precio de compra." Fernand Braudel. *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo...*, Tomo I: p.580-581. Es importante señalar que sólo alrededor del 13% del total de las especias producidas en Asia fue exportado a Europa durante el siglo XVI. Véase Peter Kriedte. *Feudalismo tardío...*: p.62

3.-La búsqueda española de la ruta occidental rumbo a Asia.

En 1492, mientras los portugueses afianzaban su dominio sobre la costa africana, el navegante genovés Cristóbal Colón emprendió, bajo la bandera de Castilla, la travesía hacia el poniente en busca de las tierras asiáticas del oro⁴⁵ y las especias⁴⁶. El 12 de octubre de aquel año arribó a la isla de Guanahaní, que entonces creyó formaba parte de Asia.

El 3 de mayo de 1493, después de que Colón regresó de su primer viaje, el papa Alejandro VI⁴⁷ concedió a Castilla, por medio de la bula *Inter Caetera*, todas las tierras e islas que fueren halladas hacia el occidente, siempre y cuando no pertenecieran a otro príncipe cristiano.⁴⁸ En una

⁴⁵ Desde la Edad Media se creía en la existencia de las bíblicas tierras o islas de Tarsis y Ophir (u Ophir), de donde supuestamente el rey Salomón (rey de Israel entre 1015 y 977 a.C.) obtenía oro, plata, piedras preciosas y marfil. Se pensaba que Tarsis y Ophir se ubicaban en la parte este de Asia, en o muy cerca de la India, y en ocasiones fueron identificadas con la isla de Taprobana (hoy Ceilán), a la que hacían referencia Ptolomeo y otros autores de la Antigüedad. En otro orden, se especulaba que cerca de Taprobana existían dos islas, llamadas Chrysa (*chrysa* significa "oro" en griego) y Argyra (*argyra eidi* significa "plata" en griego), de las cuales, según varios autores de la Antigüedad y de la Edad Media, se obtenía oro y plata. También, en algunas cartas marítimas aparecían legendarias islas como Antilia (*"Arle-Iha"*, es decir, "isla de enfrente"), llamada así porque se creía ubicada frente a la mítica Isla de las Siete Ciudades, donde supuestamente se habían refugiado, cuando la invasión musulmana a la Península Ibérica, siete obispos de España y siete de Portugal. Se pensaba que la arena de Antilia estaba llena de oro. Véase Bartolomé de las Casas. *Historia de las Indias*. México, Fondo de Cultura Económica, 1992: vol. I, p.487-488, vol. II, p.331; véase Joseph de Acosta. *Historia natural y moral de las Indias*. México, Fondo de Cultura Económica, 1962: p.40-43; véase John W. Parry. *Spices...*: p.25-26; véase Francisco Morales Padrón. *Historia del descubrimiento y conquista de América*. Madrid, Gredos, 1990: p.77, 167; véase Jean Favier. *Los grandes descubrimientos. De Alejandro a Magallanes*. México, Fondo de Cultura Económica, 1999: p.216; véase Luis Weckmann. *La herencia medieval de México*. México, El Colegio de México/Fondo de Cultura Económica, 1996: p.38-40; véase Carmen Bernard y Serge Gruzinski. *Historia del Nuevo Mundo, Tomo I: Del Descubrimiento a la Conquista. La experiencia europea. 1492-1550*. México, Fondo de Cultura Económica, 1996: p.92-93

⁴⁶ Véase John W. Parry. *Spices...*: p.80-92

⁴⁷ Alejandro VI, cuyo nombre real era Rodrigo Borgia, fue papa entre 1492 y 1503.

⁴⁸ Véase "Primera bula *Inter Caetera* del pontífice Alejandro VI". Roma, 3 de mayo de 1493, en Antonio Rumeu de Armas. *El Tratado de Tordesillas. Rivalidad hispano-lusa por el dominio de océanos y continentes*. Madrid, MAPFRE, 1992: p.267-270

segunda bula *Inter Caetera*, fechada el 4 de mayo de 1493⁴⁹, el mismo pontífice dispuso el trazo de una línea imaginaria del polo ártico al polo antártico, que debía establecerse 100 leguas⁵⁰ al occidente de las islas "Azores y Cabo Verde"⁵¹. Al oriente de esta línea, las tierras por descubrir serían portuguesas, y al occidente castellanas.⁵²

También en 1493, meses después de las dos bulas *Inter Caetera*, Alejandro VI expidió la bula *Eximiae Devotionis*⁵³, mediante la cual concedía a Castilla y León los mismos derechos que papas anteriores habían otorgado a Portugal. Asimismo, con la bula *Dudum Siquidem* del 26 de septiembre de 1493, este papa autorizó a los Reyes Católicos tomar posesión de regiones en Asia, siempre y cuando se accediese a ellas por el oeste; de esta manera, Castilla podría descubrir por occidente lo que Portugal no hubiese descubierto ni ocupado por oriente.⁵⁴

⁴⁹ Aparentemente esta bula fue antedatada a su verdadera fecha, pues en realidad debió ser redactada en junio de 1493. Véase María Antonia Colomar. "La Casa de Contratación de Sevilla y las ciencias náuticas, el comercio y los descubrimientos geográficos", en José Ignacio González-Alier Hierro et al. *Carlos V. La náutica y la navegación*. Barcelona, Sociedad Estatal para la Conmemoración de los Centenarios de Felipe II y Carlos V/Lunberg, 2000: p.182

⁵⁰ Una legua equivale a 5.5 km.

⁵¹ En estricto sentido, la línea resultante debía ser una línea quebrada, pues las Islas Azores y las de Cabo Verde no están en el mismo meridiano. La isla más occidental de las Azores es la de Flores, ubicada entre los 31°2' y 31°9' longitud oeste; por otra parte, la isla más occidental de las de Cabo Verde es la de San Antón, ubicada entre los 25° y 25°30' longitud oeste.

⁵² Véase "Segunda bula *Inter Caetera* del pontífice Alejandro VI". Roma, 4 de mayo de 1493, en Antonio Rumeu de Armas. *El Tratado de Tordesillas...*: p.271-274

⁵³ Se dice que esta bula fue escrita el 3 de mayo de 1493, pero aparentemente fue antedatada a su verdadera fecha, pues en realidad debió ser redactada en julio de 1493. Véase María Antonia Colomar. "La Casa de Contratación de Sevilla...", en José Ignacio González-Alier Hierro et al. *Carlos V...*: p.182

⁵⁴ Véase Eva Alexandra Uchmany. "Los contactos...", en *México-India...*: p.70; véase Eva Alexandra Uchmany. "Las dos rutas hacia la India...", en *Papeles de la India...*: p.91; véase Francisco Morales Padrón. *Historia del descubrimiento...*: p.107-108; véase María Antonia Colomar. "La Casa de Contratación de Sevilla...", en José Ignacio González-Alier Hierro et al. *Carlos V...*: p.182

La división trazada en la bula *Inter Caetera* del 4 de mayo de 1493 suscitó la inconformidad de los lusitanos⁵⁵. Por ello, Juan II⁵⁶ de Portugal negoció con los Reyes Católicos y, el 7 de junio de 1494, firmó con éstos el Tratado de Tordesillas⁵⁷, llamado así por la ciudad en que fue signado. Este tratado estipulaba que la línea divisoria establecida por Alejandro VI en 1493 debía ser recorrida hacia el poniente y quedar trazada 370 leguas al oeste de las Islas de Cabo Verde. Esta línea iría del polo ártico al polo antártico y se prolongaría en el hemisferio contrario al del inicio de su trazo⁵⁸; así, el globo terrestre quedaría dividido en dos hemisferios de 180° cada uno. Todos los territorios "infieles" que se hallaren al poniente de esta línea hasta llegar al "antimeridiano"⁵⁹, pertenecerían a España, mientras que aquellos que estuvieren al oriente de la línea hasta llegar al "antimeridiano", corresponderían a Portugal.⁶⁰

En 1493 comenzó la exploración del territorio hallado por Colón, pues se buscaba en él un estrecho que condujera a la India; sin embargo, las expediciones pronto demostraron

⁵⁵ Al respecto, véase María Antonia Colomar. "La Casa de Contratación de Sevilla...", en José Ignacio González-Alier Hierro et al. *Carlos V...*: p.182

⁵⁶ Juan II fue rey de Portugal entre 1481 y 1495.

⁵⁷ Este tratado fue más tarde confirmado por la bula *Ex Quo*, concedida por el papa Julio II el 24 de enero de 1506. Véase Rafael Diego Fernández. *Capitulaciones Colombinas (1492-1506)*. Zamora, El Colegio de Michoacán, 1987: p.77; véase Eva Alexandra Uchmany. "Los contactos...", en *México-India...*: p.71

⁵⁸ Ello puesto que el dominio papal abarcaba todo el globo terrestre.

⁵⁹ El "antimeridiano" es una "línea-reflejo" trazada exactamente a 180 grados de distancia de un meridiano determinado.

⁶⁰ Véase "Tratado de Tordesillas". Tordesillas, 7 de junio de 1494, en Antonio Rumeu de Armas. *El Tratado de Tordesillas...*: p.275-280

que el navegante genoves no había llegado a Asia, sino al cuarto continente. En 1513, Vasco Núñez de Balboa descubrió el Océano Pacífico, que bautizó como Mar del Sur porque lo vió en esa dirección al atravesar el Istmo de Panamá, que corre de oriente a poniente. Este hecho "...transformó las Indias Occidentales en un Continente, que luego recibió el nombre de América..."⁶¹

Aunque el continente recién descubierto brindó a los castellanos nuevas oportunidades de expansión, también constituyó un obstáculo para alcanzar Asia por la vía del poniente. Por ello, diversas expediciones fueron organizadas con el propósito de hallar un estrecho que permitiera el tránsito entre el Océano Atlántico o "Mar del Norte" y el Mar del Sur.

El más célebre de los intentos por encontrar el estrecho aludido fue el realizado por Hernando de Magallanes, navegante lusitano que había servido en la India Oriental al rey Manuel I de Portugal⁶², siendo gobernador general Alfonso de Alburquerque. Puesto que Magallanes no recibió de la Corona portuguesa la gratificación y el reconocimiento que esperaba por sus servicios⁶³, decidió desnaturalizarse del reino lusitano y, junto con Ruy Falero (astrólogo y cosmógrafo), prestar sus servicios en el reino

⁶¹ Eva Alexandra Uchmany. "Los contactos..." en *México-India...*: p.72

⁶² Manuel I "el Afortunado" fue rey de Portugal entre 1495 y 1521.

⁶³ En 1513 Magallanes fue acusado de comerciar ilegalmente con los musulmanes de Marruecos y, en castigo, expulsado del servicio a la Corona portuguesa. Véase John W. Parry. *Siglos...*: p.104

de Castilla. En 1517 ambos acudieron a Juan Rodríguez de Fonseca⁶⁴ y ofrecieron demostrar que las Islas Molucas⁶⁵ estaban dentro de la demarcación de la Corona de Castilla⁶⁶. Asimismo, ofertaron descubrir una nueva ruta para llegar a las islas del sureste asiático a través de un estrecho, cuya existencia parece haber sido conjeturada por Magallanes a partir de una carta de marear⁶⁷ elaborada por Martín de Bohemia⁶⁸.

Carlos I⁶⁹ de España manifestó interés por el ofrecimiento de Magallanes y Falero y aceptó celebrar con

⁶⁴ Juan Rodríguez de Fonseca (1451-1524), obispo de Burgos, era Ministro de las Indias Occidentales, y como tal le concernían todos los asuntos relacionados con aquella región. Asimismo, estuvo encargado de la Casa de Contratación de Sevilla, también llamada Casa de Contratación de las Indias, que fue un organismo creado en 1503 en Sevilla (centro de la actividad comercial entre España y sus colonias) por los reyes Católicos. La Casa de Contratación de Sevilla estuvo encargada de otorgar permisos de exploración y residencia, aunque posteriormente también fueron de su competencia la investigación geográfica y marítima, la formación de pilotos, los arreglos comerciales, el almacenamiento de mercancías y la recepción de "tesoros" enviados desde América. Al respecto, véase Clarence H.aring. Comercio y navegación entre España y las Indias. México, Fondo de Cultura Económica, 1979: p.27-74, 371-384; véase Antonio de León Pinelo. Recopilación de las Indias. México, Escuela Libre de Derecho/Gobierno del Estado de Chiapas/Gobierno del Estado de Morelos/Universidad Nacional Autónoma de México: Instituto de Investigaciones Jurídicas/Universidad Cristóbal Colón/Universidad de Navarra/Universidad Panamericana/Miguel Ángel Porrúa, 1992: Tomo I, Libro Segundo, títulos III-XI, p.357-484

⁶⁵ Las Islas Molucas o de la Especiería eran -y siguen siendo- uno de los principales centros productores de especias. Constituyen un gran archipiélago que en la actualidad forma parte de Indonesia; algunas de sus principales islas son Halmahera o Gilolo, Ceram o Seram, Bunu, Morotai, Obi, Aru, Ambon, Sula, Banda, Ternate o Terenate, Kai, Tanimbar, Babar y Wetar.

⁶⁶ Al respecto, véase "Memorial que dejó al Rey Fernando de Magallanes cuando partió a su expedición, declarando las alturas y situación de las islas de la Especiería, y de las costas y cabos principales que entran en la demarcación de la Corona de Castilla". Septiembre de 1519, en Martín Fernández de Navarrete. Colección de los viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo XV, con varios documentos inéditos concernientes a la historia de la marina castellana y de los establecimientos españoles en Indias. Vol. IV. Buenos Aires, Guarania, 1946: p.173-174

⁶⁷ Las cartas de marear eran mapas donde se representaban los piélagos; sobre ellas se trazaba la ruta que un barco había seguido o la que habría de seguir.

⁶⁸ Véase Bartolomé de las Casas. Historia de las Indias. Vol. III: p.174-175; véase Francisco López de Gómara. Historia de las Indias y conquista de México. Edición Facsimilar de la de 1552. México, Centro de Estudios de Historia de México Conduemex, 1978: f. L-Lv. Martín de Bohemia era uno de los cosmógrafos de Juan II, rey de Portugal entre 1481 y 1495.

⁶⁹ Carlos I fue rey de España entre 1517 y 1556, y emperador de Alemania entre 1519 y 1556 con el nombre de Carlos V.

ellos una capitulación⁷⁰, aun cuando Manuel I argumentaba que este pacto afectaba los intereses de Portugal en Asia. La armada⁷¹ capitaneada por Magallanes⁷² se hizo a la vela el 20 de septiembre de 1519 en Sevilla y navegó hacia el suroeste hasta encontrar Brasil; posteriormente continuó hacia el sur por las costas brasileñas y argentinas y halló el camino entre los dos océanos. Al cabo de veinte días de recorrido por el estrecho, tres de los navíos lograron salir al Mar del Sur⁷³, al que Magallanes llamó Pacífico; con ello quedaba inaugurada la vía que actualmente lleva el nombre de Estrecho de Magallanes.

La escuadra continuó la travesía rumbo a las Islas Molucas y, después de algunos meses de navegación por el Pacífico⁷⁴, en 1521 arribó al archipiélago bautizado como San Lázaro⁷⁵. El 27 de abril de aquel año murió Magallanes

⁷⁰ Véase "Capitulación y asiento que SS.MM. mandaron tomar con Magallanes y Falero sobre el descubrimiento de las Islas de la especiería". 22 de marzo de 1518, en Martín Fernández de Navarrete. Colección..., Vol. IV: p.109-113. Las capitulaciones eran convenios entre particulares y la Corona para llevar a cabo ciertas empresas.

⁷¹ Esta armada estaba compuesta por cinco naves: la *Trinidad*, la *San Antonio*, la *Victoria*, la *Concepción* y la *Santiago*.

⁷² Ruy Falero no participó en esta expedición, pues al parecer enloqueció. Véase Francisco López de Gómara. *Historia de las Indias...*: f. Lv

⁷³ La *Trinidad*, la *Victoria* y la *Concepción* fueron las tres naves que salieron al Mar del Sur, pues la *Santiago* había naufragado a la altura del Río Santa Cruz (que actualmente conserva el mismo nombre, desemboca en el Océano Atlántico y está ubicado a unos 50° latitud sur) y la *San Antonio* emprendió el viaje de regreso a España sin el consentimiento de Magallanes. Véase "Relación escrita por Maximiliano Transilvano de cómo y por quién y en qué tiempo fueron descubiertas y halladas las islas Molucas, donde es el propio nacimiento de la especiería, las cuales caen en la conquista y marcación de la Corona Real de España. E divídese esta relación en veinte párrafos principales". 5 de octubre de 1522, en Martín Fernández de Navarrete. Colección..., Vol. IV: p.239-241

⁷⁴ La flota tocó, entre otras, las las islas que Magallanes llamó Desventuradas (que actualmente llevan el nombre de Manihiki y que forman parte del Archipiélago de Cook) y otras que bautizó como Velas Latinas. Una de estas islas, hoy llamada Guam y perteneciente a los Estados Unidos de América, recibió de Magallanes el nombre de Los Ladrones, mismo con el que durante algún tiempo también fueron denominadas las Islas de las Velas Latinas en su conjunto. En la actualidad, las llamadas Islas de las Velas Latinas o De los Ladrones son conocidas como Islas Marianas.

⁷⁵ Las Islas de San Lázaro, también conocidas como Islas del Poniente, son las actuales Filipinas. Mientras

en una batalla con los nativos de Macatán⁷⁶. Los demás expedicionarios siguieron explorando las islas del sureste asiático⁷⁷ y, el 8 de noviembre, llegaron a Tidore, una de las anheladas Molucas.

Mientras la tripulación del navío *Trinidad* permaneció en Tidore para carenar⁷⁸ su embarcación, la nave *Victoria*, cargada con especias⁷⁹ y otras mercancías, emprendió su regreso a Castilla por la ruta portuguesa. Se convino que la *Trinidad*, al quedar reparada, navegaría a través del Pacífico hacia Panamá, en cuyas costas alijaría para llevar por tierra el cargamento hasta el Atlántico y así poder transportarlo a España.

La nave *Victoria*, capitaneada por Juan Sebastián del Cano, zarpó de Tidore a principios de 1522 y, a través de la vía portuguesa⁸⁰, llegó a Sevilla el 6 de septiembre del

Magallanes exploraba la isla de Leyte (una de las Filipinas) a finales de marzo de 1521, llegaba a Sanlúcar de Barrameda aquella nao *San Antonio* que había abandonado la expedición.

⁷⁶ Macatán es una pequeña isla del Archipiélago de las Filipinas; está ubicada en el Mar de Camotes, entre las islas de Cebú y Bohol. A la muerte de Magallanes, la jefatura de la expedición y la capitania de la nave *Trinidad* fueron asumidas por Duarte Barbosa, quien al poco tiempo murió junto con algunos de sus hombres en una celada preparada por los nativos de Cebú (una de las Filipinas). Barbosa fue sucedido por Juan Caraballo, mientras que Gonzalo Gómez de Espinosa fue nombrado capitán de la nave *Victoria*. Poco después, este último sustituyó en la jefatura de la expedición a Juan Caraballo, quien volvió a su puesto de piloto mayor; y Juan Sebastián del Cano, quien desde un principio se había desempeñado como maestro de la nave *Concepción*, se convirtió en capitán de la *Victoria*. Por otra parte, como la tripulación de las tres embarcaciones que subsistían (*Trinidad*, *Concepción* y *Victoria*) había quedado reducida a cincuenta hombres, insuficientes para el gobierno de las mismas, se resolvió abandonar el navío *Concepción*, que era el más antiguo.

⁷⁷ La expedición pasó, entre otras, por las islas de Quepindo (hoy Mindanao), Putuán (hoy Palawan) y Borneo.

⁷⁸ La carena es la reparación que se hace en el casco de un barco.

⁷⁹ Se trataba de 526 quintales de clavo y de varias muestras de canela, nuez moscada, macis y sándalo. Véase "Apuntes de los gastos que causó la descarga de la nao *Victoria*, y noticia de la especiería que trajo de su viaje". 1521, en Martín Fernández de Navarrete. *Colección...*, Vol. IV: p.225-227

⁸⁰ La nave *Victoria* pasó por muchas islas, entre ellas la de Timor, rica en sándalo blanco, jengibre y oro. Se dirigió a la isla de Sumatra y posteriormente se internó en el Océano Índico en dirección suroeste para llegar al Cabo de Buena Esperanza. Después de muchos trabajos llegó a la Isla de Santiago, en Cabo Verde; ahí, trece de los tripulantes fueron en el esquife (embarcación pequeña que se arria desde un buque para saltar a tierra) para

mismo año. Este suceso convirtió a Del Cano y a algunos más en los primeros europeos en dar la vuelta al mundo y, por tanto, en comprobar por experiencia directa la esfericidad de la Tierra⁸¹.

Por su parte, la nave *Trinidad* partió de Tidore⁸² el 6 de abril de 1522 y se adentró en el Pacífico tomando la vía del levante rumbo a Panamá; sin embargo, diversos meteoros⁸³ la obligaron a regresar a las Molucas, donde fueron capturados por los portugueses de Terrenate, isla de las Molucas en que había una fortaleza lusitana. Los tripulantes de la nave *Trinidad* permanecieron cautivos hasta que Antonio de Brito, capitán del alcázar portugués, les extendió una licencia para partir hacia la India. Después de una larga espera, los cuatro castellanos sobrevivientes llegaron a Portugal, seis años después de haber partido de Castilla con Hernando de Magallanes y tres años después de que Juan

abastecerse de agua, comprar carne, pan y algunos negros para que bombeasen fuera de la nave el agua que se había filtrado durante la travesía. Estos trece hombres fueron apresados por el capitán portugués de la zona, pues exigía que los castellanos le pagasen con clavo lo que habían comprado, además de que quería saber de dónde habían traído esta especia. Del Cano decidió zarpar de inmediato rumbo a España.

⁸¹ Sin embargo, la incógnita parecía no quedar despejada del todo, pues aún faltaba -decía Gómara- que alguien rodeara la Tierra pasando por los polos norte y sur, porque hasta entonces no quedaría enteramente sabida su "redondez y grandeza". Véase Francisco López de Gómara. *Historia de las Indias...*: f. VIIv

⁸² Gonzalo Gómez de Espinosa, jefe de la expedición y capitán de la nave *Trinidad*, decidió dejar en Tidore el exceso de carga y a cinco hombres que estarían encargados del establecimiento de una factoría para el futuro arribo de barcos castellanos.

⁸³ Los europeos encontraron vientos que les impidieron continuar su viaje hacia el este, por lo que determinaron cambiar de rumbo y seguir la vía del noreste hasta llegar a los 20° latitud norte; navegaron cuatro meses más en la misma dirección hasta alcanzar los 40° latitud norte, pero durante cinco días la embarcación fue golpeada por una fuerte tempestad. La tripulación concluyó entonces que no era posible navegar por la vía septentrional y que era urgente regresar a las Molucas, a una de cuyas islas llegaron un mes y medio más tarde. Los fenómenos atmosféricos provocaron la muerte de 27 personas, además de graves daños en la embarcación.

Sebastián del Cano regresó a España procedente de las Molucas.

El descubrimiento de Magallanes abrió nuevamente la posibilidad de expansión para la Corona castellana, siendo el primer intento consumado para llegar a Asia por una ruta alterna a la dominada por los lusitanos. Sin embargo, también constituyó una amenaza para los intereses de Portugal, y fue el inicio de constantes enfrentamientos entre ambos reinos en busca de la hegemonía sobre Oriente.

II. Problemas de demarcación de los dominios españoles y portugueses en Asia.

1.-El origen del problema.

El arribo de la expedición magallánica a las islas asiáticas inquietó profundamente a la Corona lusitana, y fue en este contexto que comenzaron los debates entre Portugal y España sobre el dominio de las Islas de San Lázaro (hoy Filipinas) y las Molucas. Resurgía así la pugna por el control del mundo.

Con el objeto de buscar solución al conflicto, en la primavera de 1524 se reunieron comisiones nombradas respectivamente por Juan III⁸⁴ y Carlos I.⁸⁵ En este

⁸⁴ Juan III ocupó el trono de Portugal en 1521, a la muerte de su padre Manuel I "el Afortunado", y reinó hasta 1557. En 1525 se casó con Catalina, su prima, hermana menor de Carlos I de España, quien, a su vez, en 1526 contrajo nupcias con Isabel, hermana de Juan III. Tanto Juan III como Isabel fueron hijos del segundo matrimonio de Manuel I "el Afortunado" con María, hija de los Reyes Católicos. Así, Juan III e Isabel eran primos de Carlos I de España, y los tres eran nietos de los Reyes Católicos.

encuentro se convino que un grupo de cosmógrafos, pilotos y juristas de ambos reinos sería el encargado de determinar, conforme al Tratado de Tordesillas, la jurisdicción a la que correspondían los territorios en disputa. Asimismo, se acordó que, mientras se resolvía el asunto, ninguno de los monarcas enviaría expediciones comerciales a las Molucas.⁸⁶

Dispuesto lo anterior, los comisarios españoles y portugueses celebraron en las ciudades de Badajoz y Yelves⁸⁷ diversas juntas en las que examinaron globos terráqueos, relaciones, cartas geográficas y de navegación. En aquellas sesiones, los debates giraron en torno a cuatro puntos fundamentales⁸⁸, que a continuación se detallan.

A) En primer término, se discutió el número de leguas que correspondía a cada uno de los grados en que se divide la circunferencia de la Tierra. Se concluyó, conforme a la

⁸⁶ Para una lista detallada de los comisarios nombrados por los reyes, véase Francisco López de Gómara. *Historia de las Indias...*: f. LViv; véase "Junta de Badajoz: extract from the records in the possession and ownership of the Moluccas. Badajoz; April 14-May 13, 1524", en Emma Helen Blair y James Alexander Robertson. *The Philippine Islands, 1493-1803: explorations by early navigators, description of the islands and their peoples, their history and records of the catholic missions, as related in contemporaneous books and manuscripts, showing the political, economic, commercial and religious conditions of those islands from their earliest relations with european nations to the beginning of the nineteenth century*. Vol.1. Cleveland, Ohio, The Arthur H. Clark Company, 1903: p.173-174

⁸⁷ Véase "Capitulación hecha entre el Emperador y el Rey de Portugal sobre los límites y posesión del Maluco". [Vitoria, 19 de febrero de 1524], en Martín Fernández de Navarrete. *Colección...*, Vol. IV: p.290-295; véase "Treaty of Vitoria. Carlos I of Spain, and Joao III of Portugal; Vitoria, February 19, 1524", en Emma Helen Blair y James Alexander Robertson. *The Philippine Islands...*, Vol.1: p.159-164

⁸⁸ Yelves, hoy Elvas, es una ciudad portuguesa ubicada en la región fronteriza con España.

⁸⁹ Al respecto, véase "Extracto hecho por Don Juan Bautista Muñoz de los procesos de posesión y propiedad sobre las islas Malucas, en la junta de la raya entre Badajoz y Yelves, año de 1524", en Martín Fernández de Navarrete. *Colección...*, Vol. IV: p.322-337; véase "Junta de Badajoz: extract from the records...", en Emma Helen Blair y James Alexander Robertson. *The Philippine Islands...*, Vol.1: p.176-221; véase "Paracer de los astrónomos y pilotos españoles de la Junta de Badajoz sobre la demarcación y propiedad de las islas del Maluco". Badajoz, 1524, en Martín Fernández de Navarrete. *Colección...*, Vol. IV: p.311-321

experiencia de los marineros de España y Portugal, que cada grado medía diecisiete leguas y media.⁸⁹

B) Posteriormente, los comisarios de ambos reinos se dieron a la tarea de determinar el objeto sobre el que se trazaría la línea de demarcación de Tordesillas. Los delegados portugueses consideraban que la carta de marear no era una buena opción, pues juzgaban que ésta, a diferencia de la esfera dividida en meridianos y paralelos, no reproducía adecuadamente la forma del planeta. Por su parte, los españoles coincidían en que el cuerpo esférico representaba mejor la Tierra, aunque no estaban de acuerdo con que se excluyeran otros instrumentos en los que pudiera asentarse de forma más clara la línea de división⁹⁰. Asimismo, puesto que la ubicación de las Molucas variaba hasta setenta leguas (385 km) entre una carta de navegación

⁸⁹ Véase "Parecer que dieron en la junta de Badajoz Fr. Tomás Durán, Sebastián Caboto y Juan Vespucci, sobre la pertenencia del Maluco". Badajoz, 15 de abril de 1524, en Martín Fernández de Navarrete. *Colección...*, Vol. IV: p.307. En la actualidad sabemos que este cálculo es incorrecto, y a continuación se explica por qué. El grado corresponde a una unidad de arco obtenida al dividir un cuadrante en 90 partes iguales; así, considerando que la circunferencia polar de la Tierra es de 39,941 km (7,262 leguas), mientras que la ecuatorial es de 40,076 km (7,266.55 leguas), las medidas correctas de sus grados son las siguientes: el grado de paralelo equivale a 110.949 km (20.175 leguas), y el de meridiano alcanza 111.324 km (20.240 leguas) en el Ecuador y disminuye progresivamente hacia los polos (por ejemplo, mide 96.5 km en la latitud 30° y 55.8 km en la latitud 60°), donde se reduce a 0 km (en la latitud 90°). Estos resultados se obtienen mediante la división de la circunferencia de la Tierra en 360 partes iguales.

⁹⁰ La disyuntiva entre elegir la carta o el globo para el trazo de la línea de demarcación era una cuestión fundamental. Lo anterior puesto que, al ser hechas las cartas con una proyección de grados iguales (pues Gerardus Mercator todavía no descubría la proyección que llevaría su nombre), los grados de meridiano tenían el mismo valor a nivel del ecuador que en cualquier otro punto al norte o al sur de esta línea imaginaria. Ello no sucedía en el caso del globo, pues en él el tamaño del grado aumentaba hacia el ecuador y disminuía hacia los polos. Lógicamente los españoles preferían el globo, pues en él los grados medidos a nivel de las Molucas tenían menos leguas que los grados ecuatoriales.

y otra, se decidió confeccionar nuevas cartas a partir de instrumentos matemáticos, astrolabios y eclipses⁹¹.

C) Otra de las cuestiones esenciales que se discutieron en las juntas de Badajoz y Yelves, fue la forma en que se determinaría la ubicación exacta de las Islas de Cabo Verde, desde donde, según había quedado asentado en el Tratado de Tordesillas, debía comenzar la medición de las 370 leguas⁹² hacia el oeste para establecer la línea de demarcación. Los delegados españoles y portugueses coincidieron en que este problema también quedaría resuelto con la elaboración de nuevas cartas de navegación.

D) El asunto que mayor controversia suscitó en las reuniones mencionadas, fue en cuál de las islas de Cabo Verde habrían de comenzar a medirse las 370 leguas para trazar la línea de demarcación. Al respecto, los lusitanos consideraban que la medición debía iniciar en la más oriental de las islas de Cabo Verde, llamada Isla de la Sal; mientras que los españoles pretendían que la medición comenzase en San Antón, la más occidental de las islas del archipiélago referido; los comisarios de ambos reinos pensaban que la Isla de San Antón y la de la Sal estaban separadas por una distancia de noventa leguas⁹³. En estas

⁹¹ Véase Antonio de Herrera. Historia General de las Indias Occidentales, o de los Hechos de los Castellanos en las Islas y Tierra Firme del Mar Océano, apud J. Ignacio Rubio Mañé. "La expedición de Miguel López de Legazpi a Filipinas" en Boletín del Archivo General de la Nación, Tomo V, julio-diciembre 1964, núm. 3-4, México, 1964: p.529; véase "Junta of Badajoz: extract from the records...", en The Philippine Islands..., Vol.1: p.185-186

⁹² Es decir, 21 grados y 8 minutos conforme a la creencia hispano-lusitana del siglo XVI de que cada grado equivalía a 17.5 leguas.

⁹³ Véase Francisco López de Gómara. Historia de las Indias...: f. LVIV; véase Antonio de Herrera. Historia General...

cuestiones no se alcanzó ningún acuerdo, por lo que fue imposible establecer la demarcación conforme a lo estipulado en el Tratado de Tordesillas. En consecuencia, tampoco se consiguió determinar a qué reino correspondían los territorios asiáticos en disputa, de manera que el problema quedó para resolverse en el propio terreno de los hechos, ya por un convenio o por la fuerza de las armas.

2.-Diversas apreciaciones de los comisarios españoles acerca de la ubicación de las Islas Molucas y la línea de demarcación de Tordesillas.

En 1524, durante las juntas de Badajoz y Yelves, los comisarios españoles presentaron a los lusitanos una carta geográfica en que las Molucas habían sido situadas 181 grados al este de la isla de San Antón, es decir, en los 156° longitud este; en consecuencia, aparecían dentro de la jurisdicción de la Corona castellana. Sin embargo, los delegados portugueses recordaban que los españoles les habían mostrado previamente otra carta en que las Molucas aparecían 134 grados al este de la isla de San Antón, o sea, en los 109° longitud este, ubicación que las dejaba fuera de la demarcación de la Corona de España.

Posteriormente los castellanos, empeñados en probar que las Molucas les pertenecían, argumentaron que aquellas islas

agud J. Ignacio Rubio Marfá. "La expedición...": p.529. Este cálculo es incorrecto, pues la distancia real entre la isla de San Antón y la de la Sal no es de 90 leguas (495 km) sino de 42.16 leguas (231.9 km), siendo que entre ambas hay una distancia de 2°5'. La Isla de San Antón está localizada entre los meridianos 25° y 25°30' longitud oeste, mientras que la Isla de la Sal está ubicada entre los meridianos 22°12' y 22°55' longitud oeste.

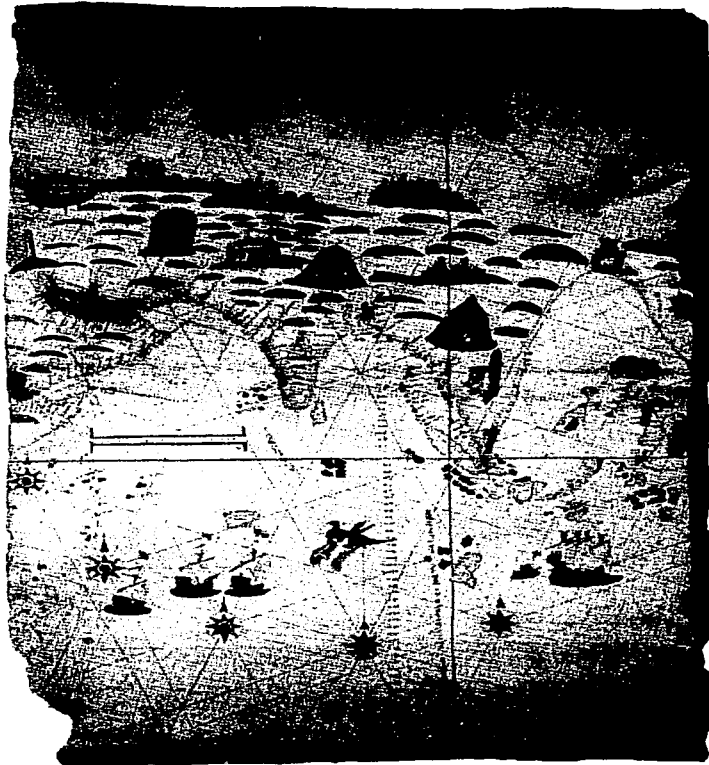
estaban ubicadas entre los $156^{\circ}30'$ y $157^{\circ}30'$ longitud este. Explicaban que, comenzando en la isla de San Antón la medición de las 370 leguas⁹⁴ al oeste para establecer la línea de demarcación de Tordesillas, ésta quedaba trazada, por una parte, en el meridiano $46^{\circ}30'$ longitud oeste, y, por otra, en el $133^{\circ}30'$ longitud este, siendo este último el "antimeridiano"; y bajo estas consideraciones, aseguraban que las Molucas estaban 156 grados al oeste de la línea trazada en el hemisferio occidental y 23 grados al este del respectivo "antimeridiano" en el hemisferio oriental⁹⁵.

En la actualidad es posible afirmar que los españoles estaban equivocados en sus cálculos (o que los alteraron a su conveniencia), pues las Molucas en realidad se ubican entre los $124^{\circ}20'$ longitud este (meridiano que toca tangencialmente las Islas de Sula, extremo occidental de las Molucas) y $134^{\circ}43'$ longitud este (meridiano que toca tangencialmente las Islas Aru, extremo oriental de las Molucas).

⁹⁴ Es decir, 21 grados y 8 minutos conforme a la creencia hispano-lusitana del siglo XVI de que cada grado equivalía a 17.5 leguas.

⁹⁵ Véase Antonio de Herrera. Historia General..., apud J. Ignacio Rubio Mañé. "La expedición...": p.529-530

**MAPA I. TRATADO DE TORDESILLAS: LÍNEA DE DEMARCACIÓN
EN ASIA SEGÚN NUÑO GARCÍA DE TORENO* (1522)**



"Fue hecha en la noble villa de Valladolid por Nuño García de Toreno, piloto y maestro de cartas de navegar de Su Magestad. Año 1522." Fuente: Luisa Martín Merás. Cartografía marítima hispana...: p.90

* Nuño García de Toreno fue nombrado en 1519 maestro de hacer cartas y fabricar instrumentos de la Casa de Contratación de Sevilla, antecedente de lo que luego serían los cosmógrafos de la misma. En 1523, cuando fue creado el cargo de cosmógrafo de hacer cartas y fabricar instrumentos de la Casa de Contratación de Sevilla, Nuño García de Toreno ocupó (hasta su muerte) este cargo conjuntamente con Diego de Ribero. Nuño García de Toreno murió en 1526. Véase Luisa Martín Merás. Cartografía marítima hispana...: p.70-72

3.-Dos posibles demarcaciones a partir del Tratado de Tordesillas con base en los cálculos del siglo XVI.

Durante el siglo XVI, las complicaciones para establecer la línea de demarcación de Tordesillas obedecieron a la existencia de múltiples variables que dificultaron su trazo definitivo e indiscutible. Por ello, nos ha parecido fundamental examinar su eventual desplazamiento, suscitado por las diferencias interpretativas del contenido del propio Tratado de Tordesillas y por la existencia de divergentes mediciones y representaciones del mundo del siglo XVI. A continuación se analizan dos posibles demarcaciones, cuya ubicación geográfica dependió del punto de las Islas de Cabo Verde desde donde comenzaron a medirse hacia el poniente las 370 leguas estipuladas en el Tratado referido.

Si, como planteaban los castellanos, la medición de las 370 leguas⁹⁶ hacia el occidente comenzaba en la isla de San Antón⁹⁷, la línea de división quedaba situada, por un lado, en el meridiano 46°30' longitud oeste, y, por el otro, en el 133°30' longitud este⁹⁸, siendo este último el "antimeridiano". Estaban convencidos de que así, la isla de Sumatra, la península de Malaca, China, las Molucas, las Filipinas y otros territorios del este asiático quedaban dentro de la jurisdicción de la Corona de España; y

⁹⁶ Es decir, 21 grados y 8 minutos conforme a la creencia hispano-lusitana del siglo XVI de que cada grado equivalía a 17.5 leguas.

⁹⁷ Ubicada entre los 25° y 25°30' longitud oeste.

⁹⁸ Con base en estos resultados, se deduce que los castellanos comenzaron la medición exactamente en los 25°22' longitud oeste, meridiano que atraviesa la isla de San Antón.

aseguraban que, aun comenzando el conteo en la isla de la Sal, las Molucas les correspondían.

Por el contrario, si la medición iniciaba en la isla de la Sal⁹⁹, como pretendían los portugueses, la línea de demarcación quedaba asentada, por una parte, en los 41°22' longitud oeste, y, por otra, en los 138°38' longitud este, siendo este último el "antimeridiano".

Ahora bien, considerando que las Islas Molucas están ubicadas entre los 124°20' y 134°43' longitud este, podemos concluir lo siguiente. Si la medición partía de la isla de San Antón, las únicas islas de las Molucas que quedaban dentro de la demarcación de la Corona de Castilla eran las Islas Aru, mientras que todas las islas de San Lázaro (hoy Filipinas) quedaban fuera. Y si, por el contrario, la medición comenzaba en la isla de la Sal, ninguna de las Molucas e islas de San Lázaro quedaba dentro de la jurisdicción del reino de España. Por lo anterior, es posible afirmar que, conforme a lo establecido en el Tratado de Tordesillas, las islas de San Lázaro y las Islas Molucas correspondían "legalmente"¹⁰⁰ a la Corona de Portugal y no a la de Castilla. Sin embargo, también es importante tomar en

⁹⁹ Como ya se señaló, los ibéricos pensaban que la isla de la Sal estaba 90 leguas de la de San Antón. Así, comenzando a medir las 90 leguas (es decir, 5 grados 8 minutos conforme a la creencia de que cada grado equivalía a 17.5 leguas) a partir de los 25°22' longitud oeste, meridiano que atraviesa la isla de San Antón y que constituye el punto de partida de la demarcación propuesta por los castellanos, es posible deducir que la ubicación atribuida a la isla de la Sal era cercana a los 20°14' longitud oeste; y con base en ello hemos realizado los cálculos para descifrar la demarcación propuesta por los lusitanos. De cualquier manera, hoy sabemos que la isla de la Sal en realidad se ubica entre los 22°12' y 22°55' longitud oeste.

¹⁰⁰ Evidentemente de acuerdo con la noción de "legalidad" en la Europa del siglo XVI.

cuenta que las diversas -y en muchas ocasiones divergentes- representaciones del mundo, plasmadas gráficamente por el hombre del siglo XVI, hicieron viable y lógico que en dicha centuria (así como en siglos posteriores) se pensara que las Islas Molucas, las Islas Filipinas y otros muchos espacios geográficos en disputa pudiesen estar dentro de los límites de la demarcación castellana. No obstante, tampoco debemos desechar la posibilidad de que las cartas geográficas, los derroteros¹⁰¹, los cálculos, los datos y las mediciones hayan podido ser objeto de alteraciones o distorsiones intencionales en beneficio o perjuicio de las partes involucradas en el conflicto de repartición del mundo.

4.-Reflexiones personales en torno a la línea de demarcación de Tordesillas y al conflicto por la posesión de las Molucas.

A pesar de las "imprecisiones" en los cálculos realizados tanto por castellanos como por lusitanos para definir el reparto del mundo durante la primera mitad del siglo XVI, aquéllas no constituyeron el obstáculo primordial para determinar los espacios de acción e influencia que correspondían a cada uno de los reinos. Pues aunque es claro que todavía no existía una idea clara de la conformación

¹⁰¹ El derrotero o la derrota es el camino, la dirección o la ruta que siguió o ha de seguir un barco. A diferencia del rumbo (que se expresa como el ángulo entre una coordenada [paralelo o meridiano] y la derrota del barco), la derrota se refiere a la ruta que ha de seguirse entre dos puntos, y a la línea sobre la carta que la expresa. Los derroteros podían ser gráficos (es decir, trazados sobre mapas o cartas de marear) o escritos.

"real"¹⁰² de la Tierra, también es presumible que, en muchos casos, las alteraciones y distorsiones intencionales superaron al desconocimiento de la geografía del planeta.

Por lo anterior, parece que el conflicto por el establecimiento de la línea de demarcación fue producto de la renuencia de los castellanos por acatar cabalmente el Tratado de Tordesillas, cuyo contenido parecía haberlos privado de importantes fuentes de riqueza.

Es interesante percatarse de que, aun cuando los españoles y portugueses del siglo XVI hubiesen establecido la línea de Tordesillas valiéndose de los conocimientos geográficos con que contamos en la actualidad, el resultado hubiera sido el mismo: las Molucas y las Filipinas habrían quedado bajo el dominio de Portugal. Pues comenzando la medición de las 370 leguas¹⁰³ en el extremo occidental (25°30' longitud oeste) de la isla de San Antón, la línea divisoria quedaría situada, por un lado, en los 43°46' longitud oeste, y, por el otro, en los 136°14' longitud este. Y si, por el contrario, la medición inicia en el extremo occidental (22°55' longitud oeste) de la isla de la Sal, la línea de demarcación quedaría asentada, por una parte, en los 41°11' longitud oeste, y, por la otra, en los 138°49' longitud este.

¹⁰² Es decir, la que en la actualidad es asumida -y comúnmente aceptada- como la configuración de la Tierra, pues los avances tecnológicos han permitido contemplar (mediante fotografías e imágenes satelitales), medir y representar al planeta de una forma más apegada a la realidad geográfica. Sin embargo, tampoco hay que olvidar la historicidad de la geografía misma y de la ciencia geográfica, cuyos productos pueden variar con el paso del tiempo.

¹⁰³ Es decir, 18 grados y 16 minutos considerando que cada grado equivale a 20.240 leguas a nivel del ecuador.

5.-La expedición de frey García Jofre de Loayza a las Molucas.

Inmediatamente después de concluidas las juntas de Badajoz y Yelves, Carlos I dispuso organizar una expedición a las Molucas con el objeto de afirmar los derechos de España sobre aquellas islas. Así, en la Casa de Contratación de la Especiería¹⁰⁴ se preparó una armada de siete barcos¹⁰⁵, que sería comandada por frey García Jofre de Loayza¹⁰⁶.

La escuadra zarpó de la Coruña el 24 de julio de 1525 y, siguiendo la misma ruta que la expedición de Magallanes, los navíos *Santa María del Parral* y *Santa María de la Victoria* alcanzaron las Filipinas, aunque sólo este último logró llegar hasta las Molucas¹⁰⁷. La tripulación del *Santa María de la Victoria* construyó un fuerte en Tidore, y en

¹⁰⁴ La Casa de Contratación de la Especiería fue fundada en la Coruña hacia 1522, después de que Juan Sebastián del Cano llegó a Sanlúcar de Barrameda completando la travesía comenzada por Hernando de Magallanes. Este organismo, cuyo factor era Cristóbal de Haro, cumplía la misma función que la Casa de Contratación de Sevilla pero, a diferencia de ésta, le concierne específicamente los asuntos relativos a Asia. Fue establecida en la región norte de la Península Ibérica probablemente por quedar cerca de Amberes, que después de Lisboa era el principal emporio para el comercio de las especias. Parece ser que este organismo dejó de existir desde 1529, cuando Carlos I de España vendió a Portugal los derechos sobre las islas Molucas. Véase Francisco López de Gómara. *Historia de las Indias...* f. LVIII; véase Clarence H.aring. *Comercio y navegación...* p.32; véase *Cartografía Histórica del Encuentro de dos Mundos*, Madrid, Instituto Geográfico Nacional de España/Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática de México, 1992: p.168; véase María Antonia Colomar. "La Casa de Contratación de Sevilla...", en José Ignacio González-Alier Hierro et al. *Carlos V...* p.188; véase "Catálogo", en José Ignacio González-Alier Hierro et al. *Carlos V...* p.392

¹⁰⁵ Los navíos eran los siguientes: *Santa María de la Victoria* capitaneada por frey García Jofre de Loayza, *Sancti Spiritus* bajo el mando de Juan Sebastián del Cano, *Anunciada* bajo el gobierno de Pedro de Vera, *San Gabriel* capitaneada por Rodrigo de Acuña, *Santa María del Parral* bajo el mando de Jorge Manrique de Nájera, *San Lesmes* bajo el gobierno de Francisco de Hoces y el patache *Santiago*, cuyo capitán era Santiago de Guevara.

¹⁰⁶ Frey García Jofre de Loayza era caballero de la Orden de San Juan. "Frey" era el tratamiento que se usaba entre los religiosos de los órdenes militares.

¹⁰⁷ El *Sancti Spiritus* se accidentó en el Cabo de las Virgenes (a la entrada del Estrecho de Magallanes), el *San Gabriel* fue capturado en la costa de Brasil por piratas franceses, y del *Anunciada* no volvió a saberse nada. El resto de los navíos fue dispersado en el Pacífico y sucedió lo siguiente con cada uno de ellos. El *San Lesmes* naufragó; el patache *Santiago* arribó a las costas de Oaxaca; el *Santa María del Parral* llegó a las Filipinas y se desplazó hacia la isla de Sangihe (al sur de Mindanao), donde la mayoría de la tripulación murió a causa de los ataques de los naturales; el *Santa María de la Victoria* tocó Mindanao y se dirigió a las Molucas.

1527 comenzaron los enfrentamientos entre los castellanos de esta isla y los lusitanos de Terrenate por la posesión de las Molucas.

III. Asia: destino y mercancía. La búsqueda de la ruta occidental desde América (1527-1547) y la venta de las Molucas.

1.-La expedición de Alvaro de Saavedra Cerón.

Carlos I, al no recibir noticia del resultado de la expedición de frey García Jofre de Loayza, autorizó a Hernán Cortés, gobernador y capitán general de la Nueva España, enviar una armada a las Molucas en busca de los castellanos que permanecían en aquel archipiélago.¹⁰⁸

Cortés preparó en Zacatula¹⁰⁹ una flota que puso al mando de Alvaro de Saavedra Cerón¹¹⁰ y que estuvo compuesta por los navíos *Florida*, *Santiago* y *Espíritu Santo*. La escuadra zarpó de Zacatula el 31 de octubre de 1527 y navegó hacia el poniente por el Pacífico; días después, el 15 de diciembre, una tormenta dispersó a los tres barcos y, mientras que el *Florida* logró retomar su curso rumbo a Asia, el *Santiago* y el *Espíritu Santo* parecen haber naufragado, pues no se supo más de ellos.

¹⁰⁸ Véase Real Cédula de Carlos V a Hernán Cortés. Granada, 20 de junio de 1526". Archivo General de la Nación, México (en adelante AGNM), Hospital de Jesús: leg.438, exp.1

¹⁰⁹ Zacatula está ubicada en la región costera del actual estado de Guerrero, muy cerca del Río de las Balsas.

¹¹⁰ Alvaro de Saavedra Cerón, primo y subalterno de Cortés, era natural de Baeza, España, y pasó a la Nueva España en 1522.

La nave *Florida* pasó por las Islas de los Reyes¹¹¹, tocó las Filipinas y, el 30 de marzo de 1528, arribó a Tidore, en las Molucas, donde la tripulación se reunió con los hombres de la expedición de Loayza. Tres meses después de su llegada, la *Florida* partió hacia el este rumbo a la Nueva España; no obstante, los vientos del Pacífico la obligaron a volver a Tidore. Un segundo intento fue emprendido el 8 de mayo de 1529, pero el resultado fue el mismo.¹¹²

En octubre de 1529, mientras la *Florida* se hallaba en su segundo intento por regresar a la Nueva España a través del Pacífico, los lusitanos atacaron el alcázar castellano de Tidore y consiguieron la rendición del capitán Hernando de la Torre, que había quedado al mando de los hombres de la expedición de Loayza. Asimismo, los portugueses informaron a De la Torre que Carlos I había vendido las Molucas al rey de Portugal¹¹³.

Todos los españoles que permanecían en las islas del sureste asiático, incluidos los tripulantes de la nave *Florida*, fueron aprehendidos por los portugueses, conducidos a la India y, algunos de ellos, devueltos a Europa. Con la

¹¹¹ Aunque las llamadas Islas de los Reyes han cambiado de nombre, es probable que se trate de alguno de los grupos de las Carolinas Orientales.

¹¹² Véase Luis Abraham Barandica Martínez. *En busca de la ruta occidental hacia el Oriente. La expedición de Alvaro de Saavedra Cerón*. Tesis de Licenciatura. México, Facultad de Filosofía y Letras: Universidad Nacional Autónoma de México, 2001: p.110-131

¹¹³ Esto era cierto, pues, como veremos en el siguiente apartado, en abril de 1529 Carlos I vendió las Molucas a Juan III de Portugal.

salida de los últimos españoles de Tidore, los portugueses quedaron dueños de las Molucas.

2.-La venta de los derechos sobre las Islas Molucas: Zaragoza, 1529.

En 1529, mientras la nave *Florida* de la expedición de Alvaro de Saavedra Cerón esperaba en Tidore el momento propicio para reintentar el regreso a la Nueva España, se reanudaron en Europa las negociaciones en torno a la propiedad y posesión de los territorios asiáticos en disputa. Pues Juan III de Portugal, aprovechando que entonces Carlos I necesitaba dinero para realizar su viaje de coronación a Italia¹¹⁴, ofreció a éste comprarle los derechos sobre las Islas Molucas. El monarca castellano aceptó la propuesta, y el 22 de abril de 1529 se reunieron en Zaragoza comisarios de España y Portugal para celebrar un convenio mediante el cual la Corona castellana cedía a la lusitana sus "derechos" políticos y comerciales sobre las Islas Molucas a cambio de 350,000 ducados¹¹⁵.

¹¹⁴ En la primavera de 1529, Carlos I preparaba su viaje a Italia para recibir la corona imperial de manos del Sumo Pontífice, Clemente VII. A fines de julio del mismo año desembarcó en Génova y permaneció algunos meses en Bolonia para los preparativos de la coronación, que se llevó a cabo en Roma el 24 de febrero de 1530.

¹¹⁵ Al respecto, véase "Capitulación hecha en Zaragoza entre los embajadores de España y Portugal, sobre la transacción y venta que el Emperador Carlos V hizo al Rey de Portugal de las Islas del Maluco en la forma que se expresa". Zaragoza, 29 de abril de 1529, en Martín Fernández de Navarrete. *Colección...*, Vol. IV: p.351-367. Se acordó que el pago de los 350,000 ducados se haría de la siguiente manera: 150,000 ducados a pagar en Lisboa quince o veinte días después de la celebración del contrato; 30,000 ducados a pagar en Castilla -20,000 en Valladolid y 10,000 en Sevilla- antes del 20 de mayo de 1529; y 170,000 ducados a pagar en la feria de Medina del Campo (que se celebraba dos veces al año) -70,000 en la de mayo y 100,000 en la de octubre- de 1529. Véase "Capitulación hecha en Zaragoza...", en Martín Fernández de Navarrete. *Colección...*, Vol. IV: p.355-356

Este acuerdo, que recibió el nombre de Tratado de Zaragoza, contemplaba el establecimiento de una nueva línea de demarcación en el hemisferio oriental¹¹⁶ para delimitar las jurisdicciones española y portuguesa en el Pacífico:

"...para se saber las islas, lugares, tierras y mares y derecho y acción de ellos, que por este contrato el dicho señor Emperador y Rey de Castilla así vende, con la condición que dicha es, al dicho señor Rey de Portugal, desde agora para todo siempre, han por echada una línea de polo a polo, conviene a saber, del norte al sur, por un semicírculo que diste de Maluco al nordeste, tomando la cuarta del este 19 grados, a que corresponden 17 grados escasos en la equinoccial¹¹⁷, en que monta 297 leguas y media más a oriente de las islas de Maluco, dando 17 leguas y media por grado equinoccial, en el cual meridiano y rumbo del nordeste y cuarta del este, están situadas las islas de las Velas y de Santo Tomé¹¹⁸, por donde pasa la sobredicha línea y semicírculo; y siendo caso que las dichas islas estén y disten de Maluco más o menos, todavía han por bien y son concordes que la dicha línea quede lanzada a las dichas 297 leguas y media más a oriente; que hacen los dichos 19 grados al nordeste y cuarta del este de las sobredichas islas de Maluco como dicho es;...[...]....[y] que para se saber por dónde se ha la dicha línea por lanzada, se hagan dos padrones [mapas] de un tenor, conformes al padrón que está en la Casa de la Contratación de las Indias de Sevilla¹¹⁹...[...]...., y dentro de treinta días después de la fecha de este contrato, se nombren dos personas de cada parte para que vean y hagan luego los

¹¹⁶ El Tratado de Zaragoza sólo contemplaba el establecimiento de una nueva línea en el hemisferio oriental, pues en el occidental continuaría vigente aquella trazada con base en el Tratado de Tordesillas. Ello puesto que se convino que "...las capitulaciones [de Tordesillas] fechas entre los dichos Católicos Reyes D. Fernando y Doña Isabel, y el Rey D. Juan el segundo de Portugal sobre la demarcación del mar Océano, queden firmes y valideros en todo y por todo como en ellas es contenido y declarado, tirando aquellas cosas en que por este contrato en otra manera son concordadas y asentadas..." "Capitulación hecha en Zaragoza...", en Martín Fernández de Navarrete. *Colección...*, Vol. IV: p.363

¹¹⁷ Es decir, el ecuador.

¹¹⁸ Hoy las Marianas.

¹¹⁹ Este "padrón", celosamente resguardado en la Casa de Contratación de Sevilla, recibía el nombre de "Padrón Real"; era un mapamundi "oficial" confeccionado con la información geográfica más reciente, y constituía el modelo a partir del cual se sacaban las copias oficiales -que generalmente elaboraba y vendía el cosmógrafo de hacer cartas de navegar y sellaba el piloto mayor- que debían llevar todas las flotas que efectuaban el viaje a las Indias Occidentales. El "Padrón Real" era constantemente actualizado por el piloto y el cosmógrafo mayores de la Casa de Contratación de Sevilla, quienes recibían la información de los pilotos de todas las naves y expediciones españolas por el mundo. Cabe señalar que aún no se ha encontrado ningún ejemplar del llamado "Padrón Real", y ello puede obedecer a que los viejos "padrones" eran destruidos tan pronto como uno nuevo era elaborado. Véase Antonio de León Pinelo. *Recopilación de las Indias*: Tomo I, Libro Tercero, Título XI, p.705-707, 710; véase Luisa Martín Morés. *Cartografía marítima hispana...*: p.72-74; véase *Cartografía Histórica del Encuentro...*: p.19; véase Samuel Eliot Morison. *The European Discovery of America. The southern voyages: 1492-1616*. New York, Oxford University Press, 1974: p.475

dichos padrones conforme a lo susodicho, y en ellos sea lanzada la dicha línea por el modo sobredicho, e que los dichos señores Emperador e Reyes los firmen de sus nombres y sellen con sus sellos para quedar a cada uno el suyo, y dende en adelante quede la dicha línea por lanzada para declaración del punto y lugar por donde ella pasa...[...][Y] el que contra este contrato fuere por cualquier modo y manera que sea en parte o en todo, pague a la otra parte, que por él estuviere, 200,000 ducados de oro de pena e interese [sic], en la cual pena incurran tantas cuantas veces contra él fueren en parte o en todo..."¹²⁰

3.-Consideraciones personales en torno a la línea de demarcación de Zaragoza.

Como se pudo observar, mediante el Tratado de Zaragoza se dispuso el trazo de una línea divisoria que debía quedar situada 297.5 leguas¹²¹ al este de las Molucas; sin embargo, no se precisó en cuál de aquellas islas debía comenzar la medición. Así, la ubicación de la línea referida quedó sujeta a la libre interpretación del contenido del Tratado de Zaragoza por parte de castellanos y lusitanos; ello, como más adelante veremos, suscitó nuevas controversias entre España y Portugal.

A continuación se plantea el espacio geográfico dentro del cual debía quedar trazada la línea de demarcación de Zaragoza, así como aquel en que pudo haber comenzado la medición de las 297.5 leguas.

Aunque en el Tratado de Zaragoza no se especifica la isla de las Molucas en que debía dar inicio el conteo de las 297.5 leguas hacia el oriente, sí se señala que la línea de

¹²⁰ "Capitulación hecha en Zaragoza...", en Martín Fernández de Navarrete. Colección..., Vol. IV: p.356-357, 364

¹²¹ Es decir, 17 grados exactos conforme a la creencia hispano-lusitana del siglo XVI de que cada grado equivalía a 17.5 leguas.

demarcación debía atravesar las llamadas Islas de las Velas (también conocidas como Ladrones, hoy Marianas). De ello se deduce que la línea habría de quedar trazada entre los $144^{\circ}45'$ longitud este (meridiano tangencial a Guam, que constituye el extremo occidental de las islas Marianas) y los $46^{\circ}3'$ longitud este (meridiano tangencial a Farallón de Medinilla, que constituye el extremo oriental de las islas Marianas). En consecuencia, es posible afirmar que la medición de las 297.5 leguas pudo partir de Gilolo (hoy Halmahera), una de las Molucas. Pues considerando que en el siglo XVI los castellanos y los lusitanos habían concertado dar a cada grado de la Tierra un valor de 17.5 leguas, las 297.5 leguas referidas equivalen a 17 grados exactos, cantidad de meridianos que es igual a la que separa a Halmahera de cualquiera de las islas de las Marianas.

Por último, es importante señalar que, además de las Molucas, todos los territorios e islas ubicados al oeste de la línea de demarcación de Zaragoza, entre ellos China, Malaca, Japón y las islas de San Lázaro (hoy Filipinas), quedaron automáticamente fuera de la jurisdicción de la Corona de España. Y aunque los castellanos se percataron de ello poco después de haber firmado el Tratado de Zaragoza, continuaron argumentando tener derecho sobre muchos de los territorios e islas del sureste asiático que habían cedido, implícita e involuntariamente, a Portugal.

MAPA II. TRATADO DE TORDESILLAS (1494) Y TRATADO DE ZARAGOZA (1529): LÍNEAS EN ASIA. TRAZADAS SOBRE LA GEOGRAFÍA ACTUAL CON BASE EN LA INFORMACIÓN DOCUMENTAL DEL SIGLO XVI.



133°30' longitud este. Aquí debía quedar establecida la línea de demarcación del Tratado de Tordesillas, si el conteo de las 370 leguas iniciaba en la Isla de San Antón. Ello, considerando que españoles y lusitanos del siglo XVI habían convenido en atribuir a cada grado terrestre un valor de 17.5 leguas.

138°38' longitud este. Aquí debía quedar establecida la línea de demarcación del Tratado de Tordesillas, si el conteo de las 370 leguas iniciaba en la Isla de la Sal. Ello, considerando que españoles y lusitanos del siglo XVI habían convenido en atribuir a cada grado terrestre un valor de 17.5 leguas.

144°45' y 146°3' longitud este. En este rango debía quedar establecida la línea de demarcación del Tratado de Zaragoza. Ello, considerando que españoles y lusitanos del siglo XVI habían convenido en atribuir a cada grado terrestre un valor de 17.5 leguas.

4.-La expedición de Ruy López de Villalobos.

El 16 de abril de 1538, Pedro de Alvarado -entonces gobernador de la Provincia de Guatemala- capituló con la reina Isabel¹²² para organizar, conjuntamente con el virrey Antonio de Mendoza¹²³, una expedición para descubrir tierras e islas al poniente de las Indias Occidentales. Sin embargo, puesto que Pedro de Alvarado murió en 1541, la expedición aludida quedó enteramente a cargo del virrey novohispano.

Antonio de Mendoza preparó en el puerto de Navidad, en el actual Jalisco, una flota que puso al mando de Ruy López de Villalobos y que estuvo compuesta por los navíos *Santiago*, *San Antón*, *San Jorge*, *San Juan* y la galeota¹²⁴ *San Martín*. Los expedicionarios zarparon el 1° de noviembre de 1542, navegaron rumbo al poniente por el Pacífico y, a principios de 1543, arribaron a la isla de Cesárea Caroli¹²⁵, en las Filipinas. En ella recibieron un documento en que Jorge de Castro, capitán del alcázar lusitano de Terrenate, les advirtió que se hallaban dentro de los dominios de Portugal; no obstante, Ruy López de Villalobos respondió que él llevaba orden del rey de España de no entrar en las Molucas, pero que "...para entrar en todas las

¹²² Isabel de Portugal (1503-1539), esposa de Carlos I de España, fue reina de España y emperatriz de Alemania entre 1526 y 1539. Era nieta de los Reyes Católicos e hija del rey Manuel I "el Afortunado" de Portugal. Actuó como regente de las Coronas de España y Alemania durante las ausencias de Carlos I (1529-1533 y 1535-1536).

¹²³ Antonio de Mendoza (1490-1552) fue el primer virrey de la Nueva España; gobernó de 1535 a 1550.

¹²⁴ La galeota es una embarcación ligera de vela latina (triangular) y remo.

¹²⁵ Llamada así por Ruy López de Villalobos; se trata de Mindanao, una de las llamadas Islas de San Lázaro o del Poniente, hoy Filipinas.

demás, que caían en la demarcación de la Corona de Castilla, llevaba poder." 126

En agosto de 1543, el navío *San Juan* partió hacia el este rumbo a la Nueva España para comunicar al virrey Mendoza los resultados de la expedición; sin embargo, un temporal lo obligó a regresar a la isla de Tendaya¹²⁷. Un segundo intento, ahora por una vía sud-ecuatorial, fue emprendido el 17 de marzo de 1545, pero el resultado fue el mismo. Enterado de que no había sido posible realizar el viaje de regreso a la Nueva España por el Pacífico, Ruy López de Villalobos solicitó a los portugueses ayuda para regresar a España a través de la India. Así terminó la expedición de Villalobos, quien, en honor al príncipe y futuro rey Felipe II, bautizó a la isla de Leyte con el nombre de Filipina, de donde tomó luego nombre todo el archipiélago¹²⁸.

¹²⁶ Antonio de Herrera. *Historia General...*, apud J. Ignacio Rubio Mañé. "La expedición...": p.654

¹²⁷ Tendaya fue el nombre que la expedición de Ruy López de Villalobos dió a la isla de Leyte, una de las islas Filipinas.

¹²⁸ Fue Miguel López de Legazpi quien, en 1571, dió el nombre de Islas Filipinas al archipiélago en su conjunto. Véase José Sanz y Díaz. *López de Legazpi: Alcalde Mayor de México, Conquistador de Filipinas*. México, Jus, 1967 (México Heróico, 65): p.17, 126

IV. La expedición de Miguel López de Legaspi a las Filipinas.

1.-Las Filipinas como objetivo: órdenes de Felipe II al virrey Luis de Velasco y observaciones de fray Andrés de Urdaneta sobre las Islas del Poniente.

Entre 1522 y 1545 se pudo observar que diversas expediciones castellanas buscaron -sin éxito- una ruta que permitiera regresar de Asia a las Indias Occidentales por el Océano Pacífico. En este lapso de 23 años, fueron cinco los intentos por realizar el tornaviaje: el de la nave *Trinidad* (1522) de la expedición de Hernando de Magallanes, los dos de la nave *Florida* (1528 y 1529) de la armada de Alvaro de Saavedra Cerón, y los dos del navío *San Juan* (1543 y 1545) de la flotilla al mando de Ruy López de Villalobos. En todos los casos, la imposibilidad de retornar a las Indias Occidentales por una vía distinta a la controlada por los portugueses, dejó a los expedicionarios españoles a merced de los peligros propios de la navegación y de aquellos inherentes al contacto con los lusitanos que dominaban el sureste asiático. Ello, aunado a la venta de los derechos sobre las Islas Molucas por medio del Tratado de Zaragoza, suscitó la paralización de la expansión transpacífica de España entre 1545 y 1564.

Fue hasta que Felipe II¹²⁹ subió al trono de España que el sureste asiático recuperó su importancia como destino de

¹²⁹ Felipe II (1527-1598), hijo de Carlos I de España e Isabel de Portugal, fue rey de España entre 1556 y 1598.

las expediciones castellanas, pues comenzó a contemplarse un nuevo objetivo: las Islas Filipinas.

El 24 de septiembre de 1559, Felipe II despachó en Valladolid un escrito al virrey Luis de Velasco¹³⁰ en que, después de acusarle recibo de sus planes para realizar nuevos descubrimientos por el mar, le ordenaba organizar una expedición con dos navíos para explorar las Islas del Poniente (hoy Filipinas) y encontrar la ruta de regreso hacia la Nueva España a través del Pacífico. Le recomendaba para ello instruir a los expedicionarios en lo siguiente:

"...que en ninguna manera entren en las Islas de los Malucos, porque no se contravenga al asiento que tenemos tomado con el Serenísimo Rey de Portugal, sino en otras islas que están comarcanas a ellas, así como son las Felipinas [sic] y otras que están fuera del dicho asiento, dentro de nuestra demarcación, que dizque tiene también especia [...y...] que no se detengan en contratación ni rescates, sino que luego den la vuelta a esa Nueva España, porque lo principal que en esta jornada se pretende saber es la vuelta, pues la ida se sabe que se hace en breve tiempo..."¹³¹

En el mismo documento, Felipe II indicaba guardar la mayor discreción en la preparación de la empresa, pues se había enterado de que, en casos anteriores, Velasco había difundido detalles acerca de la organización de las expediciones, lo que había ocasionado inconvenientes en la realización de las mismas.

¹³⁰ Luis de Velasco (1511-1564), sucesor de Antonio de Mendoza, fue virrey de la Nueva España entre 1550 y 1564.

¹³¹ Despacho de Felipe II a Luis de Velasco sobre el descubrimiento de las Islas del Poniente. Valladolid, España, 24 de septiembre de 1559, en *Colección de diarios y relaciones para la historia de los viajes y descubrimientos*, Vol.5. Madrid, Instituto Histórico de Marina, 1947: p.139-140

De acuerdo con lo requerido por el propio virrey Velasco, Felipe II escribió¹³² a fray Andrés de Urdaneta¹³³ solicitándole su participación en la expedición. Meses después, Urdaneta envió a Felipe II una carta¹³⁴ en que comunicaba su voluntad para colaborar en la empresa aludida; a ella adjuntó un documento que contenía observaciones fundamentales respecto a los derechos de Castilla sobre las islas del sureste asiático, pues se había percatado de que, conforme a la demarcación derivada del Tratado de Zaragoza, las Islas Filipinas correspondían legalmente a Portugal:

*Sacra Católica Real Majestad: Porque parece que podría haber algún inconveniente o escrúpulo [sic] en hacer la navegación que V.M. manda hacer para lo del Poniente desde esta Nueva España, por el modo que es servido de mandar que se haga, mandando que se vayan derechos en busca de la Isla Filipina¹³⁵, por la misma razón que V.M. expresa en el mandato que envía, que es que no entren en lo de Maluco porque no parezca que se contraviene al asiento que V.M. tiene tomado con el Serenísimo Rey de Portugal; pues es manifiesto, y está claro, que la Isla Filipina no solamente está dentro de los términos de lo del Empeño, empero la punta que sale de la dicha isla a la parte del Levante está en el meridiano de las Islas del Maluco, y la mayor parte de toda la dicha isla está más al Poniente del meridiano de Maluco; y el asiento e concierto de lo capitulado sobre lo del Empeño es que desde las islas de Maluco, hacia la parte de Oriente en 17 grados, midiéndolos por la Equinoccial, que son 297 leguas y media, a respecto de 17 leguas y media cada grado, se eche una línea que vaya de polo a polo, y que

¹³² Véase Carta de Felipe II a fray Andrés de Urdaneta requiriéndole su participación en la expedición a las Islas Filipinas. Valladolid, España, 24 de septiembre de 1559, en *Colección de diarios y relaciones...*, Vol.5: p.141

¹³³ Andrés de Urdaneta (1508-1568), hijo de Juan Ochoa de Urdaneta y de Gracia de Zerain, nació en Villafranca de Oria, en la provincia de Guipúzcoa, España. Realizó estudios de astronomía, cosmografía y matemáticas, y sus conocimientos le permitieron registrarse en 1525, a la edad de 17 años, como piloto de la expedición de fray García Jofre de Loayza. A bordo de la nave *Santa María de la Victoria* llegó a las Molucas, donde sirvió como soldado y capitán. En 1536 regresó a Europa en un barco portugués, desempeño diversos cargos en la Real Hacienda, y en 1538 partió hacia la Nueva España; colaboró con Pedro de Alvarado en la conquista de Nueva Galicia y fue Corregidor de la mitad de los pueblos de Avalos (región que abarcaba parte del noroeste de Michoacán y del sur de Jalisco y Colima). En 1553, a la edad de 45 años, decidió integrarse a la vida monástica e ingresó a la Orden de San Agustín.

¹³⁴ Véase Carta de fray Andrés de Urdaneta a Felipe II. México, 28 de mayo de 1560, en *Colección de diarios y relaciones...*, Vol.5: p.142-143

¹³⁵ Urdaneta se refiere a Mindanao.

al Poniente de esta tal línea, de aquel semicírculo, ninguna de las Armadas de V.M. ni de sus vasallos puedan entrar, ni poblar, ni contratar, hasta en tanto que se deshaga la venta o empeño que está hecho; e, porque como he dicho, la dicha isla Filipina no solamente está dentro de lo del Empeño, pero aun está la mayor parte della más al Occidente del meridiano de las mismas Islas de Maluco.

Por lo qual parece que podría haber algún inconveniente en mandar V.M. que los dichos navíos e gente fuesen a la dicha isla Filipina sin mostrar alguna causa legítima o piadosa para ello; por lo qual parece que V.M. sería más servido que mandase que fuesen de esta Nueva España dos galeones y un patax [patache¹³⁶], que será menester para hacer el viaje a descubrir por el mar del Poniente desta Nueva España, por las partes que a su Visorrey don Luis de Velasco le pareciere, arando la mar hasta lo que llega a los términos de lo del Empeño que está hecho al Serenísimo Rey de Portugal...¹³⁷

El fragmento anterior demuestra que Urdaneta ya conocía la ubicación real de las Molucas y las Filipinas, pues sabía que la línea de Zaragoza las dejaba definitivamente fuera de la demarcación de la Corona de España. Por ello, como se puede observar en el último párrafo del pasaje citado, intentó disuadir a Felipe II de mandar una expedición a las Islas Filipinas, aunque también reconocía que era necesario rescatar a los castellanos que quedaban en aquel archipiélago y que ello no contravenía el Tratado de Zaragoza. De cualquier manera, Felipe II ignoró las acertadas observaciones y recomendaciones de Urdaneta, pues en la carta que envió a este último para agradecerle su disposición de viajar a las Filipinas, no hizo comentario alguno al respecto, a pesar de que se trataba de un asunto de suma importancia.¹³⁸

¹³⁶ Patache es el nombre con que se designaba antiguamente a una embarcación de enlace entre los barcos de una escuadra; era un barco de guerra que se usaba para llevar avisos, sondear las aguas, reconocer las costas y guardar las entradas de los puertos.

¹³⁷ Parecer de fray Andrés de Urdaneta acerca de los inconvenientes de navegar hacia las Islas Filipinas. México, 28 de mayo de 1560, en *Colección de diarios y relaciones...*, Vol.5: p.144

¹³⁸ Véase Carta de Felipe II a fray Andrés de Urdaneta agradeciéndole su disposición para realizar el viaje a las

2.-Miguel López de Legazpi, capitán general de la expedición a las Islas Filipinas.

Mediante una carta fechada el 9 de febrero de 1561, Luis de Velasco comunicó a Felipe II que la flota destinada a las Islas Filipinas, cuya preparación se llevaba a cabo en el puerto de Navidad, quedaría lista para zarpar a finales de ese año. Asimismo, le notificó que había confiado el mando de la expedición a Miguel López de Legazpi, pues "...no se ha podido elegir persona más conveniente, y más a contento de fray Andrés de Urdaneta, que es el que ha de gobernar y guiar la jornada, porque son de una tierra, y deudos y amigos, y conformarse han."¹³⁹

Miguel López de Legazpi y Gurruchategui, hijo de Juan Martínez de Legazpi y de Elvira de Gurruchategui, nació en la primera década del siglo XVI (c.1510) en una pequeña aldea llamada Legazpi, hoy Legazpia, en la provincia de Guipúzcoa, una de las Provincias Vascongadas. Hidalgo de nacimiento y letrado de profesión¹⁴⁰, López de Legazpi abandonó su patria y pasó a la Nueva España en 1528; se casó con Isabel Garcés, hermana del Obispo de Tlaxcala, fray Julián Garcés, y en 1530 se le otorgó la merced de ser

Islas Filipinas. Aranjuez, España, 4 de marzo de 1561, en *Colección de diarios y relaciones...*, Vol.5: p.146

¹³⁹ Carta del virrey Luis de Velasco a Felipe II. México, 9 de febrero de 1561, en *Colección de Documentos Inéditos Relativos al Descubrimiento, Conquista y Organización de las Antiguas Poesiones Españolas de Ultramar*. Tomo II (Vol.I de las Islas Filipinas). Madrid, Real Academia de la Historia, 1886: documento 14, agust. J. Ignacio Rubio Mañé, "La expedición...": p.684. Samuel Eliot Morison explica por qué fue Legazpi y no Urdaneta el que ocupó el cargo de capitán general: "*Being in holy orders he [Urdaneta] was disqualified for a naval officer's billet, so the post of Prior of the Armada was created for Urdaneta, and the king allowed him to nominate the Captain General. He chose Miguel López de Legazpi, fifty years old, who had spent more than half his life as a Spanish official in Mexico.*"

Samuel Eliot Morison. *The European Discovery of America...*: p.493

¹⁴⁰ Véase José Sanz y Díaz. López de Legazpi...: p.8

recibido como vecino de la Ciudad de México, donde le fueron concedidos sucesivamente diversos solares. Ese mismo año comenzó a ejercer el oficio de Escribano Público, y poco después fue designado Escribano de Cabildo en el Ayuntamiento¹⁴¹ de México, función que desempeñó de manera irregular, pues en 1539 fray Juan de Zumárraga, primer Obispo de México -luego Arzobispo-, lo nombró Secretario del Santo Oficio de la Inquisición¹⁴². En 1540, pese a sus constantes ausencias, Legazpi fue ascendido al cargo de Escribano Mayor de Cabildo en el mismo Ayuntamiento.¹⁴³

En 1557, después de veintisiete años de servicio, Miguel López de Legazpi solicitó su retiro, y fue sucedido en la Escribanía Mayor por su hijo Melchor López de Legazpi. Tres años y medio más tarde quedó al mando de la mencionada expedición a las Filipinas, en la que también participaría fray Andrés de Urdaneta, con quien previamente tuvo contacto por haber pertenecido a la Cofradía del Santísimo Nombre de

¹⁴¹ El Ayuntamiento era una corporación compuesta por varios alcaldes (con funciones judiciales) y regidores (con funciones administrativas); tenía facultades administrativas y judiciales de primera instancia sobre la entidad (ciudad, villa, municipio o localidad) en que residía.

¹⁴² La presencia en América de instancias inquisitoriales se remonta a los primeros años del siglo XVI. Sin embargo, no fue sino hasta los años setenta de dicho siglo que se establecieron formalmente los primeros tribunales inquisitoriales permanentes: el de Lima (1570) y el de México (1571). Ahora bien, desde 1517 la Corona había delegado las funciones de inquisidor en todos los obispos de la América española; así, el primer obispo de México, fray Juan de Zumárraga, fue nombrado en 1535 inquisidor apostólico general. Véase Georges Baudot, *La vida cotidiana en la América española en tiempos de Felipe II, Siglo XVI*, México, Fondo de Cultura Económica, 1995 (Colección Popular, 255): 305-306

¹⁴³ Véase *Actas de Cabildo de la Ciudad de México*. Edición preparada por Ignacio Bejarano. México, Edición del Municipio Libre, 1889: vols. I-VI. Entre 1539 y 1557, las constantes ausencias de Miguel López de Legazpi en la escribanía del Ayuntamiento fueron cubiertas por Juan Núñez Gallego, Sancho López de Agurto, Hernando de la Sierra, Gonzalo Ruiz y Diego Tristán.

Jesús, creada como patronato del colegio para la juventud criolla, fundado por los religiosos agustinos en 1537.

3.-La organización y los preparativos de la expedición a las Filipinas.

El 28 de mayo de 1560, el virrey Luis de Velasco informó a Felipe II que en el puerto de Navidad¹⁴⁴ había dado inicio la construcción¹⁴⁵ de dos galeones¹⁴⁶ (uno de 200 toneladas¹⁴⁷ y otro de 170 o 180 toneladas) y un patache

¹⁴⁴ El puerto de Navidad está ubicado al noroeste de la desembocadura del río Chacala (también conocido como Cihuatlán o Zihuatlán) -que sirve de frontera a los estados de Jalisco y Colima- en la costa del actual estado de Jalisco.

¹⁴⁵ Desde 1558, Luis de Velasco había ordenado a Hernando Botello, Alcalde Mayor de Autlán (en el actual Estado de Jalisco), emprender la construcción de estas embarcaciones; poco después, encomendó a Guido de Lavezares, Alcalde Mayor de Tuspa (en el actual Estado de Michoacán) y Zapotlán (en el actual Estado de Michoacán), vigilar los gastos y avances en la fábrica de dichos navios. Sin embargo, el 14 de junio de 1560, el propio virrey Velasco comisionó a Juan Pablo de Camión -quien supuestamente formaría parte de la expedición a las Islas Filipinas- para que se hiciera cargo de la obra comenzada por Botello. Véase "Comisión a Juan Pablo de Camión para ir al puerto de la Navidad y tener a su cargo la obra de los navios que se hacen en él, y le entreguen Hernando Botello e Guido de la Bazares." México, 14 de junio de 1560. Archivo General de la Nación (en adelante AGNM). *Marcades*: vols.5-6, f. 52v-53v; véase "Libranza en la Real Hacienda de trescientos pesos de minas al capitán Juan Pablo de Camión, atentos las causas en ella contenidas." México, 28 de junio de 1560. AGNM, *Marcades*: vols.5-6, f. 59

¹⁴⁶ El galeón era un barco de vela de grandes dimensiones (podía tener hasta cuatro cubiertas), utilizado fundamentalmente para el comercio. Tenía una estructura similar a la de la "carabela redonda" (llamada así porque, además de velas latinas, tenía velas cuadriláteras, conocidas genéricamente como "redondas") -aunque la superaba en tamaño- y tenía un característico castillo de gran altura en la popa. Véase Carla Rahn Phillips. *Iberian ships and shipbuilding in the Age of Discovery*, en John B. Hattendorf *et al.* *Maritime History...*: p.227-228. El galeón de mediados del siglo XVI era más largo y angosto que la embarcación medieval llamada nao, pero más corto, más ancho y más alto que la galera, de la cual deriva su nombre; fue construido con estora (longitud de proa a popa) y manga (anchura mayor de un buque) en proporción de tres a uno, y con castillos torreados tanto en proa como en popa. Poseía uno o dos puentes (plataforma estrecha y con baranda que, colocada a cierta altura sobre la cubierta, va de banda a banda, y desde la cual era posible comunicar con facilidad las órdenes a los distintos puntos del barco), según su tamaño. Véase Clarence H. Haring. *Comercio y navegación...*: 328

¹⁴⁷ El tamaño de un barco era generalmente calculado por el número de toneles que podía llevar en el casco. La "tonelada" era una medida de capacidad y no una de peso. En este sentido, al referimos al tamaño de un barco hablaremos de "toneladas de desplazamiento" y no de toneladas de peso. Se dice que la tonelada equivalía en volumen a dos pipas (968 litros), que ocupaban un espacio aproximado de 1.2 a 1.4 metros cúbicos. Véase Carla Rahn Phillips. *Iberian ships...*, en John B. Hattendorf *et al.* *Maritime History...*: p.221-226; véase John H. Parry. *Europa y la expansión...*: p.64; véase Francisco Morales Padrón. *Cristóbal Colón, Almirante de la Mar Océana*. México, Red Editorial Iberoamericana, 1989: p.64-66; véase Clarence H. Haring. *Comercio y navegación...*: p.390-392; véase José Luis Martínez. *Pasajeros de Indias. Viajes transatlánticos en el siglo XVI*. México, Fondo de Cultura Económica, 1999: p.66

(cuyo desplazamiento no precisó)¹⁴⁸ para la expedición a las Islas Filipinas, y que se había labrado cierta cantidad de madera que transportarían los navíos para la construcción de otras embarcaciones en el archipiélago referido. Asimismo, atendiendo a la reconvención que Felipe II le había hecho por sus indiscreciones en la preparación de previas armadas, expresó lo siguiente:

"...[que] en obra que andan hachas y martillos no se puede tener secreto, y como se hagan los navíos en la Mar del Sur [las personas] juzgan que no son para otro efecto sino para la jornada de las Islas del Poniente, aunque he publicado que se hacen para la contratación del Perú y seguridad de la costa, y para que esto tenga más apariencia hago llevar el artillería y municiones, y recoger los bastimentos que los navíos han de llevar en el Puerto de Acapulco, que está [a] cien leguas de esta costa, más cerca del Perú que el Puerto de la Navidad donde se hacen los navíos y hechos vernán a recibir la carga y gente."¹⁴⁹

Es decir, los navíos se estaban construyendo en el puerto de Navidad, pero la artillería, municiones y bastimentos habían sido transportados al puerto de Acapulco (más próximo a Perú que el de Navidad), para aparentar que el destino de la expedición sería el Perú.

Fray Andrés de Urdaneta no estaba de acuerdo en que la fábrica de los barcos tuviera lugar en el astillero de Navidad, pues consideraba que el de Acapulco era más adecuado para tal fin. Argumentaba que el puerto de Navidad era insalubre, que la gente se enfermaba con facilidad, que

¹⁴⁸ Como veremos más adelante, Luis de Velasco no conocía el desplazamiento real de las embarcaciones. Asimismo, podremos observar que a estos tres barcos se sumaron otros dos (un patache y una fragata [pequeño velero de guerra]) para realizar el viaje a las Filipinas.

¹⁴⁹ Carta del virrey Luis de Velasco a Felipe II relativa a la construcción de los navíos para la expedición a las islas Filipinas. México, 28 de mayo de 1560, en Colección de Documentos Inéditos..., documento 12, apud. J. Ignacio Rubio Mañé, "La expedición...": p.682

en las inmediaciones había muy pocos indígenas y que quedaba muy lejos de la Ciudad de México (a 115 leguas) y del puerto de Veracruz (a 180 leguas). Por el contrario, aseguraba que el puerto de Acapulco era más saludable, grande y seguro que el de Navidad, y que en él abundaban la pesquería y la madera para la ligazón, tablazón, mástiles y antenas de los navíos. Asimismo, que estaba razonablemente poblado y que quedaba más cerca de la Ciudad de México (a 60 leguas) y del puerto de Veracruz (a 110 leguas). Finalmente, que había caminos desde Veracruz y la Ciudad de México hasta Acapulco por los que podían transitar caballos y carretas, lo que permitiría transportar los materiales y las mercancías con mayor rapidez y seguridad que si fueran acarreados por la vía tradicional, que cruzaba por el río Coatzacoalcos y por Tehuantepec.¹⁵⁰

De cualquier manera, la construcción de los navíos siguió su curso en el puerto de Navidad.

3.1.-Los escenarios: Navidad y Acapulco.

El puerto de Navidad¹⁵¹, ubicado en el suroeste del actual estado de Jalisco entre los 19°10' y 19°12' latitud

¹⁵⁰ Véase "Derrotero muy especial para dirigir a Su Magestad [sic], hecho por fray Andrés de Urdaneta, de la navegación que había de emprender desde el puerto de Acapulco a las Islas del Poniente, la armada que Su Magestad [sic] mandó aprestar para su descubrimiento en las costas del Mar del Sur, de Nueva España, con la descripción circunstanciada así del puerto de Acapulco como del de Navidad, y las propiedades y ventajas de cada uno de ellos, con una memoria de lo que convenia proveerse para el apresto y buen éxito de dicha expedición". México, 1561, en *Colección de Documentos Inéditos...*, documento 17, apud. J. Ignacio Rubio Mañé, "La expedición...": p.684-688

¹⁵¹ El puerto de Navidad fue descubierto por Juan Fernández de Híjar, natural de Zaragoza, en 1535. En 1536, Fernández de Híjar fundó, por órdenes de Nuño Beltrán de Guzmán, la Villa Purificación, en Jalisco. Véase Carlos

norte, perteneció en el siglo XVI a Autlán, jurisdicción que en la época colonial formó parte del Reino de Nueva Galicia¹⁵² y estuvo compuesta por tres áreas: a) La región antiguamente conocida como valle de Milpa, que constituye la zona superior de la cuenca del río Armería (en Colima) a una altura de entre 1000 y 1600 metros, limitada por el Eje Volcánico al noreste y por la Sierra de Perote (estribación del Eje Volcánico en Jalisco y Colima) al oeste, ambos de más de 2000 metros de altura. b) Hacia el suroeste, la jurisdicción de Autlán se extendía por los valles costeros de los ríos Purificación (en Jalisco) y Cihuatlán (hoy Chacala, en la frontera entre Jalisco y Colima) hasta el puerto de Navidad, en el Océano Pacífico. c) Hacia el norte, más allá del Eje Volcánico, se desplegaba hasta el valle de Ameca, en Jalisco.

La mayor parte del territorio que ocupaba la jurisdicción de Autlán tiene un clima seco, con escasas lluvias a fines del verano, lo que da como resultado una vegetación xerofítica. No obstante, las partes más altas son templadas y húmedas y están cubiertas por bosques de encinos, cuya madera es muy dura y compacta, y coníferas,

Pizano y Saucedo. "El puerto de la Navidad y la expedición de Legazpi", en *Historia Mexicana*. México, vol. XIV, núm. 2 (54), octubre-diciembre 1964: p. 231, 237

¹⁵² El Reino de Nueva Galicia comprendía lo que hoy es el estado de Jalisco, gran parte de Zacatecas, Aguascalientes, Durango, San Luis Potosí y Nayarit. La conquista de este territorio comenzó en 1523 con Juan Álvarez Chico y Alonso de Avila, y concluyó con Nuño Beltrán de Guzmán. Este Reino estuvo bajo gobierno militar hasta 1549, año en que se estableció la Audiencia de Nueva Galicia, que funcionaba independientemente de la de México, aunque estaba sujeta a la autoridad virreinal. Las audiencias eran tribunales civiles y criminales que tenían jurisdicción sobre amplios territorios, aunque las condiciones americanas propiciaron que estos organismos ejercieran también funciones de gobierno y de consejo.

como el ciprés y el pino. El clima de sus valles es templado y propicio para el cultivo, lo que explica que durante toda la época colonial el valle de Ameca destacara por su producción agrícola, en especial de trigo.

Desde 1524, el área de Autlán quedó dentro de los límites de la villa española de Colima. En 1534, una serie de encomiendas del valle de Cihuatlán que habían vuelto al dominio directo de la Corona de España fueron agrupadas en un corregimiento¹⁵³, y en el curso de la década siguiente se proveyeron corregidores sufragáneos del Alcalde Mayor¹⁵⁴ de Colima para Cihuatlán, Tlacanaguas, Autlán, Xiquitlán y Ameca para manejar los intereses de la Corona en esos lugares. Hacia 1550 se concedió a esos magistrados jurisdicción sobre encomiendas privadas vecinas, y el corregidor de Autlán pasó a ser Alcalde Mayor del puerto de Navidad, donde había un astillero.

¹⁵³ El corregimiento fue una institución introducida con el objeto de llenar el hueco dejado por los encomenderos que carecían de título legítimo o cuyos beneficios se habían terminado. La Segunda Audiencia de México, por instrucciones que recibió en 1530, implantó los primeros corregimientos: ordenó quitar a los encomenderos los pueblos de indios concedidos de forma irregular por la Primera Audiencia y ponerlos bajo la tutela de personas "hábiles y de buena conciencia" que recibieron el nombre de corregidores. Éstos eran principalmente jefes gubernativos y jueces superiores de sus distritos. Por Real Cédula del 8 de noviembre de 1550, fue extendida la jurisdicción de los corregidores a los pueblos encomendados. Véase José Miranda, Las ideas y las instituciones políticas mexicanas. Primera parte: 1521-1820. México, Universidad Nacional Autónoma de México: Instituto de Derecho Comparado, 1952: p.121-123

¹⁵⁴ El virrey, los gobernadores y las audiencias regulaban la política del reino a través de las autoridades regionales denominadas alcaldes mayores, corregidores y tenientes encargados de cobrar los tributos y de administrar la justicia. Estos oficiales eran nombrados por el rey, aunque cuando había una vacante el virrey designaba interinos mientras el monarca proveía el puesto en propiedad; tenían facultades administrativas y judiciales. Las alcaldías mayores fueron establecidas en la Nueva España, al igual que en la metrópoli, para la administración de justicia en las comarcas que dependían del rey, principalmente en los puertos, pues los alcaldes mayores, al igual que los menores u ordinarios, eran fundamentalmente jueces civiles y criminales. Respecto a las alcaldías mayores y corregimientos de Nueva España y Nueva Galicia entre 1553 y 1569, véase María Justina Sarabia Viejo, Don Luis de Velasco: virrey de Nueva España, 1550-1584. Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1978: p.62-63, 70-77

Por su parte, el puerto de Acapulco, ubicado en el sur del actual estado de Guerrero entre los 16°49' y 16°52' latitud norte, perteneció en la época colonial a la jurisdicción de Acapulco¹⁵⁵, que formaba parte del Reino de la Nueva España y se extendía desde la cumbre de la Sierra Madre del Sur (a más de 3,000 metros de altura) hasta el Océano Pacífico. En las partes bajas de esta región el clima es cálido-húmedo con lluvias en verano y principios de otoño y la vegetación es tropical, mientras que en las partes más altas el clima es templado y la vegetación está compuesta por bosques de roble (cuya madera es excelente para la fábrica de embarcaciones por su resistencia a la humedad), encino, pino, cedro, ébano, oyamel, caoba, etc. En algunos casos, los bosques se extendían por las laderas de las montañas y se acercaban mucho a la costa, lo que permitía obtener fácilmente la materia prima para la construcción de barcos.

Aunque desde 1528 comenzó a funcionar el astillero de Acapulco, pasaron algunas décadas antes de que el puerto se convirtiera en parte fundamental de la ruta comercial transpacífica. Además, los barcos que comerciaban con Centroamérica y el Perú preferían el puerto de Guatulco (hoy Huatulco), en Oaxaca, por su cercanía con aquellos destinos.

¹⁵⁵ Posiblemente Acapulco fue visto por primera vez por la expedición de Rodrigo Álvarez Chico, quien partió de la Nueva España en el otoño de 1521 para explorar Colima. Véase Vicente Riva Palacio. *México a través de los siglos. Tomo segundo: El Virreinato. Historia de la dominación española en México desde 1521 a 1808*. México, Cumbre, 1958: p.52-53

En 1548, el corregidor de Pochotitlán, Ceutla (también llamado Ciutla), Suchitepec y Xocutla fue elevado al rango de Alcalde Mayor del puerto de Acapulco. Sin embargo, este magistrado no habitaba en dicho puerto, sino tierra adentro, ya fuera en algún pueblo de la sierra o incluso en Cuernavaca o en la Ciudad de México, pues el clima de la costa era considerado insalubre; en su ausencia, las funciones de alcalde mayor eran desempeñadas por un teniente.¹⁵⁶

3.2.-Materiales, herramientas y accesorios para la construcción y el equipamiento de los barcos.

Como el propio fray Andrés de Urdaneta lo expresó en el derrotero¹⁵⁷ enviado a Felipe II en 1561, para construir y equipar los navíos se requerían, entre otros, los siguientes materiales. Era indispensable conseguir madera adecuada¹⁵⁸, que no siempre se hallaba en las inmediaciones del astillero y que, en tal caso, era necesario obtener y transportar de lugares más lejanos. Parece ser que la madera utilizada para

¹⁵⁶ Véase Peter Gerthard. *Geografía histórica de la Nueva España. 1519-1821*. México, Universidad Nacional Autónoma de México: Instituto de Investigaciones Históricas, 2000 (Espacio y Tiempo, 1): pas. Véase Carlos Pizano y Saucedo. "El puerto de la Navidad...", en *Historia Mexicana*. México, vol. XIV, núm. 2, octubre-diciembre 1964: p.227-249; véase María Justina Sarabia Viejo. *Don Luis de Velasco...*: p.357

¹⁵⁷ Véase "Derrotero muy especial para dirigir a Su Magestad [sic], hecho por fray Andrés de Urdaneta, de la navegación que había de emprender desde el puerto de Acapulco a las Islas del Poniente, la armada que Su Magestad [sic] mandó aprestar para su descubrimiento en las costas del Mar del Sur, de Nueva España, con la descripción circunstanciada así del puerto de Acapulco como del de Navidad, y las propiedades y ventajas de cada uno de ellos, con una memoria de lo que convenía proveerse para el apresto y buen éxito de dicha expedición". México, 1561, en *Colección de Documentos Inéditos...*, documento 17, apud. J. Ignacio Rubio Mañé, "La expedición...": p.684-688

¹⁵⁸ La madera de las montañas es la adecuada para la construcción naval, pues la de la costa se pudre y agusana fácilmente.

fabricar¹⁵⁹ el casco, la cubierta y la quilla¹⁶⁰ de los barcos de la flota de Legazpi fue cortada en las cercanías del puerto de Navidad, pues no existe informe alguno que sugiera lo contrario. Sin embargo, los árboles para los mástiles fueron adquiridos en Tehuantepec y, ya labrados, fueron transportados por mar hasta Navidad¹⁶¹.

La brea¹⁶², el pez¹⁶³ y el alquitrán, substancias utilizadas para sellar e impermeabilizar¹⁶⁴ la superficie de

¹⁵⁹ El maestro mayor de la obra de los navios fue Maese Gregorio, y bajo sus órdenes trabajaron los carpinteros Juan de Escalona, Gaspar García, Gregorio de Ysue, Martín de Munguía, San Juan de Zarreta, Juan de Zarza, Francisco Martín Aragooes, Juan Ynglés, Nicolao Ruiz, Gaspar de Arana y Martín Pérez de Aguinaga. Además, se contrató a un aserrador llamado Juan Almonte y se compraron dos "sierras francesas" para el corte de la madera. Véase "Libranza de los pesos de oro que parece por certificación de la Contaduría que se deben a Maese Gregorio de su salario." México, 9 de mayo de 1561. AGNM, *Mercedes*: vols.5-6, f. 287v; véase "Libranza de C [100] pesos a Juan de Escalona en cuenta de su salario." México, 9 de mayo de 1561. AGNM, *Mercedes*: vols.5-6, f. 287v; véase "Para que Gaspar García, carpintero, no sea compelido a que vaya en la jornada de las Islas del Poniente." México, 6 de julio de 1563. AGNM, *Mercedes*: vols.5-6, f. 550v; véase "Libranza de seis mil y novecientos y sesenta y dos pesos y tres tomines de tapusque, e quatrocientos y quatro pesos de minas en la Real Hacienda, para el recaudo de otros tantos que se han gastado en las cosas contenidas en este memorial." México, 27 de agosto de 1563. AGNM, *Mercedes*: vol.7, f. 43v-44v, 45v-46; véase "Libranza de los pesos de oro que parece por certificación de la Contaduría que se deben a Juan de Almonte, aserrador, de su salario." México, 9 de mayo de 1561. AGNM, *Mercedes*: vols.5-6, f. 288; véase "Libranza a Juan de Almonte, aserrador, de 308 pesos [y 2 tomines] que recibió de él prestados Hernando Botello." México, 28 de mayo de 1561. AGNM, *Mercedes*: vols.5-6, f. 351v

¹⁶⁰ La quilla es la pieza que va de proa a popa por la parte más baja de un barco; es la parte saliente y afilada del estérn del navío.

¹⁶¹ Véase Orden para que los marineros Joanes de Eola y Cristóbal Garucho, y el grumete Diego Sánchez, vayan con el capitán Juan de la Isla a Tehuantepec a cortar maderas y llevarlas al Puerto de la Navidad para la obra de los Navios. México, [entre el 20 y el 23 de agosto de 1563]. AGNM, *Mercedes*: vol.7, f. 26v-27; véase "Libranza de seis mil y novecientos y sesenta y dos pesos..." AGNM, *Mercedes*: vol.7, f. 47; véase Libranza de 200 pesos al capitán Juan de la Isla en pago por los gastos que produjeron los viajes realizados para cortar madera para la construcción de navios. México, 7 de febrero de 1564. AGNM, *Mercedes*: vol.7, f. 292; véase "Libranza a Gaspar Maldonado, que fue Alcalde Mayor de Acapulco, de CXX [120] pesos 4 tomines que consta por recaudos e la cuenta que dio." México, 4 de junio de 1565. AGNM, *Mercedes*: vol.8, f. 31

¹⁶² Para fundir la brea se mandaron hacer dos calderas, y dos más, desfondadas, fueron reparadas. Véase Libranza de 18,756 pesos, 5 tomines y 6 granos de oro común para el pago de salarios, mercancías y materiales para la expedición a las Filipinas. México, 13 de marzo de 1564. AGNM, *Mercedes*: vol.7, f. 343v-344

¹⁶³ El pez era una substancia viscosa y oscura, residuo de la destilación de alquitrán, brea de madera, etc., que, a veces mezclada con sebo de bovino y/o aceite de pescado, se utilizaba para impermeabilizar la superficie de los barcos. Véase Gonzalo Fernández de Oviedo y Valdés. *Historia general y natural de las Indias*. Edición facsimilar de la de 1547. México, Centro de Estudios de Historia de México Condumex, 1979: f. CXXXIIIv

¹⁶⁴ Entre los calafates que participaron en la construcción de los navios estuvieron Maese Juan, Martín Vicencio, Rafael, Andrés de Artaza y Domingo Pérez. Véase "Libranza de 50 pesos a Maestre Juan, calafate, del resto del salario de un año." México, 28 de mayo de 1561. AGNM, *Mercedes*: vols.5-6, f. 351; véase "Libranza de seis mil y

los barcos, eran generalmente importados desde España, aunque también podían ser hallados en la Nueva España. También de la metrópoli era preciso traer linternas para los navíos, aceite para las linternas, lonas para confeccionar las velas¹⁶⁵ de los barcos, y clavazón¹⁶⁶ y pernos fabricados *ex profeso* para el armado de embarcaciones.

En otro orden, aunque los cables y cabos para los navíos eran usualmente importados desde la metrópoli, el virrey Luis de Velasco mandó fabricar estos aparejos en los puertos de Nicaragua y Realejo¹⁶⁷, dentro la Capitanía General de Guatemala¹⁶⁸, "...por hacerse allí mejor que en toda la costa del Mar del Sur..."¹⁶⁹ Sin embargo, en vista

novocientos y sesenta y dos pesos...". AGNM, *Mercades*: vol.7, f. 44v, 46; véase Libranza de 18,756 pesos..., AGNM, *Mercades*: vol.7, f. 346

¹⁶⁵ Para confeccionar las velas de los barcos se ordenó la compra de 60 lonas nuevas en Veracruz. Véase "Memoria de lo que Juan de la Isla ha de comprar y proveer en la ciudad y puerto de la Veracruz para el despacho de los navíos que han de ir a las istas del Poniente, que se hacen en el puerto de la Navidad", *apud* Luis Muro. "La expedición Legazpi-Urdaneta a las Filipinas. Organización, 1557-1564", en Bernardo García Martínez, *et al.* *Historia y sociedad en el mundo de habla española. Homenaje a José Miranda*. México, El Colegio de México, 1970: 179. Para coser las velas se compraron 1,280 agujas y 65 libras de hilo. Véase "Libranza de seis mil y novecientos y sesenta y dos pesos...", AGNM, *Mercades*: vol.7, f. 45v; véase "Para que los oficiales de la Real Audiencia hagan libranza para la data al Tesorero XIII [13] mil CCLIII [253] pesos II [2] tomines y nueve granos de oro común." México, 22 de octubre de 1563. AGNM, *Mercades*: vol.7, f. 137

¹⁶⁶ Para la armada de Legazpi se compraron 4,000 clavos "de barrote" y un barril con 148,000 tachuelas "para las bombas de los navíos y otras cosas necesarias". Véase Libranza de 18,756 pesos..., AGNM, *Mercades*: vol.7, f. 343v, 344v

¹⁶⁷ Realejo, fundado por Pedro de Alvarado en 1534, era entonces un puerto importante en la costa del Mar del Sur; estaba ubicado en la desembocadura de un río que actualmente lleva su nombre. Hoy pertenece al departamento de Chinandega, en la República de Nicaragua. En el lago de Nicaragua, ubicado cerca de la costa del Mar del Sur, había varios puertos pequeños con excelentes maderas para la construcción de barcos.

¹⁶⁸ La Capitanía General de Guatemala, en el Reino del mismo nombre, fue creada en 1542. Dependía del virrey de la Nueva España y comprendía los territorios de las actuales repúblicas de Guatemala, El Salvador, Honduras, Nicaragua, Costa Rica y la zona que ahora forma el estado mexicano de Chiapas. La Capitanía General de Guatemala estuvo por algún tiempo bajo la jurisdicción de la Audiencia de los Confines (fundada en 1544, con sede primero en Gracias a Dios, Honduras, y después en Antequera, Guatemala, desde 1560), que regía Guatemala, Nicaragua, Honduras, Chiapas, Yucatán, Cozumel y Castilla del Oro; a partir de 1570 quedó bajo el mando de la Audiencia de Guatemala, que abarcaba de Chiapas a Costa Rica.

¹⁶⁹ Carta del virrey Luis de Velasco a Felipe II relativa a la construcción de los navíos para la expedición a las islas Filipinas. México, 28 de mayo de 1560, en *Colección de Documentos Inéditos...*, documento 12, *apud* J. Ignacio

de que en Nicaragua no se consiguió suficiente jarcia¹⁷⁰ ni gente que la hiciera, se resolvió comprar en aquella provincia "alguna pita [maguey]" y llevarla a México para fabricar los cables.¹⁷¹ Asimismo, Luis de Velasco mandó recoger "pita" en diversos lugares de la Nueva España para confeccionar con ella la jarcia faltante.¹⁷²

Respecto a la artillería de la flota, Urdaneta señalaba que los cañones debían ser de bronce (aleación de cobre y estaño), pues los de hierro y los de cobre eran débiles y reventaban con la presión, aunque existía la creencia de que, purificando adecuadamente el cobre, era posible fabricar armamento resistente. Para minimizar el costo que implicaba transportar desde España las piezas ya fabricadas, el vaciado de los cañones podía hacerse en la Nueva España, pero para elaborar el bronce generalmente era necesario traer de la metrópoli el estaño¹⁷³; el cobre sólo se

Rubio Mañé, "La expedición...": p.681

¹⁷⁰ La jarcia es el conjunto de los cabos de un buque.

¹⁷¹ Véase "Libranza de dos mil pesos de oro común a Lope de Molina por las causas aquí contenidas." México, 3 de octubre de 1560. AGN, *Mercedes*: vols.5-6, f.116v-117

¹⁷² Véase "Libranza en la Real Hacienda de lo que monta la pita [maguey] que recogió el Padre Francisco Hernández en la costa de Zacatula, para que se paguen por su mano a los indios que la sacaron, a quatro reales el arroba." México, 15 de enero de 1563. AGNM, *Mercedes*: vols.5-6, f. 316v-317; Véase "Comisión al Alcalde Mayor de Zacatula sobre la pita [maguey] que ha de hacer sacar para los navios de la armada." México, 20 de febrero de 1564. AGNM, *Mercedes*: vol.7, f. 312v-313; véase "Comisión a Juan del Hierro para lo de la pita." México, 16 de marzo de 1564. AGNM, *Mercedes*: vol.7, f. 352-352v. Para confeccionar la jarcia de los navios se contrató al cordonero Lázaro de Santana. Véase "Libranza de 30 pesos a Lázaro de Santana, cordonero, en cuenta de su salario." México, 14 de abril de 1561. AGNM, *Mercedes*: vols.5-6, f. 263

¹⁷³ No obstante que, desde 1524, los españoles conocían las minas de Taxco, Guerrero, de las que Hernán Cortés obtuvo -aunque con grandes dificultades- estaño para la fabricación de cañones de bronce. Véase Vicente Riva Palacio, *México a través de los siglos. Tomo segundo...*: p.96. Sin embargo, también es comprensible que, durante la época colonial, diversos metales y minerales, entre ellos el estaño, el cobre y el hierro, hayan sido importados de Europa y no extraídos de las vetas de América, pues la explotación minera en las Indias Occidentales estuvo, por mucho tiempo, concentrada exclusivamente en la extracción de oro y plata. La extracción de metales no preciosos de las minas del Nuevo Mundo sólo se efectuaba en circunstancias extraordinarias, es decir, cuando la metrópoli no

importaba en casos excepcionales, pues para mediados del siglo XVI ya se conocían abundantes yacimientos de este metal en Guerrero¹⁷⁴.

La artillería de la escuadra de Legazpi estuvo compuesta por 30 piezas de 15 hasta 25 quintales de peso hechas en España, con sus respectivas balas, y "...otras piezas menudas que aquí [en México] se han fundido."¹⁷⁵ En la ciudad de México se fundieron 19 versos (pieza de artillería de poco calibre) de bronce, pero resultaron tan defectuosos que la mayoría de ellos reventaron al probarlos.¹⁷⁶ En Veracruz se compró la siguiente artillería, que procedía de barcos desechados: dos piezas de bronce de "20 y tantos" quintales cada una, con sus respectivas balas; dos piezas de bronce de 22 quintales cada una, con sus respectivas balas; 40 versos con sus respectivas balas; 4 pequeñas piezas de artillería hechas de bronce; 300 balas de cañón provenientes de España.¹⁷⁷ Por último, de México se envió la siguiente munición: 41 granadas de hierro, 52 arpones para "artificios de fuego" y 350 arponcillos¹⁷⁸.

estaba en condiciones de suministrar estas materias primas a sus colonias. Véase Miguel Oñón de Mendizábal. "La minería y la metalurgia mexicanas (1520-1943)", en Obras completas. Tomo 5. México, Talleres Gráficos de la Nación, 1948: p.56

¹⁷⁴ Véase "Demolero muy especial...", en Colección de Documentos Inéditos..., documento 17, apud. J. Ignacio Rubio Mañé, "La expedición...": p.686. Además, ya en 1534 se explotaban yacimientos de cobre en Cuba. Véase Georges Baudot. La vida cotidiana...: p.204

¹⁷⁵ Carta del virrey Luis de Velasco a Felipe II. México, 25 de febrero de 1564, en Colección de Documentos Inéditos... documento 19, apud. J. Ignacio Rubio Mañé, "La expedición...": p.720

¹⁷⁶ Véase "Libramiento de la Real Hacienda a Fabián de Robles para hacer diez y nueve versos [pieza de artillería de poco calibre] para las Islas del Poniente." México, 7 de enero de 1564. AGNM, Mercedes: vol.7, f. 246-246v

¹⁷⁷ Véase "Memoria de lo que Juan de la Isla ha de comprar...", apud. Luis Muro. "La expedición Legazpi-Urdaneta...": p.183-184

¹⁷⁸ Véase Libranza de 18,756 pesos..., AGNM, Mercedes: vol.7, f. 345

El azufre y el salitre (nitrato potásico) necesarios para hacer la pólvora eran importados desde Europa¹⁷⁹, no obstante que, desde principios de la tercera década del siglo XVI, los castellanos sabían de la existencia de azufre en el volcán Popocatepetl¹⁸⁰ y de salitre en algunas montañas próximas a México¹⁸¹, así como en las inmediaciones del lago de Texcoco¹⁸². De la pólvora necesaria para la expedición de Legazpi, 38 quintales procedieron de España, 40 quintales se compraron en Veracruz¹⁸³, y algo más de este explosivo fue elaborado en la ciudad de México¹⁸⁴. En México también se compraron 48 arrobas y 10 libras de pólvora fina

¹⁷⁹ Véase "Demotero muy especial...", en Colección de Documentos Inéditos..., documento 17, apud. J. Ignacio Rubio Maré, "La expedición...": p.686

¹⁸⁰ Al respecto, Miguel Othón de Mendizábal refiere lo siguiente: "...¿dónde arbitrarse la pólvora para los arcabuces y los tiros de artillería, tan necesarios, no tanto por el efecto mortífero de sus proyectiles, cuanto por el superlativo temor que infundían en el espíritu de los nativos? La falta de comunicación con Cuba y la enemistad inextinguible de su gobernador, Diego Velázquez, impusieron a Cortés la tarea de fabricarla. Los extensos bosques que cubrían las faldas de la Malacuete (La Malinche) proporcionaron el carbón, y sus nitratos las eflorescencias salinas que tapizan las flanuras de la Altiplanicie; mas ¿el azufre indispensable? Durante la primer estancia de los conquistadores en Tlaxcalán, Diego de Ordaz, sin pretenderlo, movido de una simple curiosidad tan sólo, había resuelto el difícil problema. Ocurrió que el Popocatepetl, como si estuviese encolerizado por la presencia de los audaces e irrespetuosos extranjeros, comenzó a humear, arrojando con estruendo pedruscos y cenizas; el intrépido capitán, desoyendo las prudentes palabras con que los ancianos de Tlaxcalán trataron de disuadirlo,....[...]...ascendió hasta el rugiente cráter, rompiendo el temeroso hechizo del volcán, y en sus Igneas entrañas alcanzó a distinguir los conos amarillos de las sulfataras: el Padre Popo, imprudentemente, se había convertido en el más eficaz audíaz de la Conquista; las bocas de fuego no carecían de abundante alimento." Miguel Othón de Mendizábal. "Pólvora que mata y pólvora que divierte", en *Obras completas*, en *Obras completas*. Tomo 4. México, Talleres Gráficos de la Nación, 1946: 216. Sin embargo, obtener azufre del cráter del Popocatepetl era algo muy arduo y peligroso, y ello explica la necesidad de importar dicha substancia desde Europa.

¹⁸¹ Véase Vicente Riva Palacio. *México a través de los siglos. Tomo segundo...*: p.96

¹⁸² Véase Porfirio García de León y Gerald McGowan. "Esbozo de la geografía del Estado de México", en Yoko Sugira Yamamoto et al. *Historia general del Estado de México. Tomo I: Geografía y arqueología*. Zacatecas (Estado de México), Gobierno del Estado de México/LIII Legislatura del Estado de México/Tribunal Superior de Justicia/El Colegio Mexiquense, 1998: 43

¹⁸³ Véase "Memoria de lo que Juan de la Isla ha de comprar...", apud. Luis Muro. "La expedición Legazpi-Urdaneta...": p.185

¹⁸⁴ Véase "Libranza al amero que trajo el azufre del monte, del flete conforme al concierto." México, 23 de octubre de 1563. AGNIM, *Mercedes*: vol.7, f.142-142v

para arcabuz, y 19 arrobas de pólvora para cañón¹⁸⁵. Para conservar y transportar la pólvora referida, se compraron 25 frascos especiales¹⁸⁶.

Uno de los elementos más importantes para el equipamiento de las embarcaciones eran las anclas. Éstas podían ser de bronce, aunque el elevado costo de esta aleación obligaba frecuentemente a utilizar materiales alternativos como el hierro; menos resistente y más propenso a la corrosión. La armada de Legazpi llevó 14 anclas, 2 "anclotes" de 3 a 4 quintales de peso cada uno, 4 "rezones" de 4 quintales, 5 "rezones" pequeños y 5 "[h]arpeos de aferrar".¹⁸⁷

Los trabajos de herrería¹⁸⁸ en el puerto de Navidad demandaron la compra de 4 fuelles y una "muela de amolar" (piedra para afilar herramientas)¹⁸⁹. De hierro, material muy utilizado en la fábrica de barcos, se compraron 308 quintales y 44 libras de las clases denominadas "vergajón", "vergajón grueso" y "sutil"¹⁹⁰; de acero, metal poco usado

¹⁸⁵ Véase Libranza de 18,756 pesos..., AGNM, *Mercedes*: vol.7, f. 344. La arroba equivale a 11.5 kg y la libra a 460g.

¹⁸⁶ Véase "Libranza de LXXV [75] pesos que costaron XXV [25] frascos que se enviaron al Puerto de la Navidad." México, 28 de mayo de 1561. AGNM, *Mercedes*: vols.5-6, f. 352

¹⁸⁷ Véase "Memoria de lo que Juan de la Isla ha de comprar..., apud. Luis Muro. "La expedición Legazpi-Urdaneta...": p.180. Los rezones eran anclas de cuatro uñas que servían para los bateles y las chalupas (embarcación pequeña, con cubierta y dos palos); los harpeos eran piezas de hierro con garfios para abordajes.

¹⁸⁸ Dos de los herreros que participaron en la construcción de los navíos fueron Francisco Sánchez y Pedro López. Véase "Libranza de cinquenta pesos de oro común a Francisco Sánchez, herrero que va al Puerto de la Navidad, en quenta de lo que ha de haber." México, 30 de agosto de 1560. AGNM, *Mercedes*: vols.5-6, f. 97v; Véase "Libranza de seis mil y novecientos y sesenta y dos pesos...", AGNM, *Mercedes*: vol.7, f. 44

¹⁸⁹ Véase "Libranza de seis mil y novecientos y sesenta y dos pesos...", AGNM, *Mercedes*: vol.7, f. 45v; véase "Para que los oficiales de la Real Audiencia hagan libranza para la data al Tesorero...", AGNM, *Mercedes*: vol.7, f. 137

¹⁹⁰ Véase "Libranza de seis mil y novecientos y sesenta y dos pesos...", AGNM, *Mercedes*: vol.7, f. 44, 46; véase "Para que los oficiales de la Real Audiencia hagan libranza para la data al Tesorero...", AGNM, *Mercedes*: vol.7, f.

en la época, se compraron tres quintales¹⁹¹; de plomo se compraron 21 quintales¹⁹². El plomo fue fundido y convertido en planchas, que se utilizaron para "...calafatear el navío capitán de los de la flota de las Islas del Poniente..."¹⁹³ Este recubrimiento metálico, colocado en las partes del casco bajo el nivel de flotación, protegía la madera contra la devastadora acción del molusco conocido como "broma"¹⁹⁴. Cabe señalar que la aplicación de este tipo de revestimiento era algo poco común¹⁹⁵, pues ello constituía un gasto adicional.

Finalmente, para la preparación de comida a bordo de los navíos de la armada se compraron en México dos ollas de cobre grandes, 7 calderas de cobre y hierro¹⁹⁶, y cierta

¹³⁷; véase Libranza de 18,756 pesos..., AGNM, *Mercedes*: vol.7, f. 343

¹⁹¹ Véase "Libranza de seis mil y novecientos y sesenta y dos pesos...", AGNM, *Mercedes*: vol.7, f. 45v

¹⁹² Véase "Libranza de costo de diez y seis quintales de plomo, de flete de ellos hasta el Puerto de la Navidad para calafatear la nao capitana." México, 2 de agosto de 1563. AGNM, *Mercedes*: vol.7, f. 40; véase "Libranza de seis mil y novecientos y sesenta y dos pesos...", AGNM, *Mercedes*: vol.7, f. 45; véase "Para que los oficiales de la Real Audiencia hagan libranza para la data al Tesorero...", AGNM, *Mercedes*: vol.7, f. 137

¹⁹³ "Libranza de costo de diez y seis quintales de plomo, de flete de ellos hasta el Puerto de la Navidad para calafatear la nao capitana." México, 2 de agosto de 1563. AGNM, *Mercedes*: vol.7, f. 40

¹⁹⁴ Se trata del *Teredo navalis*, crustáceo conocido en la actualidad como percebe. Estos animales tienen una larga cabeza llamada tallo, que a veces crece hasta alcanzar los 30 cm de largo. En uno de los extremos del tallo, protegiendo el cuerpo del animal, hay cinco conchitas perladas, y por debajo de ellas salen los pies plumosos para recolectar alimento en el agua. Los percebes viven adheridos a las rocas o a pedazos de madera, y cuando se adhieren al casco de un barco terminan por barrenarlo. Para retirar los percebes era necesario encallar la embarcación y raspar el casco o prender fuego debajo de él. Véase María Antonia Colomar. "La Casa de Contratación de Sevilla...", en José Ignacio González-Alier Hierro et al. *Carlos V...*: p.176. En el siglo XVI se pensaba que los navíos contruidos con ciertas maderas y resinas "amargas" quedaban protegidos contra la broma. Véase Gonzalo Fernández de Oviedo y Valdés. *Historia general y natural...*: f. CXV, CXXVIII; véase Francisco López de Gómara. *Historia de las Indias...*: f. XLVv

¹⁹⁵ El fono de plomo se utilizó por primera vez en los navíos de la flota que llevó a Pedrarias Dávila de España a Tierra Firme (es decir, las costas de Colombia y Venezuela) en 1514. El autor del invento pudo haber sido un Antonio Hernández, a quien por decreto de julio de 1514 se nombró "emplomador de navés" con sueldo de 25,000 maravedís. Véase Carlos Pereyra. *Las huellas de los conquistadores*. México, Pomúa, 1986 (Sepan Cuantos, 493): p.8; véase Clarence H. Haring. *Comercio y navegación...*: p.346

¹⁹⁶ Véase "Libranza de seis mil y novecientos y sesenta y dos pesos...", AGNM, *Mercedes*: vol.7, f. 45v, 47

cantidad de cobre para fabricar algunas calderas, ollas y vasijas¹⁹⁷. Además, 7 calderas de cobre fueron enviadas a Michoacán para ser empleadas en la elaboración del bizcocho¹⁹⁸ que serviría de bastimento en la expedición¹⁹⁹.

3.3.-El transporte de los materiales.

Los materiales importados desde Europa recorrían un largo camino hasta su destino, en este caso la costa pacífica de la Nueva España; su transportación era costosa y, por tanto, su precio era elevado. Primero, los materiales eran obtenidos en diversos lugares de Europa, acopiados en España y embarcados en Sevilla rumbo a las Antillas. Posteriormente, a través del Golfo de México llegaban a Veracruz y, por distintas vías, seguían su trayecto hasta los lugares en que serían construidos los barcos. Cabe señalar que, en cada una de las escalas mencionadas (Sevilla, Antillas y Veracruz), así como en otras que variaban dependiendo de la ruta elegida, debían pagarse a la Corona o a sus concesionarios aranceles e impuestos²⁰⁰ por

¹⁹⁷ Véase "Libranza de seiscientos pesos al General Miguel López para las cosas que se han de hacer e comprar para la jornada, en que entran doscientos pesos que se le habían librado a Juan de la Isla." México, 11 de febrero de 1564. AGNM, *Mercades*: vol.7, f. 302-302v

¹⁹⁸ Se llamaba bizcocho a un pan sin levadura que se cocía dos veces para que durara mucho tiempo.

¹⁹⁹ Véase "Libranza de doscientos y treinta y dos pesos de unas banderas." México, 25 de octubre de 1563. AGNM, *Mercades*: vol.7, f. 143

²⁰⁰ Uno de los principales impuestos comerciales era el almojarifazgo, que era el derecho aduanal de exportación e importación, o sea, aquel que se pagaba por las mercancías que salían o entraban a un reino de los del imperio español, o de un puerto a otro en un mismo reino. Durante la primera mitad del siglo XVI, este derecho aduanal constituyó el 7.5% (2.5% cobrado en Sevilla o Cádiz y 5% en los puertos de las Indias) del valor total de las mercancías que iban de España a América, y el 10% (5% cobrado en los puertos de las Indias y 5% cobrado en Sevilla o Cádiz) de aquellas que iban de América a España. Sin embargo, a partir de 1566 ascendió a 15% (5%

el comercio y las mercancías. El alto costo de los materiales para la construcción naval hacía indispensable su reciclaje, y era preciso reaprovechar todos aquellos cuyo estado de conservación así lo permitiera.

Ahora bien, con base en las características de los materiales y la ubicación específica de los astilleros, se procedía al trazo de una o varias rutas de transporte conforme a los requerimientos particulares de cada empresa. Así, por ejemplo, los materiales pesados como las anclas, la artillería, las municiones y posiblemente la clavazón y los pernos, debían ser transportados preferentemente por vías marítimas y fluviales, pues llevarlos en carretas implicaba mayor esfuerzo y gasto, además de que en ocasiones los animales de tiro no soportaban el peso. Por el contrario, los materiales ligeros podían ser conducidos por tierra hasta el astillero.

Tomando en cuenta lo anterior, el virrey Luis de Velasco propuso la siguiente ruta para el acarreo de los materiales pesados:

“Quédase dando orden cómo todas las cosas que son de peso se lleven del puerto de la Veracruz por mar a Coatzacoalcos, que es camino de dos o tres días, y de allí por un río [el de Coatzacoalcos] en barcas y canoas; y el trecho que resta de tierra hasta Tehuantepec, que es puerto de la Mar del Sur, que son diez y ocho leguas, se llevara en carretas y caballos, por reservar a los

cobrado en Sevilla y 10% en los puertos de las Indias) en el tráfico que iba de España a América, y a 17.5% (12.5% [10% correspondiente al almojarifazgo y 2.5% al pago de un derecho extra por exportación] cobrado en las Indias y 5% cobrado en Sevilla) en el que iba de América a España. Por otra parte, respecto al comercio intercolonial marítimo, el almojarifazgo representó un cobro del 2.5% para exportaciones y del 5% para importaciones. Véase Clarence H.aring. Comercio y navegación...: p.106-108; véase Antonio de León Pinelo. Recopilación de las Indias: Tomo III, Libro Noveno, Título XV, p.2337-2354

indios de trabajo y a Vuestra Magestad [sic] de alguna cosa, porque si se hubiera de llevar del puerto de la Veracruz al de Navidad por tierra, no se podía hacer sin vejación de los indios y sin que costara harto dinero. En todo se mira y mirará como se gaste lo menos que sea posible de la Real Hacienda, como Vuestra Magestad [sic] lo manda."²⁰¹

Cabe señalar que, durante el tiempo en que fue preparada la expedición a las Filipinas, el transporte terrestre de cargas y gente fue cubierto por recuas de mulas y caballos, atendidas por sus respectivos arrieros. Además, para el acarreo por mar de los bastimentos y municiones acumulados en Tehuantepec, se fletó en el puerto de Huatulco el navío *San Telmo*, de Pedro de Bueras, dedicado al tráfico con el Perú. Por último, se contrató al piloto Juan Fernández Ladullero para el transporte marítimo de carga desde Guatemala, Nicaragua, Tehuantepec, Acapulco y Huatulco, hasta el puerto de Navidad.²⁰²

²⁰¹ Véase Carta del virrey Luis de Velasco a Felipe II relativa a la construcción de los navíos para la expedición a las Islas Filipinas. México, 28 de mayo de 1560, en *Colección de Documentos Inéditos...*, documento 12, apud. J. Ignacio Rubio Mañé, "La expedición...": p.681. En décadas posteriores, la ruta que atravesaba por el río Coatzacoalcos y después por Tehuantepec, comenzó a ser sustituida por la que permitía desplazarse de Veracruz a Acapulco por tierra. No obstante, el transporte de materiales extremadamente pesados continuó realizándose por la ruta tradicional, y a través de ella fueron conducidas la artillería y las municiones para la expedición de Legazpi. Véase "Comisión al Alcalde Mayor de Guazacualco [Coatzacoalcos] sobre el abrir del camino de aquella provincia al pueblo de Uilstepeque [Uilstepec, Oaxaca]." México, 28 de febrero de 1561. AGNM, *Mercedes*: vols.5-6, f. 252v

²⁰² Véase "Libranza de dos mil e novecientos pesos de minas del costo de la requa que se compró para el acarreo [sic] de los navíos del Puerto de la Navidad." México, 2 de abril de 1563. AGNM, *Mercedes*: vols.5-6, f. 430; véase "Libranza de seis mil y novecientos y sesenta y dos pesos...", AGNM, *Mercedes*: vol.7, f. 43-47; véase Libranza de 18,756 pesos..., AGNM, *Mercedes*: vol.7, f. 343-346v; véase Libranza de 1,500 pesos de oro común a Pedro de Bueras por concepto de flete de un navío que se tomó en el puerto de Huatulco para llevar bastimentos y municiones desde Tehuantepec al puerto de Navidad. México, 3 de noviembre de 1563. AGNM, *Mercedes*: vol.7, f. 158v-158; véase "Para que los Oficiales de Su Magestad paguen al piloto Juan Fernández Ladullero doscientos y veinte pesos de oro común." México, 23 de octubre de 1563. AGNM, *Mercedes*: vol.7, f. 146-146v

3.4.-Los navíos de la flota.

Existen diversos informes acerca de las embarcaciones de la expedición de Legazpi, pero es necesario contrastarlos para determinar el número y las características de los barcos que compusieron la flota.

En 1560, Luis de Velasco comunicó al rey que había dado inicio la construcción de dos galeones, uno de 200 toneladas y otro de 170 o 180, y un patache, cuyo desplazamiento no precisó.²⁰³ Un año después, fray Andrés de Urdaneta se refirió a los mismos dos galeones, a los que atribuyó un desplazamiento de 250 y 200 toneladas respectivamente, y al patache "...que se ha de hacer de hasta quarenta toneladas."²⁰⁴

Los siguientes informes corresponden a 1564, cuando las embarcaciones estaban ya listas y arqueadas²⁰⁵. El primero de ellos es del propio virrey Velasco, quien señaló que la armada estaba compuesta por dos galeones y dos pataches "...del porte que ha parecido que sean..."²⁰⁶ Por su parte, Jerónimo de Valderrama comunicó a Felipe II que la flota estaba formada por dos navíos, uno de 600 toneladas y otro de 450, y dos pataches, uno de 120 tonealdas y otro más pequeño, cuyo desplazamiento no especificó.²⁰⁷ Sin embargo,

²⁰³ Véase Carta del virrey Luis de Velasco a Felipe II relativa a la construcción de los navíos..., en *Colección de Documentos Inéditos...*, documento 12, apud. J. Ignacio Rubio Mañé, "La expedición...": p.681

²⁰⁴ "Derrotero muy especial...", en *Colección de Documentos Inéditos...*, documento 17, apud. J. Ignacio Rubio Mañé, "La expedición...": 685

²⁰⁵ Arquear significa medir la capacidad de una embarcación.

²⁰⁶ Carta del virrey Luis de Velasco a Felipe II. México, 25 de febrero de 1564, en *Colección de Documentos Inéditos...*, documento 19, apud. J. Ignacio Rubio Mañé, "La expedición...": p.720

²⁰⁷ Véase Carta de Jerónimo de Valderrama a Felipe II. México, 18 de agosto de 1564, apud. J. Ignacio Rubio Mañé.

según Juan Pablo de Carrión²⁰⁸ la escuadra estaba constituida por dos naos, la capitana de 500 toneladas y la almiranta²⁰⁹ de 400, y dos pataches, uno de 60 toneladas y otro de 40.²¹⁰

Tres días antes de la partida de la expedición, Miguel López de Legazpi informó, sin mayor detalle, que la flota estaba integrada por dos navíos grandes, dos pataches y un "bergantinejo"²¹¹ de remos.²¹² No obstante, faltando pocas horas para que las embarcaciones se hicieran a la vela, fray Andrés de Urdaneta dió cuenta de que la armada estaba

"Más documentos relativos a la expedición de Miguel López de Legazpi a Filipinas", en *Boletín del Archivo General de la Nación*. México, Archivo General de la Nación, Tomo XI, enero-junio de 1970, núm. 1-2: 102

²⁰⁸ Juan Pablo de Carrión estuvo en la expedición de Ruy López de Villalobos que, como hemos visto, salió del puerto de Navidad el 1° de noviembre de 1542 y llegó a Mindanao, Filipinas, el 2 de febrero de 1543. Posteriormente regresó a España, y en 1558 fue comisionado por el virrey Luis de Velasco para informar a la Corte de los proyectos de la expedición a las Islas del Poniente. En 1560, Velasco le encomendó sustituir a Hernando Botello como responsable de la construcción de los navíos que compondrían la armada destinada a las Filipinas, y un año después fue nombrado alférez general de las Islas del Poniente. No obstante, en 1563 fue suspendido de su cargo en el puerto de Navidad y reemplazado por Alonso Martínez, alcalde mayor de Michoacán, quien se convirtió en el nuevo encargado de la preparación de la armada. Finalmente, Carrión no participó en la expedición a las Filipinas. Véase "Comisión a Juan Pablo de Carrión para ir al puerto de la Navidad y tener a su cargo la obra de los navíos que se hacen en él, y le entreguen Hernando Botello e Guido de la Bazaes." México, 14 de junio de 1560. AGNM, *Mercedes*: vols.5-6, f. 52v-53r; véase "Conducta del Alférez General de las Islas del Poniente." México, 9 de marzo de 1563. AGNM, *Mercedes*: vols.5-6, f. 405v; véase "Comisión que se da al Bachiller [Alonso] Martínez para lo tocante al aviamiento de lo de la armada." México, 2 de julio de 1563. AGNM, *Mercedes*: vols.5-6, f.552-553v

²⁰⁹ La "almiranta" era aquella embarcación capitaneada por el almirante de la flota, quien era el segundo personaje de la expedición después del capitán general. La particularidad de la "nave almiranta" es que se mantenía a la cola del convoy. Véase Georges Baudot. *La vida cotidiana...* p.33. Cabe señalar que, al igual que en el caso de la "nave capitana" (en que viajaba el capitán general de la flota), la "nave almiranta" no era una embarcación en particular, sino aquella en que viajaba el almirante. Por ello, si por alguna razón el almirante cambiaba de nave (lo que generalmente sucedía cuando la embarcación en que inicialmente iba se accidentaba o quedaba inservible), la nave a la que pasaba se convertía en "nave almiranta".

²¹⁰ Véase Carta de Juan Pablo de Carrión a Felipe II. México, 11 de septiembre de 1564, en *Epistolario de Nueva España: 1505-1618*. Tomo X. Recopilado por Francisco del Paso y Troncoso. México, Antigua Librería Robredo, 1940: 51

²¹¹ El bergantín es un velero de dos palos con velas cuadradas y una cangreja, llamada bergantina. La cangreja o bergantina es una vela de forma trapezoidal que va envergada por dos relingas (cabos con que se refuerzan las orillas de las velas) en el pico y palo correspondientes.

²¹² Véase Carta de Miguel López de Legazpi a Felipe II. Puerto de Navidad, 18 de noviembre de 1564, en *Colección de Documentos Inéditos...* documento 24, apud. J. Ignacio Rubio Mañé, "La expedición...": p.725

compuesta por dos naos, una de más de 500 toneladas y otra de más de 300, un "galeoncete" de hasta 80 toneladas, un patache pequeño y una fragata (pequeño velero de guerra).²¹³

Los últimos informes fueron escritos en 1565, cuando la expedición a las Filipinas ya había concluido. El primero de ellos, anónimo, refiere que la escuadra estuvo constituida por dos galeones, el mayor nombrado *San Pedro* y el menor *San Pablo*, dos pataches, el mayor llamado *San Juan* y el menor *San Lucas*, y una "fragatilla" que se compró a Juan Pablo de Carrión.²¹⁴ Por su parte, Esteban Rodríguez, piloto mayor de la expedición capitaneada por Legazpi, señala que la flota estuvo formada por dos naos, una de 500 toneladas llamada *San Pedro* y otra de 400 nombrada *San Pablo*, un "galeoncete" de 80 toneladas llamado *San Juan*, un patache de 40 toneladas denominado *San Lucas* y un "barco cubierto".²¹⁵

Ahora bien, conforme a lo anteriormente expuesto y tomando en consideración otros detalles contenidos en las

²¹³ Véase Carta de fray Andrés de Urdaneta a Felipe II. Puerto de Navidad, 20 de noviembre de 1564, en *Colección de Documentos Inéditos...*, documento 25, apud. J. Ignacio Rubio Mañé, "La expedición...": p.726

²¹⁴ Véase "Relación circunstanciada de los acontecimientos y suceso del viaje y jornada que hizo el Armada de Su Majestad, de que fue por General el muy ilustre Señor Miguel López de Legazpi, en el descubrimiento de las Islas del Poniente, desde el 19 [debe decir 21] de noviembre de 1564, que partió del Puerto de Navidad, hasta fin de mayo del siguiente año [que] salió del puerto de Zubu [Cebú] para Nueva España, con el aviso del arribo de la Armada a aquellas islas, y a descubrir la navegación de la vuelta, la nao Capitana, San Pedro, a cargo del capitán Felipe de Salcedo, llevando consigo al Piloto mayor Esteban Rodríguez y a Rodrigo de Espinosa, Piloto que era del galeón de la propia Armada, nombrado San Juan". [1565], en *Colección de diarios y relaciones...*, Vol.5: p.47-48

²¹⁵ Véase "Relación muy circunstanciada de la navegación que hizo la Armada de S.M. a cargo del General Miguel López de Legazpi desde el 21 de noviembre de 1564 que salió del Puerto de Navidad, en la costa occidental de Nueva España, hasta su llegada a la isla de Zubu [Cebú] de las Filipinas, y su conquista; con expresión de las derrotas, alturas y señales de tierra que descubrió durante su navegación, y de las varias observaciones hechas sobre la variación de la aguja [aguja], por Esteban Rodríguez, Piloto Mayor de la dicha Armada y descubrimiento". [1565], en *Colección de diarios y relaciones...*, Vol.5: p.15-16

dos relaciones de 1565²¹⁶, podemos afirmar que la escuadra al mando de Legazpi estuvo compuesta por dos galeones (también conocidos como naos²¹⁷), uno de 500 toneladas llamado *San Pedro* y otro de 400 nombrado *San Pablo*, dos pataches, uno de 60 u 80 toneladas llamado *San Juan* y otro de 40 denominado *San Lucas*²¹⁸, y una fragata que se compró a Juan Pablo de Carrión.

²¹⁶ Véase "Relación circunstanciada...", en *Colección de diarios y relaciones...*, Vol.5: 47-104; véase "Relación muy circunstanciada...", en *Colección de diarios y relaciones...*, Vol.5: p.15-39

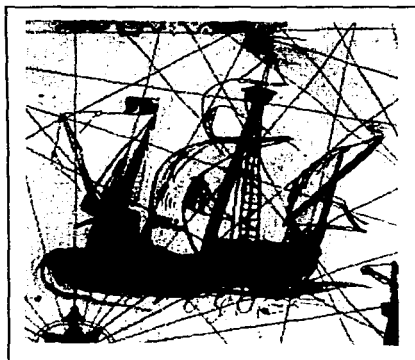
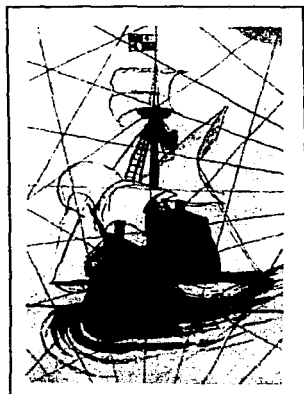
²¹⁷ El galeón (para una descripción detallada del galeón, véase nota 146) y la nao eran muy parecidos, por lo que un barco de este tipo podía ser denominado indistintamente con cualquiera de los dos nombres. Algunos autores consideran que la diferencia entre la nao y el galeón radicaba en su tamaño, mientras que otros afirman que la diferencia consistía en el uso (ya comercial, ya militar) que se le daba a la embarcación. De cualquier manera, a continuación presentamos una descripción de la nao. La nao nace en el Mediterráneo y desciende del gran barco mercante de la Antigüedad; para el siglo XIII es ya un barco enorme, de 35 o 40m de eslora (longitud de proa a popa) y de 12 a 15m de manga (anchura mayor de un buque), con dos o tres palos, con velas latinas, con espolón en la proa, con flancos redondeados y dos o tres cubiertas de carga. En un principio la nao llevaba un castillo central, pero éste desapareció hacia el siglo XIV y fue sustituido por los castillos de proa y de popa. El castillo de proa ofrecía un alojamiento para la tripulación, mientras que el de popa era un lugar de mando y residencia privilegiada, pues en él tenían sus habitaciones el capitán, el piloto, el timonel, los mercaderes y los pasajeros. Además, en el castillo de popa se guardaba la brújula y se almacenaba la pólvora de los cañones. Las naos del siglo XV podían llegar a tener cuatro o cinco mástiles, con hasta 10 o 15 velas cuadradas y algunas velas latinas. Véase Richard Humble. *La aventura del mar...*, Vol. I: p.50-51; véase Carla Rahn Phillips. "Iberian ships...", en John B. Hattendorf et al. *Maritime History...*: p.226; véase Jean Favier. *Los grandes descubrimientos...*: p.250-253; véase "Catálogo", en José Ignacio González-Alier Hierro et al. *Carlos V...*: p.283-284

²¹⁸ Parece ser que el patache *San Lucas* fue comprado al capitán Alonso de Arelano. Véase José Sanz y Díaz. *López de Legazpi...*: p.29-30



Galeón español en la portada del *Regimiento de navegación* de Pedro de Medina (siglo XVI).

Fuente: José Ignacio González-Aller Hierro. *Carlos V. La náutica y la navegación*: p.139



Naos españolas en el mapamundi de Juan Vesputio, firmado en Sevilla en 1526.
Fuente: José Ignacio González-Aller Hierro. *Carlos V. La náutica y la navegación*: p.134-135

3.5.-Pasajeros a Filipinas: la tripulación y los viajeros de la armada al mando de Miguel López de Legazpi.

La expedición comandada por Miguel López de Legazpi estuvo integrada por cerca de 380 hombres, aunque la vaguedad de los informes hace difícil determinar el número exacto. Sabemos que, del total aludido, 150 eran marineros (incluidos grumetes²¹⁹), 200 eran soldados, 5 eran frailes agustinos²²⁰, 1 era intérprete²²¹, 1 era "médico y cirujano"²²², 2 eran pajes²²³, y el resto eran capitanes, oficiales de los navíos, oficiales militares, oficiales reales y mozos²²⁴ "de servicio"²²⁵. Cabe señalar que entre la tripulación había gente nacida en España, Italia, Grecia, Francia, Nueva España (salvo indígenas) y Filipinas.

²¹⁹ El grumete es el aprendiz de marinero.

²²⁰ Estos cinco frailes agustinos eran Andrés de Urdaneta, Martín de Rada, Diego de Herrera, Andrés de Aguirre y Pedro de Gamboa. Véase Mariano Cuevas. *Monje y marino. La vida y los tiempos de fray Andrés de Urdaneta*. México, Galatea, 1943: p.197-198

²²¹ Se trataba de Gerónimo Pacheco, un malayo reclutado en la Nueva España como intérprete de la expedición de Legazpi. Véase "Para que a Gerónimo Pacheco, natural de las Islas del Poniente, se le den en cada un año del tiempo que sirviere de intérprete en la jornada, cien pesos de tepaque." México, 22 de abril de 1561. AGNM, *Mercades*: vols.5-6, f. 275v; véase "Para que se le pague a la parte de Gerónimo Pacheco, que fue por intérprete a las Islas del Poniente, su salario." México, 16 de mayo de 1565. AGNM, *Mercades*: vol.8, f. 12-12v

²²² Véase "Para que se den de la Real Hacienda al Licenciado [Gabriel Hernández Cabello] trescientos pesos." México, 13 de noviembre de 1563. AGNM, *Mercades*: vol.7, f. 175-175v

²²³ El paje era el muchacho encargado del aseo de las embarcaciones.

²²⁴ La Audiencia de México prohibió que en la escuadra viajaran indígenas, negros, mujeres y, sobre todo, "mozos de servicio superfluos", pues los bastimentos eran limitados. No obstante, permitió a Legazpi, a los capitanes, al alférez mayor, a los oficiales reales y al sargento mayor llevar mozos a su servicio. Asimismo, permitió embarcar hasta 12 "negros y negras de servicio", que irían repartidos en todos los navíos. Véase "Instrucción que se dio por el Presidente y Oidores de la Real Audiencia de México en 1° de septiembre de 1564 a Miguel López de Legazpi, Gobernador y General nombrado por Su Majestad para el descubrimiento de las Islas del Poniente, de la orden que había de observar en el viaje y jornada que había de hacer para el dicho descubrimiento, con los navíos que para el efecto por mandado de S.M. se habían hecho y estaban en el Puerto de la Navidad, costa de Nueva España, en la Mar del Sur". México, 1° de septiembre de 1564, en *Colección de diarios y relaciones...*, Vol.5: p.151-152

²²⁵ Véase Carta de Miguel López de Legazpi a Felipe II. Puerto de Navidad, 18 de noviembre de 1564, en *Colección de Documentos Indefinitos...*, documento 24, apud. J. Ignacio Rubio Mañé, "La expedición...": p.725; véase "Instrucción que se dio por el Presidente y Oidores...", en *Colección de diarios y relaciones...*, Vol.5: p.147, 151-152; véase "Relación muy circunstanciada...", en *Colección de diarios y relaciones...*, Vol.5: p.16; véase Libranza de 18,756 pesos..., AGNM, *Mercades*: vol.7, f. 343-346v

A continuación presentamos la relación de los principales oficiales de la armada capitaneada por Legazpi²²⁶. Hemos decidido dejar fuera de ella a fray Andrés de Urdaneta, pues este personaje no fungió como oficial sino como Prior de la Armada²²⁷.

²²⁶ Al respecto, véase "Instrucción que se dio por el Presidente y Oidores...", en *Colección de diarios y relaciones...*, Vol.5: p.147-171; véase "Relación muy circunstanciada...", en *Colección de diarios y relaciones...*, Vol.5: p.15-16; véase "Relación circunstanciada...", en *Colección de diarios y relaciones...*, Vol.5: p.47-48; véase "Libranza de seis mil y novecientos y sesenta y dos pesos...", AGNM, Mercedes: vol.7, f. 43-47; véase Mariano Cuevas. *Monje y marino...*: p.202; véase José Sanz y Díaz. *López de Legazpi...*: p.34, 90

²²⁷ El cargo de Prior de la Armada fue creado especialmente para fray Andrés de Urdaneta. Véase Samuel Eliot Morison. *The European Discovery of America...*: p.493

PRINCIPALES OFICIALES EN LA ARMADA CAPITANEADA POR LEGAZPI			
NAVÍO	OFICIAL	PUESTO	OBSERVACIONES
San Pedro (nave capitana)	1.-Miguel López de Legazpi	Capitán	Capitán general de la expedición
	2.-Esteban Rodríguez	Piloto mayor	Piloto mayor de la armada. Vecino de Huelva, España
	3.-Pierre (o Pierres) Plun	Piloto segundo	Natural de Francia
	4.-Martín de Ibarra	Maestre	Vecino de Bilbao, España
	5.-Francisco de Astigarribia	Contramaestre	
	6.-Lucas Aragocees	Guardián	Natural de Ragusa, en Sicilia, Italia
	7.-Pedro de Oliva	Despensero	
	8.-Santiago de Garnica	Alguacil del Agua	
San Pablo (nave almiranta)	9.-Mateo del Sauz (o del Saz)	Capitán	Almirante de la armada y maestro de campo
	10.-Jaime Martínez Fortún	Piloto	Vecino de Triana, en Sevilla, España
	11.-Diego Martín	Piloto	Vecino de Triana, en Sevilla, España
	12.-Juan María	Maestre	Natural de Venecia
	13.-Pedro Juan	Contramaestre	
	14.-Jorge	Guardián	Natural de Grecia
	15.-Juan (o Cristóbal) Martín	Despensero	Vecino de Huelva, España
	16.-Andrea Veneciano	Alguacil del agua	Natural de Venecia
San Juan	17.-Juan de la Isla	Capitán	
	18.-Rodrigo de la Isla Espinosa	Piloto	Hermano del Capitán Juan de la Isla
	19.-Julián Felipe	Maestre	
	20.-Nicolás Rodríguez	Contramaestre	Vecino de Huelva, España
San Lucas	21.-Alonso de Arellano	Capitán	
	22.-Lope Martín	Piloto	Vecino de Ayamonte, en Huelva, España
	23.-Nicolás Griego	Maestre	Natural de Grecia
	24.-Moreto	Contramaestre	
Fragata	—	—	Esta pequeña embarcación no navegó con autonomía, sino que fue remolcada por la nao San Pedro, a cuya popa iba enganchada

OTROS OFICIALES DE LA EXPEDICIÓN DE LEGAZPI					
FUNCIÓN	NOMBRE	CARGO	OFICIALES BAJO SU MANDO	CARGO	SOLDADOS BAJO SU MANDO
Militar	1.-Mateo del Sauz (o del Saz)	Maestre de campo	Andrés de Ibarra	Alférez mayor	100 hombres
			Luis de la Haya	Sargento mayor	
			Pedro de Herrera	Alférez de la compañía	
			Juan de Morones	Sargento	
	2.-Martín de Goyti	Capitán de artillería	Francisco Ramírez Gutiérrez	Alférez Sargento	90 hombres
Administrativa (oficiales del rey)	3.-Guido de Lavezares	Tesorero			
	4.-Andrés Cauchela (o Rochela)	Contador	—	—	—
	5.-Andrés de Mirandaola (sobrino de Urdaneta)	Factor de la Real Hacienda			

Ahora presentaremos la relación de 79 de los 150 marineros (incluidos grumetes) que participaron en la expedición capitaneada por Legazpi. Cabe señalar que el reclutamiento de estos hombres constituyó un gran problema, pues la "gente de mar" escaseaba en la Nueva España, y la poca que había se resistía a enrolarse en este tipo de expediciones. En vista de lo anterior, se recurrió a la búsqueda de marineros "extranjeros" en diversos lugares del virreinato para obligarlos a prestar sus servicios en los navíos de la armada.²²⁸

²²⁸ Véase "Comisión al capitán Martín de Goyti para recoger los marineros y extranjeros e hacer asiento." México, 3 de marzo de 1564. AGNM, *Mercedes*: vol.7, f. 329v; véase "Al Alcalde de la villa de San Miguel [en Guanajuato] para recoger los marineros extranjeros." México, 4 de marzo de 1564. AGNM, *Mercedes*: vol.7, f. 328v. Luis de Velasco señalaba que en las inmediaciones de la villa de San Miguel, en Guanajuato, "...hay algunos extranjeros de los reinos e señorios de Castilla y los más de ellos marineros, e porque los susodichos no pueden estar en esta tierra, conforme a lo por Su Magestad [sic] proveído y mandado, e por agora son necesarios que los que se hallaren ser hombres de la mar, vayan a servir a Su Magestad [sic] de marineros en los navíos de la armada, que se envía a las Islas del Poniente." "Al Alcalde de la villa de San Miguel [en Guanajuato] para recoger los marineros extranjeros."

MARINEROS Y GRUMETES DE LA EXPEDICIÓN DE LEGAZPI					
NOMBRE	OFICIO	SALARIO ANUAL(*)	ANTICIPO(*)	DINERO PARA COMIDA(*)	DINERO PARA TRANSPORTE(*)
Juan de Garay (A)	Marinero	185 pesos	80 pesos		
Juan Muñoz (A)	Marinero	180 pesos	50 pesos		
Pedro Aragoes (A)	Marinero				14 pesos (D)
Nicolás Jorgo (A)	Marinero				14 pesos (D)
Martín de Urruzumo (A)	Marinero	110 pesos	50 pesos	5 pesos	
Antonio Díaz (A)	Marinero	110 pesos	50 pesos	5 pesos	
Pedro Collado (A)	Marinero	110 pesos	50 pesos	5 pesos	
Antonio López (A)	Marinero	110 pesos	50 pesos	5 pesos	
Andrés López (A)	Marinero	110 pesos	57 pesos	5 pesos	
Juan Pérez de Pízoa (A)	Marinero	110 pesos	57 pesos	5 pesos	
Diego Lucero (A)	Marinero	110 pesos	57 pesos	5 pesos	
Juan Mateo Brezón (A)	Marinero	110 pesos	60 pesos	5 pesos	
Martín de Villamonte (A)	Marinero	150 pesos	80 pesos	5 pesos	
Antonio de Hornichea (A)	Marinero	150 pesos	70 pesos	5 pesos	
Pedro de Aycañla (A)	Marinero	150 pesos	70 pesos	5 pesos	
Ochoa Rodríguez de Asua (A)	Marinero	150 pesos	70 pesos	5 pesos	
Juan Martín (A)	Marinero	150 pesos	70 pesos	5 pesos	
Nicolás Rodríguez (A)	Marinero	150 pesos	70 pesos	5 pesos	

NOTAS:

(*) En pesos de oro común.

(A) Fuente: "Libranza de seis mil y novecientos y sesenta y dos pesos y tres tomines de tepusque, e quatrocientos y quatro pesos de minas en la Real Hacienda, para el recaudo de otros tantos que se han gastado en las cosas contenidas en este memorial." México, 27 de agosto de 1563. AGNM, Mercedes: vol.7, f. 43-47

(B) Fuente: "Para que los oficiales de la Real Audiencia hagan libranza para la data al Tesorero XIII [13] mil CCLIII [253] pesos II [2] tomines y nueve granos de oro común." México, 22 de octubre de 1563. AGNM, Mercedes: vol.7, f. 136-138

(C) Fuente: Libranza de 18,765 pesos, 5 tomines y 6 granos de oro común para el pago de salarios, mercancías y materiales para la expedición a las Filipinas. México, 13 de marzo de 1564. AGNM, Mercedes: vol.7, f. 343-346v

(D) Alquiler de caballo Veracruz-México.

(E) Alquiler de caballo México-Navidad.

Continúa en la siguiente página

MARINEROS Y GRUMETES DE LA EXPEDICIÓN DE LEGAZPI					
(Continuación)					
NOMBRE	OFICIO	SALARIO ANUAL(*)	ANTICIPO(*)	DINERO PARA COMIDA(*)	DINERO PARA TRANSPORTE(*)
Cristóbal Martín (A)	Marinero	150 pesos	70 pesos	4 pesos	
Alonso Yáñez (A)	Marinero	150 pesos	70 pesos	4 pesos	
Martín Hernández (A)	Marinero	150 pesos	70 pesos	4 pesos	
Juan Ochoa de Arana (A)	Marinero	150 pesos	70 pesos	4 pesos	
Domingo de Ayeta (A)	Marinero	150 pesos	70 pesos	4 pesos	
Juanes de Aneta (A)	Marinero	140 pesos	76 pesos		
Diego López (A)	Marinero	140 pesos	76 pesos		
Esteban de Yrizarri (A)	Marinero	140 pesos	70 pesos		
Martín de Gualdoche (A)	Marinero	140 pesos	70 pesos		
Andrés Domingo (A)	Marinero	150 pesos	50 pesos		
Juanes de Alzola (A)	Marinero	150 pesos	50 pesos	4 pesos	12 pesos (E)
Cristóbal Garrucho (A)	Marinero	150 pesos	50 pesos	4 pesos	12 pesos (E)
Pedro Hernández (B)	Marinero	150 pesos	70 pesos	6 pesos	12 pesos (E)
Cristóbal Martín (B)	Marinero	150 pesos	70 pesos	6 pesos	12 pesos (E)
Sancho de Yzguinquiz (B)	Marinero	150 pesos	70 pesos	6 pesos	12 pesos (E)
Cencio de Lezama (B)	Marinero	170 pesos	100 pesos	6 pesos	12 pesos (E)
Sanjuan de Garay (B)	Marinero	170 pesos	100 pesos	6 pesos	12 pesos (E)
Francisco de Arzona (B)	Marinero	150 pesos	70 pesos	6 pesos	12 pesos (E)
Andrés de Ramarré (B)	Marinero	170 pesos	70 pesos	6 pesos	12 pesos (E)
Gregorio Luis (C)	Marinero	150 pesos	70 pesos	6 pesos	12 pesos (E)
Gonzalo Martín (C)	Marinero	150 pesos	70 pesos	6 pesos	12 pesos (E)
Juan de Rivero (C)	Marinero	150 pesos	70 pesos	6 pesos	12 pesos (E)
Gonzalo Bueno (C)	Marinero	150 pesos	70 pesos	6 pesos	12 pesos (E)
Sancho de Plasencia (C)	Marinero	150 pesos	70 pesos	6 pesos	12 pesos (E)

Continúa en la siguiente página

MARINEROS Y GRUMETES DE LA EXPEDICIÓN DE LEGAZPI
(Continuación)

NOMBRE	OFICIAL	SALARIO ANUAL(*)	ANTICIPO(*)	DINERO PARA COMIDA(*)	DINERO PARA TRANSPORTE(*)
Juan de Arragonés (C)	Marinero	150 pesos	70 pesos	6 pesos	12 pesos (E)
Diego Cuello (C)	Marinero	150 pesos	70 pesos	6 pesos	12 pesos (E)
Baltazar Pérez (C)	Marinero	150 pesos	70 pesos	6 pesos	12 pesos (E)
Diego Álvarez (C)	Marinero	150 pesos	70 pesos	6 pesos	12 pesos (E)
Miguel de Ugarte (C)	Marinero	150 pesos	70 pesos	6 pesos	12 pesos (E)
Juan Fernández (C)	Marinero	150 pesos	70 pesos	6 pesos	12 pesos (E)
Enrique Francisco (C)	Marinero	150 pesos	70 pesos	6 pesos	12 pesos (E)
Juan de Ibarra (C)	Marinero	150 pesos	70 pesos	6 pesos	12 pesos (E)
Pedro de Castañeda (C)	Marinero	150 pesos	70 pesos	6 pesos	12 pesos (E)
Juan de San Pedro (C)	Marinero	150 pesos	80 pesos	6 pesos	12 pesos (E)
Juan Jaymes (C)	Marinero	150 pesos	80 pesos	6 pesos	12 pesos (E)
Juan Rodríguez (C)	Marinero	150 pesos	80 pesos	6 pesos	12 pesos (E)
Antón de Venecia (C)	Marinero	150 pesos	80 pesos	6 pesos	12 pesos (E)
Andrés de Prada (C)	Marinero	150 pesos	81 pesos	6 pesos	12 pesos (E)
Francisco Martín (C)	Marinero	150 pesos	81 pesos	6 pesos	12 pesos (E)
Juan Granada (C)	Marinero	150 pesos	81 pesos	6 pesos	12 pesos (E)
Diego González (C)	Marinero	150 pesos	81 pesos	6 pesos	12 pesos (E)
Pedro de Miranda (C)	Marinero	150 pesos	81 pesos	6 pesos	12 pesos (E)
Antonio Ximenes (C)	Marinero	150 pesos	81 pesos	6 pesos	12 pesos (E)
Francisco de Villafuerte (B)	Marinero y artillero	180 pesos	170 pesos	6 pesos	12 pesos (E)
Manuel de Candia (B)	Marinero y artillero	180 pesos	170 pesos	6 pesos	12 pesos (E)
Martín de Ganuyz (C)	Marinero y artillero	160 pesos	80 pesos	6 pesos	12 pesos (E)
Juan de Cordillas (C)	Marinero y artillero	160 pesos	100 pesos		

Continúa en la siguiente página

MARINEROS Y GRUMETES DE LA EXPEDICIÓN DE LEGAZPI
(Continuación)

NOMBRE	OFICIO	SALARIO ANUAL(*)	ANTICIPO(*)	DINERO PARA COMIDA(*)	DINERO PARA TRANSPORTE(*)
Felipe Hernández (A)	Grumete	80 pesos	35 pesos	5 pesos	
Domingo Hernández (A)	Grumete	80 pesos	35 pesos	5 pesos	
García de Aguilar (A)	Grumete	80 pesos	35 pesos	5 pesos	
Hernando Díaz (A)	Grumete	80 pesos	35 pesos	5 pesos	
Diego Sánchez (A)	Grumete	110 pesos	40 pesos	4 pesos	12 pesos (E)
Alexo Martín (C)	Grumete	100 pesos	50 pesos	4 pesos	12 pesos (E)
Francisco Martín (C)	Grumete	100 pesos	50 pesos	4 pesos	12 pesos (E)
Ochoa de Arratia (C)	Grumete	110 pesos	50 pesos	4 pesos	12 pesos (E)
Miguel de Herravarría (C)	Grumete	110 pesos	50 pesos	4 pesos	12 pesos (E)
Melchor Merino (C)	Grumete	110 pesos	50 pesos	4 pesos	12 pesos (E)
Cristóbal Plata (C)	Grumete	110 pesos	50 pesos	4 pesos	12 pesos (E)
Diego Sánchez (C)	Grumete	110 pesos	50 pesos	4 pesos	12 pesos (E)

Como hemos podido observar, los marineros recibían un salario anual "...conforme al asiento que con cada uno se ha tomado..."²²⁹ Lo mismo ocurría con los contra maestres²³⁰, los artilleros²³¹, los pajes²³², los oficiales reales²³³, el

²²⁹ "Instrucción que se dio por el Presidente y Oidores...", en *Colección de diarios y relaciones...*, Vol.5: p.150

²³⁰ En la armada iban cuatro contra maestres: Francisco de Astigarribia, Pedro Juan, Nicolás Rodríguez y Moreto; sin embargo, sólo sabemos que el salario anual del primero fue de 200 pesos de oro común. Véase "Libranza de seis mil y novecientos y sesenta y dos pesos...", AGNM, *Mercedes*: vol.7, f. 43-47

²³¹ Los documentos proporcionan información sobre algunos de los artilleros de la expedición de Legazpi: entre los artilleros especialistas iban Francisco Alemán y Maestre Pedro, "artillero e polvorista e sañero", cuyo salario anual era de 200 pesos de oro de minas; entre los marineros-artilleros iban Francisco de Villafuente, Manuel de Candia, Martín de Ganuiz y Juan de Cordillas, los primeros dos con salario anual de 180 pesos de oro común y los otros dos con salario de 160 pesos de oro común; entre los lombarderos, es decir, los artilleros especialistas en el manejo de la lombarda (cañón de gran calibre), iban Juan Vicencio Aragoces y Pedro de Olarza, ambos con salario anual de 150 pesos de oro común. véase "Al Alcalde Mayor de la Veracruz que averigüe lo que un Maestre debe a Francisco Alemán, artillero, y provea que brevemente se le pague oídas las partes." México, 27 de enero de 1563. AGNM, *Mercedes*: vols.5-6, f. 377; véase "Libranza de doscientos pesos de minas a Maestre Pedro, artillero e polvorista." México, 4 de marzo de 1564. AGNM, *Mercedes*: vol.7, f. 329v; véase "Para que los oficiales de la Real Audiencia hagan libranza para la data al Tesorero...". AGNM, *Mercedes*: vol.7, f. 137v; véase "Libranza de 18,756 pesos...". AGNM, *Mercedes*: vol.7, f. 345v; véase "Libranza de seis mil y novecientos y sesenta y dos pesos...", AGNM,

médico-cirujano²³⁴ y el intérprete²³⁵. En cambio, a los capitanes y soldados "...se ha señalado, a cada uno, su socorro²³⁶ por todo el viaje..."²³⁷ Por su parte, los pilotos recibían una cantidad predeterminada por todo el viaje "de ida, estada y vuelta".²³⁸

Mercedes: vol.7, f. 44v-45

²³² Sabemos que en la flota de Legazpi iban dos pajes: Francisco Martín y Francisco Marqués, ambos con un salario anual de 75 pesos de oro común. Véase Libranza de 18,756 pesos..., AGNM, Mercedes: vol.7, f. 343-346v

²³³ Los oficiales Releas de la armada de Legazpi fueron Guido de Lavezars (tesorero), Andrés de Mirandaola (factor) y Andrés Caucheta (contador); sin embargo, sólo sabemos que el salario anual del último fue de 1,000 ducados. Véase "Para que los Oficiales de Su Magestad socorran [a] Andrés Caucheta, Contador de [la expedición a] las Islas del Poniente, con los dos tercios de salario que se le señaló en cada un año." México, 11 de febrero de 1564. AGNM, Mercedes: vol.7, f. 301

²³⁴ En la armada iba un médico cirujano llamado Gabriel Hernández Cabello; recibía un salario anual de 500 pesos de oro común. Véase "Para que se den de la Real Hacienda al Licenciado [Gabriel Hernández Cabello] trescientos pesos." México, 13 de noviembre de 1563. AGNM, Mercedes: vol.7, f. 175

²³⁵ Se trataba de Gerónimo Pacheco, un malayo reclutado en la Nueva España como intérprete de la expedición de Legazpi; recibía un salario anual del 100 pesos de oro común. Véase "Para que a Gerónimo Pacheco...", AGNM, Mercedes: vols.5-6, f. 275v; véase "Para que se le pague a la parte de Gerónimo Pacheco...", AGNM, Mercedes: vol.8, f. 12-12v

²³⁶ El "socorro" no era un salario, sino una cantidad variable que se daba a los capitanes y soldados que participarían en una expedición; se utilizaba "...para comprar algunas cosas que han menester para con mayor comodidad hacer el dicho viaje..." "Libranza de 400 pesos al capitán Diego de Biedma para los ocho oficiales de su compañía." México, 6 de octubre de 1563. AGNM, Mercedes: vol.7, f.105v

²³⁷ "Instrucción que se dio por el Presidente y Oidores...", en *Colección de diarios y relaciones...*, Vol.5: p.150. Cabe señalar que todos los capitanes y soldados colaboraban en la empresa a cambio de una recompensa, aunque ésta no consistía en un salario, sino en una participación -convenida de antemano- en los beneficios de la empresa. En este sentido, los capitanes y los soldados fungían como socios de la empresa, a la que aportaban algo (por ejemplo su trabajo, su dinero, sus armas, sus instrumentos, sus caballos, etc.) y de cuyos beneficios económicos o personales (privilegios otorgados por la Corona) participaban. Véase Carta de Miguel López de Legazpi a Felipe II. Puerto de Navidad, 18 de noviembre de 1564, en *Colección de Documentos Inéditos...*, documento 24, apud. J. Ignacio Rubio Mañé, "La expedición...": p.726; véase José Miranda, *Las ideas y las instituciones...*: p.30-35; véase Francisco Morales Padrón, *Historia del descubrimiento...*: p.248-259; véase Luis Weckmann, *La herencia medieval...*: p.85-112

²³⁸ De los pilotos de la armada de Legazpi sabemos que a Esteban Rodríguez y a Diego Martín se les concedió, a cada uno, un pago de 1,000 ducados por todo el viaje, mientras que a Lope Martín le fue asignado un pago de 700 ducados por el mismo concepto. Véase "Libranza de seis mil y novecientos y sesenta y dos pesos...". AGNM, Mercedes: vol.7, f. 46v; véase "Para que los oficiales de la Real Audiencia hagan libranza para la data al Tesorero...", AGNM, Mercedes: vol.7, f. 137; véase Libranza de 18,756 pesos..., AGNM, Mercedes: vol.7, f. 345v

3.6.-Los enseres de los expedicionarios.

Entre los enseres que los expedicionarios debían llevar consigo para el desempeño de sus actividades tanto en mar como en tierra, estaban los siguientes.

En primer término, era indispensable conseguir o elaborar cartas de marear, que eran mapas donde se representaban los piélagos. Estas cartas contenían datos útiles para la navegación, pues, con base en ellas, se determinaban las rutas tentativas por las que los barcos de una expedición transitarían. En segundo lugar, para la orientación en el océano eran fundamentales las llamadas "agujas" o brújulas, delgadas barritas de metal que, magnetizadas y suspendidas sobre un eje vertical, señalaban la dirección norte-sur magnética en forma horizontal. Por otra parte, el astrolabio y la ballestilla eran instrumentos esenciales, pues permitían a los navegantes conocer su ubicación sobre la superficie terrestre mediante la observación de la altura y posición de los astros.²³⁹

La sonda, pieza de metal (generalmente plomo) o piedra²⁴⁰ amarrada a una cuerda (llamada sondaleza), servía para medir la profundidad del lecho marino y para conocer la composición o naturaleza del mismo. Para esto último era necesario perforar el extremo inferior del escandallo y

²³⁹ Para la expedición de Legazpi se encargaron 3 cartas de navegar con sus compases, 18 "agujas" inantadas, 3 astrolabios, 3 ballestillas y 3 "regimientos" (libros con las reglas de pilotaje). Véase "Memoria de lo que Juan de la Isla ha de comprar...", apud. Luis Muro. "La expedición Legazpi-Urdaneta...": p.193

²⁴⁰ Esta pieza de metal o de piedra se conoce como escandallo, y es la parte de la sonda que sirve para reconocer la profundidad del mar y para recoger muestras del fondo.

llenar el orificio con sebo para que a él se adhiriera el material (arena, barro, conchas, etc.) que había en el fondo del mar²⁴¹. Para la expedición de Legazpi se adquirieron cuatro sondas de plomo²⁴².

La llamada "ampolleta" o reloj de arena era otro de los objetos necesarios en los viajes a través del mar, y servía para medir periodos cortos de tiempo²⁴³, pues los largos eran determinados con base en la observación de la posición angular del Sol (para el día) y de las estrellas (para la noche). Cabe señalar que la exactitud de los relojes de arena dependía de la atención de quien cuidase de darles la vuelta.

Además de los instrumentos referidos, Miguel López de Legazpi encargó para la cámara de la nave capitana una colección de libros de náutica, en la cual destacaban las famosas obras de Martín Fernández de Enciso, Francisco Falero, Pedro de Medina y Martín Cortés.²⁴⁴

²⁴¹ Al respecto, véase John H. Parry, *El descubrimiento del mar*, p.62-63; véase John R. Hale, *La Edad de la Exploración*, México, Ediciones Culturales Internacionales, 1988: p.78; véase "Catálogo", en José Ignacio González-Alier Hierro et al., *Carlos V...*: p.285-286; véase Manuel Sellés, *Instrumentos de navegación. Del Mediterráneo al Pacífico*, Barcelona, Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente/Centro Nacional de Información Geográfica/Ministerio de Educación y Ciencia/CSIC/Lunverg, 1994: p.19; véase José Luis Martínez, *Viajeros de Indias...*: p.94

²⁴² Véase Libranza de 18,756 pesos..., AGN, Mercaderes: vol.7, f. 345

²⁴³ El día de trabajo en los barcos se dividía en seis "guardias" o "cuartos" de cuatro horas cada uno; el reloj de arena se utilizaba para determinar el momento en que finalizaba una "guardia" y comenzaba otra. Véase Richard Humble, *La aventura del mar...*, Vol. II: p.96; véase John R. Hale, *La Edad de la Exploración*: p.78; véase Samuel Eliot Morison, *The European Discovery of America...*: p.163-164; véase Gonzalo Fernández de Oviedo y Valdés, *Historia general y natural...*: f. CLXVIII

²⁴⁴ Véase José Sanz y Díaz, López de Legazpi...: p.24-25; véase Enrique Cárdenas de la Peña, "Navegación y medicina en el siglo XVI" (Parte III), en *Boletín Bibliográfico de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público*, México, año XVI, núm.438, 1° mayo 1970: p.5; véase "Memoria de lo que Juan de la Isla ha de comprar...", apud. Luis Muro, "La expedición Legazpi-Urdaneta...": p.193. a) *La Suma de geografía*, escrita por el español Martín Fernández de Enciso y publicada en 1519 en Sevilla, constituye el primer tratado "moderno" de navegación y la primera descripción

En cuanto a los accesorios militares, los expedicionarios debían procurarse armas "blancas" como cuchillos y espadas, armas de tiro como ballestas y armas de fuego como arcabuces²⁴⁵. Asimismo, convenía que llevaran consigo coseletes (coraza ligera que usaban los soldados), celadas (pieza de la armadura que servía para cubrir y proteger la cabeza), morriones (parte de la armadura que estaba hecha en forma de casco y que cubría la cabeza), y cotas de malla (armadura hecha de malla de hierro)²⁴⁶.

geográfica del Nuevo Mundo. El objetivo de esta obra era proporcionar a los pilotos y demás marineros informes geográficos y astronómicos que les permitieran proseguir la tarea del descubrimiento. La obra comienza con un tratado de la esfera celeste, seguido por tablas de declinación del Sol y de la Estrella Polar, para finalizar con una descripción geográfica del mundo conocido, incluyendo el Nuevo Mundo recién descubierta. La *Suma de geografía* fue reditada en 1530 (Alcalá de Henares) y en 1546 (Sevilla). b) Francisco Falero llegó a España junto con su hermano Ruy Falero y con Fernando de Magallanes; en 1519 entró al servicio de Carlos I de España y en 1535 publicó en Sevilla su *Tratado de la Esfera y del arte de marear con el regimiento de las alturas*. La primera parte del *Tratado* se ocupa de la esfera celeste, mientras que la segunda está dedicada al "arte de navegar". c) Pedro de Medina, uno de los examinadores de la Casa de Contratación de Sevilla, escribió el *Arte de navegar*. Esta obra, publicada en 1545 (Valladolid) con la aprobación del piloto mayor y los cosmógrafos de la Casa, era una compilación de los principales conocimientos cosmográficos de la época aplicables a la navegación práctica. El *Arte de navegar* está compuesto por 14 capítulos en que el autor aborda los siguientes temas: orden y composición del Universo; el mar y sus movimientos; las mareas y las señales para conocer las tormentas; los vientos; la confección de cartas de marear; la altura del Sol y tablas sobre ello; la altura de la Estrella Polar y de la Cruz del Sur; la "aguja de marear"; la luna y sus efectos sobre la navegación; climas y estaciones. Esta obra fue traducida al italiano, francés, flamenco e inglés. Con el objeto de facilitar y simplificar la enseñanza de pilotos, Pedro de Medina publicó en 1552 (Sevilla) un compendio de su obra bajo el título de *Regimiento de navegación* (reeditada en 1563, y traducida y editada en Londres en 1561, 1572, 1579, 1584, 1596, sin contar otras ediciones en siglos posteriores). d) El *Breve compendio de la sphaera y de la arte de navegar*, escrito por Martín Cortés, fue comenzado en Cádiz en 1545, pero fue terminado y publicado formalmente hasta 1551 (Sevilla). Esta obra trata los siguientes temas: la composición del mundo; los principios universales para el "arte de navegar"; los movimientos del Sol y de la Luna; composición y uso de instrumentos de navegación. La teoría más notable de Martín Cortés consistió en suponer que la variación de la brújula se debía a un polo magnético diferente del terrestre. El *Breve compendio...* fue reeditado en 1556 (Sevilla); también fue traducido al inglés y editado en 1561 (Inglaterra), con varias reediciones en el siglo XVI y en siglos posteriores. Véase Clarence H. Haring, *Comercio y navegación...*: p.48, 386-387; véase Luisa Martín Merás, *Cartografía marítima hispana...*: p.135-151; véase Mariano Cuesta Domingo, "La influencia de la náutica española en Europa", en José Ignacio González-Alier Hierro et al. *Carlos V...*: p.57-70

²⁴⁵ Las dos compañías de soldados que integraron la expedición fueron dotadas con 300 arcabuces. Véase Carta del virrey Luis de Velasco a Felipe II, México, 25 de febrero de 1564, en *Colección de Documentos Inéditos...*, documento 19, *apud*. J. Ignacio Rubio Marín, "La expedición...": p.720

²⁴⁶ Véase "Derrotero muy especial...", en *Colección de Documentos Inéditos...*, documento 17, *apud*. J. Ignacio Rubio Marín, "La expedición...": p.686; véase Libranza de 18,756 pesos..., AGNM, *Mercedes*: vol.7, f. 344v

Evidentemente, tanto el armamento como los accesorios para la protección del cuerpo iban de acuerdo con la jerarquía de cada persona.

En otro orden, era importante cargar con suficiente hilo y agujas para coser, pues éstos eran los únicos recursos con que contaban los navegantes para reparar las velas en caso de que éstas se dañasen durante la travesía. Además era conveniente llevar hilo para fabricar chinchorros²⁴⁷, pues la pesca constituía una valiosa fuente de alimento fresco durante los viajes por mar.

Cabe destacar que, para la expedición organizada por el virrey Luis de Velasco, todos los enseres aludidos en el presente apartado tuvieron que ser importados a la Nueva España desde la metrópoli²⁴⁸.

3.7.-La carga de los navios: provisiones y rescates.

Hernando Botello, alcalde mayor de Autlán, desempeñó un papel fundamental en el aprovisionamiento de la armada, pues estuvo encargado de preparar las sementeras de trigo para el bizcocho y de comprar y criar el ganado porcino para

²⁴⁷ El chinchorro es una red de pescar a manera de barredera. Para la expedición de Legazpi se compraron 66 libras de hilo "galludero". Véase "Libranza de seis mil y novecientos y sesenta y dos pesos...", AGNM, Mercedes: vol.7, f. 45v. El galludo es una especie de tiburón que abunda en las costas de España y de Marruecos. Por ello, es probable que el llamado "galludero" haya sido un hilo grueso y resistente, utilizado, entre otras cosas, para pescar grandes especies.

²⁴⁸ Véase "Derrotero muy especial...", en Colección de Documentos Inéditos..., documento 17, apud. J. Ignacio Rubio Mañé, "La expedición...": p.686-687; véase Gonzalo Gómez de Cervantes. *Vida económica y social de Nueva España*. México, Porrúa, 1944: p.96-99; véase José Sanz y Díaz. *López de Legazpi...*: p.24

elaborar el tocino que serviría de bastimento.²⁴⁹ Por su parte, Alonso Martínez²⁵⁰ se ocupó de organizar, en los actuales Michoacán y Jalisco, la cosecha del trigo cuya harina sería empleada en la elaboración del bizcocho. Asimismo, fue de su competencia la compra de tocino, manteca y queso, víveres necesarios para el sustento de los expedicionarios.²⁵¹ Cabe señalar que para segar el trigo, cribarlo²⁵² y cernir la harina destinada a la elaboración del bizcocho, se compraron 24 hoces, 4 harneros²⁵³, 96 cedazos²⁵⁴ "con sus aros doblados" y 36 aros de repuesto²⁵⁵.

La escuadra al mando de Legazpi llevaba, además de bizcocho, tocino, manteca y queso, provisiones de cecina, pescado, haba, garbanzo, aceite, vinagre, vino y agua.²⁵⁶ Y aunque no sabemos qué cantidad de alimentos y bebidas fue

²⁴⁹ Véase "Prorrogación de los doscientos y cinquenta pesos que se señalaron el año pasado a Hernando Botello, por el cargo que tiene en el aviamiento y despacho de la armada, por otro año desde que se cumplió el pasado, agüto que prosiguió y sirve." México, 16 de marzo de 1564. AGNM, Mercedes: vol.7, f. 351v

²⁵⁰ Alonso Martínez, alcalde mayor de Michoacán, sustituyó a Juan Pablo de Carrión como responsable de la preparación de la armada de Legazpi. Ello puesto que, desde el 2 de julio de 1563, Carrión fue suspendido de su cargo en el puerto de Navidad. Véase "Comisión que se da al Bachiller [Alonso] Martínez para lo tocante al aviamiento de lo de la armada." México, 2 de julio de 1563. AGNM, Mercedes: vols.5-6, f.552-553v

²⁵¹ Véase "Comisión al Bachiller [Alonso] Martínez sobre lo del Puerto de la Navidad." Tenantitlán [hoy San Ángel, en la Ciudad de México], 23 de junio de 1563. AGNM, Mercedes: vols.5-6, f. 531v-532; véase "Comisión que se da al Bachiller [Alonso] Martínez para lo tocante al aviamiento de lo de la armada." México, 2 de julio de 1563. AGNM, Mercedes: vols.5-6, f.552-553v

²⁵² Limpiar el trigo u otra semilla del polvo, tierra y demás impurezas.

²⁵³ Utensilio que sirve para limpiar semillas, separando las partes menudas de las gruesas.

²⁵⁴ Utensilio formado por una tela metálica o de tejido, sujeta por un aro, que se utiliza a manera de colador para limpiar el trigo.

²⁵⁵ Véase "Libranza de seis mil y novecientos y sesenta y dos pesos...", AGNM, Mercedes: vol.7, f. 45v-46; véase Libranza de 18,756 pesos..., AGNM, Mercedes: vol.7, f. 343v

²⁵⁶ Véase "Instrucción que se dio por el Presidente y Oidores...", en Colección de diarios y relaciones..., Vol.5: p.148. Según José Sanz, en la armada de Legazpi también fueron embarcados algunos caballos, cerdos, cabras, gallinas y otros animales vivos. Sin embargo, no hemos hallado ninguna referencia documental al respecto. Véase José Sanz y Díaz. López de Legazpi...: p.22-24

embarcada en los navíos, conocemos valiosos detalles acerca de las raciones que Legazpi señaló para los expedicionarios:

"...las raciones que se han de dar a la gente de mar y tierra es la siguiente: a cada soldado una libra de carne; los días que fuere pescado su libra de pescado entre dos personas, que es a media libra cada soldado, y haba y garbanzo con ello, y a la tarde un poco de queso y el bizcocho se ha de dar cada sábado para toda la semana. Ytem tres quartillas de agua a cada soldado cada día. Ytem, por la orden de arriba daréis a los marineros su ración de bizcocho que es a libra y media cada marinero y un azumbre de agua cada día, y en la carne y pescado igualmente con los soldados y cuando alguna noche con tormenta o con tiempo forzoso hubiere trabajo excesivo daréis de almorzar demás de lo ordenado y esta orden tendréis [y] guardaréis hasta que otra cosa os sea mandado."²⁵⁷

Además del matalotaje aludido, la flota llevaba un importante cargamento de "rescates", es decir, de mercaderías destinadas al intercambio o al comercio. Según el virrey Luis de Velasco, los rescates servirían para demostrar a los naturales de las islas asiáticas que los expedicionarios iban en son de paz. Asimismo, aseguraba que intercambiar los rescates por artículos de valor (principalmente especias) permitiría compensar parte de los gastos de la armada.²⁵⁸

Para la expedición de Legazpi fueron adquiridos rescates por la elevada suma de 12,000 pesos de oro de minas. Entre ellos había sedas, paños (tela de lana), granas (pañó fino), lienzo (tela de algodón), tafetanes (tela delgada de seda), mantelería, bonetes (gorro de cuatro

²⁵⁷ Instrucciones de Miguel López de Legazpi. México, 22 de noviembre de 1564, en Bernardo García Martínez, *et al. Historia y sociedad en el mundo de habla española. Homenaje a José Miranda*. México, El Colegio de México, 1970: 214. La libra equivale a 460 gramos; la quartilla o el cuartillo, a 0.5 litros; el azumbre, a 2 litros.

²⁵⁸ Véase "Libranza en la Real Hacienda de los XII M [12,000] pesos de minas que se han de emplear en el rescate de la jornada." México, 2 de abril de 1563. AGNM, *Mercedes*: vols.5-6, f. 430-431

picos), sombreros, vestidos, grana cochinilla, azogue, margaritas (especie de perla corriente), cuentas de vidrio, hachas, cuchillos, tijeras, espejos, peines, cascabeles y naipes.²⁵⁹

4.-La demora en la partida de la expedición: las justificaciones hacia 1564.

No obstante que el virrey Luis de Velasco había calculado que la armada destinada a las Islas Filipinas zarparía del puerto de Navidad a finales de 1561, surgieron diversos contratiempos que demoraron la partida de la expedición. El 13 de febrero de 1563, Felipe II escribió una carta en que apresuraba al virrey para despachar la flota referida; por su parte, en septiembre del mismo año, Velasco envió al rey un escrito mediante el cual explicaba las causas por las que los barcos no habían abandonado aún las costas de la Nueva España²⁶⁰.

A principios de 1564, Velasco comunicó a Felipe II²⁶¹ que la expedición continuaba retrasada y que ello obedecía a lo siguiente: que había sido necesario esperar todo el año

²⁵⁹ Véase "Libranza en la Real Hacienda de los XII M [12,000] pesos de minas...", AGNM, *Mercedes*: vols.5-6, f. 430-431; véase "[Para que se lleven al puerto de Navidad] los XII [12] mil pesos de los rescates para la armada." México, 8 de marzo de 1564. AGNM, *Mercedes*: vol.7, f.335v; véase Libranza de 18,756 pesos..., AGNM, *Mercedes*: vol.7, f. 345; véase Luis Muro, "La expedición Legazpi-Urdaneta...": p.197-198

²⁶⁰ Parece ser que ambas cartas, la de Felipe II fechada el 13 de febrero de 1563 y la del virrey Velasco escrita en septiembre del mismo año, están perdidas, pues varios investigadores las han buscado sin éxito. De cualquier manera, es posible saber de su existencia y contenido general gracias a otra carta escrita por el propio virrey Velasco en 1564: véase Carta del virrey Luis de Velasco a Felipe II. México, 25 de febrero de 1564, en *Colección de Documentos Inéditos...*: documento 19, apud. J. Ignacio Rubio Mañé, "La expedición...": p.719-720

²⁶¹ Véase Carta del virrey Luis de Velasco a Felipe II. México, 25 de febrero de 1564, en *Colección de Documentos Inéditos...*: documento 19, apud. J. Ignacio Rubio Mañé, "La expedición...": p.719-720

de 1563 para recoger la cosecha de trigo y elaborar el bizcocho; que había sido menester acopiar gran cantidad de provisiones procedentes de diversos lugares; que aún no llegaban al puerto de Navidad los cañones, arcabuces y municiones procedentes de Veracruz; que era conveniente esperar el tiempo de seca para embarcar los bastimentos, pues la lluvia los echaría a perder.

Cabe señalar que los bastimentos, junto con algunos enseres delicados, se encontraban almacenados en la Ciudad de México, pues de haber permanecido en el puerto de Navidad mientras terminaba la construcción de los navíos, seguramente se hubieran podrido a causa de la humedad propia de las regiones costeras. Por ello, era conveniente esperar a que los barcos fueran botados para, entonces, transportar los víveres y enseres a la costa y cargarlos de inmediato en los pañoles²⁶².

Pese a los retrasos referidos, Luis de Velasco aseguraba que la flota estaría lista para zarpar el mismo año de 1564, aunque comunicaba al rey que no podría acudir personalmente al despacho de la misma, pues, además de que se encontraba enfermo, debía permanecer en la Ciudad de México para rendir cuentas de su gobierno al Visitador²⁶³

²⁶² Los pañoles son los compartimientos de un buque; en ellos se guardan víveres, municiones, pertrechos, etc.

²⁶³ El visitador era el funcionario encargado de hacer visitas de inspección. En épocas posteriores, los visitadores fueron nombrados por el Presidente de la Audiencia, y eran los oidores más antiguos de la misma. Cada tres años se nombraba un nuevo visitador, cuyas obligaciones eran tomar cuentas al virrey y examinar las diversas regiones del virreinato.

Jerónimo de Valderrama²⁶⁴. No obstante, manifestaba que uno de sus hijos, también llamado Luis de Velasco²⁶⁵, se quedaría en Navidad para apresurar la partida de la expedición.

5.-Los derroteros hacia las Filipinas.

En 1561, fray Andrés de Urdaneta envió a Felipe II un documento con los derroteros que, según su parecer, debía seguir la expedición rumbo a las Islas Filipinas²⁶⁶. Su gran experiencia y sus amplios conocimientos náuticos le permitieron proyectar, con base en las características meteorológicas de cada época del año, tres distintas rutas para viajar de la Nueva España a las Islas del Poniente, mismas que a continuación se detallan.

A) *Primer derrotero.* Si la expedición partía de la Nueva España entre octubre y noviembre, la flota debía navegar 600 leguas hacia el suroeste hasta llegar a los 14°30' latitud norte, y entonces seguir en línea recta hacia el oeste hasta encontrar la isla de San Bartolomé²⁶⁷, donde

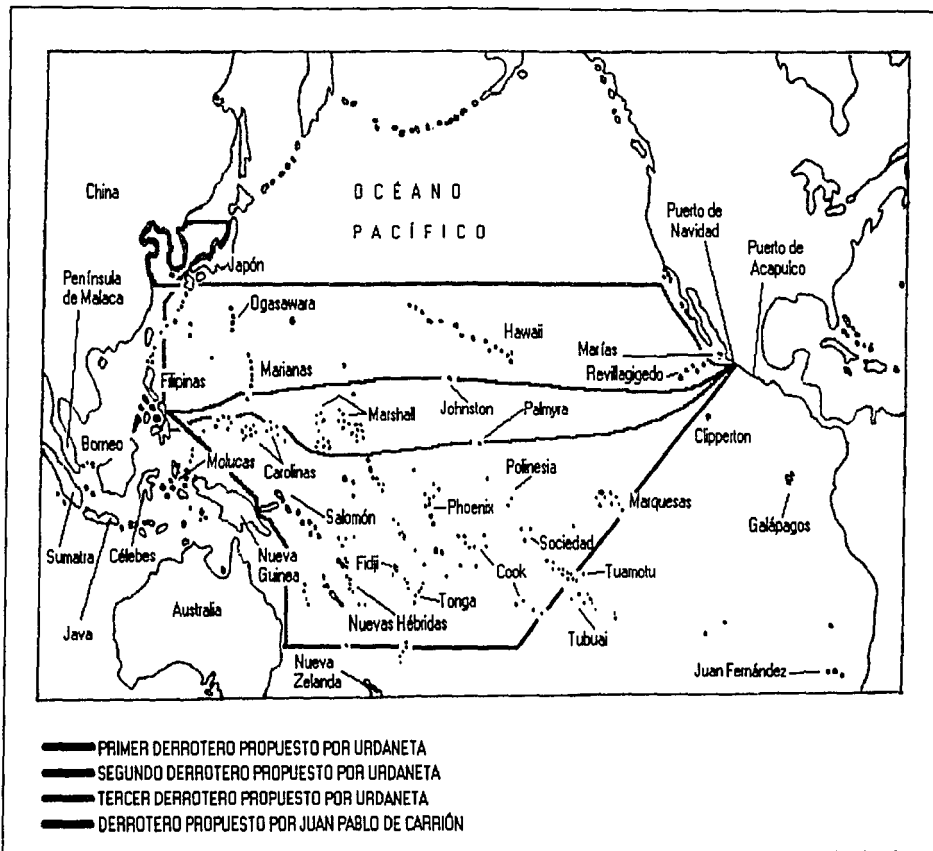
²⁶⁴ Jerónimo de Valderrama (?-1569) formó parte del Consejo de Indias desde 1560, y en 1563 llegó a la Nueva España en calidad de Visitador. Tuvo diversos problemas con Luis de Velasco, pues informó a Felipe II de lo que él consideraba desaciertos del gobierno virreinal de aquél. Entre 1564 y 1566 presidió la Audiencia de México, y en 1566 regresó a España para ocupar nuevamente su puesto en el Consejo de Indias.

²⁶⁵ Este Luis de Velasco, hijo del entonces virrey de la Nueva España, también fue virrey de la Nueva España en dos ocasiones, una entre 1590 y 1595, y otra entre 1607 y 1611. En el intermedio de esos dos periodos, fue virrey del Perú.

²⁶⁶ Véase "De la navegación que se ha de hacer" [Escrito por fray Andrés de Urdaneta]. México, 1561, en *Colección de Documentos Inéditos...*, documento 18, apud. J. Ignacio Rubio Mañé, "La expedición...": p.688-692

²⁶⁷ La llamada Isla de San Bartolomé, hoy Johnston, fue descubierta por la expedición de Alvaro de Saavedra Cerón; está situada al sur de las Islas Hawaii y en la actualidad pertenece a los Estados Unidos de América.

MAPA III. DERROTOS PROPUESTOS POR FRAY ANDRÉS DE URDANETA Y POR JUAN PABLO DE CARRIÓN PARA NAVEGAR DE LA NUEVA ESPAÑA A LAS ISLAS FILIPINAS



los expedicionarios recogerían leña y llenarían los toneles de agua potable. Posteriormente, el recorrido debía continuar hacia el oeste-suroeste para alcanzar los 13° latitud norte y luego proseguir en línea recta hacia el oeste en busca de la isla de Botaha²⁶⁸. Por último, las embarcaciones debían ser conducidas hasta los 11° latitud norte, paralelo por el que navegarían en forma horizontal rumbo al poniente hasta llegar a las Islas Filipinas.

B) *Segundo derrotero*. Si la expedición partía de la Nueva España entre el 10 de noviembre y el 20 de enero, la flota debía navegar en dirección suroeste hasta los 25° o 30° latitud sur, y entonces seguir en línea recta hacia el occidente hasta encontrar Nueva Guinea, pues se pensaba que esta isla se extendía hasta aquellos paralelos²⁶⁹. Posteriormente, el recorrido debía continuar hacia el noroeste para llegar a las Filipinas. Urdaneta señalaba que la navegación por el hemisferio sur habría de hacerse "en tiempo de equinoccio" (es decir, antes de la llegada del solsticio), pues de lo contrario la expedición se enfrentaría a grandes calmas, es decir, a la escasez de vientos.

C) *Tercer derrotero*. Si la expedición no salía de la Nueva España antes del 20 de enero, debía aplazar su partida

²⁶⁸ Botaha es una de las llamadas Islas de los Ladrones, hoy Marianas; es posible que se trate de la isla de Rota o de la de Guam, ambas ubicadas en el extremo meridional de las Marianas.

²⁶⁹ En realidad los paralelos 25° y 30° latitud sur atraviesan Australia y no Nueva Guinea, aunque la gran cercanía entre ambos territorios explica tal confusión.

hasta marzo en espera de condiciones favorables para la navegación. Llegado el momento propicio, la flota zarparía hacia el Polo Norte costeando el litoral de la Nueva España, que corre en dirección oeste-noroeste, hasta llegar a los 35° o 37° latitud norte. Entonces navegaría en línea recta hacia el poniente en busca de China, cuyas costas serían exploradas rumbo al septentrión hasta llegar a la altura de Japón. Posteriormente los navios serían conducidos hacia el sur para alcanzar las Filipinas; en caso de no encontrarlas, la armada debía descender al paralelo 13° latitud norte (en que se encuentra la referida isla de Botaha) y navegar hacia el occidente hasta localizar aquel archipiélago.

Ahora bien, respecto al tornaviaje -es decir, el viaje de regreso de las Filipinas a la Nueva España-, Urdaneta consideraba que éste debía emprenderse poco antes de que diera inicio la época del año cuyas condiciones meteorológicas permitían la navegación entre ambos extremos del Océano Pacífico:

"...y a esta causa hemos de partir de allá [de las Filipinas], de manera que quando entraren los tiempos prósperos nos tomen más acá si pudiéremos de las Islas de los Ladrones, y no que esperemos en los puertos de las Islas Filipinas a los tiempos prósperos, que son los vendavales, aunque hagamos esta primera navegación a fuerza de brazos, por que si no hacemos así podría ser que nos acaeciese lo que a los pasados, o que tuviésemos, llegando allá tarde, de esperar a otro año, lo qual sería muy gran inconveniente, así por haber en aquella mar de las islas mucho gusano que echa a perder los navios, como porque en este comedio podrían tener los portugueses noticia de nosotros, de lo qual podría reanudar algún daño, demás que para estar mucho tiempo entre los naturales de aquellas islas son algo de mala desistión [decisión]..."²⁷⁰

²⁷⁰ "De la navegación que se ha de hacer", en Colección de Documentos Inéditos..., documento 18, apud. J. Ignacio

Cabe señalar que Juan Pablo de Carrión no estaba de acuerdo con los derroteros propuestos por Urdaneta, pues consideraba demasiado arriesgado ensayar nuevas rutas para llegar a las Filipinas. Por ello, sugería recorrer la misma vía que siguieron las expediciones de Alvaro de Saavedra Cerón y de Ruy López de Villalobos.²⁷¹ Sin embargo, Luis de Velasco optó por el proyecto del padre Urdaneta.

6.-Las nuevas instrucciones para la expedición a las Filipinas.

A la muerte del virrey Velasco²⁷², acaecida el 31 de julio de 1564, el despacho de la flota destinada a las Filipinas quedó a cargo del Visitador Valderrama y de la Audiencia de México, siendo que esta última asumió las funciones de gobierno²⁷³ mientras llegaba el nuevo virrey.

La Audiencia no acató puntualmente las disposiciones de Luis de Velasco relativas al envío de la expedición a las Islas del Poniente, pues emitió nuevas instrucciones al respecto²⁷⁴. Una de ellas, fundamental, se refería a la ruta

Rubio Mañé, "La expedición...": p.690-691

²⁷¹ Véase Carta de Juan Pablo de Carrión a Felipe II. México, 11 de septiembre de 1564, en *Colección de Documentos Inéditos...*, documento 23, apud. J. Ignacio Rubio Mañé, "La expedición...": p.692-695

²⁷² Como detalle curioso del funeral del virrey Velasco, Juan Suárez de Peralta refiere que "...se le hizo más solemne que se ha visto, ayudando mucho a la grandeza y maravilla de él ver todos los soldados, que estaban para ir a las Filipinas, y el general, ir armados al entierro, con banderas negras e insignias de luto, las cajas sordas, arrastrando las picas y banderas. Fue cosa muy de ver..." Juan Suárez de Peralta. *Tratado del descubrimiento de las Indias*. (Noticias históricas de la Nueva España). México, Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, 1990: p.179

²⁷³ La Audiencia gobernadora rigió la Nueva España entre 1564 y 1566, y estuvo compuesta por Jerónimo de Valderrama (presidente), Francisco Ceynos, Pedro de Villalobos, Jerónimo de Orozco, Vasco de Puga y Luis de Villanueva y Zapata.

²⁷⁴ Ello no significaba que la Audiencia de México hubiese actuado al margen de la ley, pues como el propio Luis de Velasco lo expresó en su testamento, los oidores tenían la facultad de corregir y cambiar las instrucciones relativas a

que debía seguir la armada para llegar al sureste asiático a través del Océano Pacífico.

Como ya se señaló, Velasco había ordenado hacer la navegación a las Filipinas con base en los derroteros propuestos por Urdaneta; de esta forma, si las embarcaciones zarpaban del puerto de Navidad entre el 10 de noviembre y el 20 de enero, debían dirigirse hacia el sureste hasta encontrar Nueva Guinea y, entonces, navegar en dirección noroeste para alcanzar las Islas del Poniente. Sin embargo, aunque en efecto todo indicaba que los navíos se harían a la vela a finales de 1564, la Audiencia descartó la ruta proyectada por el padre Urdaneta y dispuso -como en su momento lo había recomendado Juan Pablo de Carrión- seguir aquella que había recorrido la expedición de Ruy López de Villalobos. Es importante tomar en cuenta que, al igual que Felipe II, los oidores novohispanos continuaban convencidos de que las Filipinas correspondían legalmente a España.

Ahora bien, el 1º de septiembre de 1564, Miguel López de Legazpi recibió en la Real Audiencia las instrucciones referentes al mencionado cambio de ruta a las Filipinas²⁷⁵; el documento venía cerrado, y debía ser leído sólo cuando los barcos de la armada se hubiesen alejado de la costa de

la expedición a las Filipinas. Véase "Testamento de don Luis de Velasco." México, 16-27 de julio de 1564. AGNM, Bienes Nacionales: legajo 446, expediente 9, f. 20v

²⁷⁵ Véase "Instrucción que se dio por el Presidente y Oidores...", en Colección de diarios y relaciones..., Vol.5: p.147-171; véase Carta de la Real Audiencia a Felipe II. México, 12 de septiembre de 1564, en Colección de Documentos Inéditos..., documento 22, apud. J. Ignacio Rubio Mañé, "La expedición...": p.723-725

la Nueva España. Así, Urdaneta no se enteró de la muda de derrotero sino hasta que estuvo en alta mar.²⁷⁶

7.-La travesía de la Nueva España a las Filipinas.

La armada capitaneada por Miguel López de Legazpi zarpó del puerto de Navidad la madrugada del 21 de noviembre de 1564, navegando en dirección suroeste conforme lo había dispuesto en su momento el virrey Luis de Velasco.²⁷⁷

El 25 de noviembre de 1564, cuando la flota se encontraba navegando por el Pacífico a una distancia de 100 leguas de la costa de la Nueva España, Miguel López de Legazpi abrió el documento que contenía las instrucciones²⁷⁸ de la Real Audiencia de México. Después de leerlo, ordenó a sus hombres lo siguiente:

...por cuanto desde que salimos del puerto de La Navidad hemos traído la derrota al sudeste y ahora en cumplimiento de la Instrucción Real se ha acordado, con parecer de todos los capitanes y pilotos, que se haga diferente derrota de la que hemos traído hasta aquí. Por ende mando que los capitanes y pilotos de los navios guarden en la navegación la instrucción siguiente: Primeramente, hagan su derrota y vía al hueste cuarta al sudeste hasta ponerse en la altura de nueve grados; de allí corran derechamente en busca de las islas Filipinas al hueste y antes de llegar a las Islas Filipinas se ha de buscar la isla de los Reyes...[...]...y en el camino buscarán [las Islas de] los Matalotes que están en diez grados...[...]...y de allí irán a la

²⁷⁶ El documento referido fue abierto el 25 de noviembre de 1564, cuatro días después de que la armada zarpó del puerto de Navidad. Véase "Relación circunstanciada...", en *Colección de diarios y relaciones...*, Vol.5: p.48

²⁷⁷ Véase "Relación circunstanciada...", en *Colección de diarios y relaciones...*, Vol.5: p.48; véase "Derrotero de los Pilotos Jaymes Martínez y Diego Martín del viaje [sic] y descubrimiento de las yslas del Poniente", en Luis Muro. *La expedición Legazpi-Urdaneta a las Filipinas (1557-1564)*. México, Secretaría de Educación Pública, 1975 (Sep/Setentas, 179): p.146

²⁷⁸ Véase "Instrucción que se dio por el Presidente y Oidores...", en *Colección de diarios y relaciones...*, Vol.5: p.147-171

isla de los Arrecifes...[...]...y de allí proseguirán su viaje como dicho es hasta las Filipinas..."²⁷⁹

Atendiendo a las órdenes de Legazpi, la armada navegó en dirección oeste "cuarta"²⁸⁰ al sudoeste" hasta el 29 de noviembre. Cada noche, como lo había dispuesto el propio Legazpi, el patache *San Lucas* se adelantaba al resto de las embarcaciones y se situaba frente a la proa del navío *San Pedro* para explorar y sondear las aguas. Hubo días en que el *San Lucas* amaneció muy lejos (hasta dos leguas) de la flota, y por ello Legazpi ordenó a Lope Martín, piloto de aquel patache, mantener su embarcación a media legua de la nao capitana. No obstante, la noche del 29 de noviembre el *San Lucas* volvió a apartarse de la escuadra y desapareció. Los otros tres navíos -el *San Pedro*, el *San Pablo* y el *San Juan*-siguieron navegando hacia las Filipinas; sus tripulantes esperaban encontrar en el camino al patache *San Lucas*, pues sospechaban que este barco se había adelantado por culpa o distracción del piloto Lope Martín.²⁸¹

Según la relación escrita por el capitán Alonso de Arellano²⁸², el *San Lucas*, después de separarse de la flota,

²⁷⁹ Instrucciones de Miguel López de Legazpi respecto al derrotero que ha de seguir la armada rumbo a las Filipinas. Goffio [sic] de la Mar del Sur, 25 de noviembre de 1564, en Bernardo García Martínez, *et al. Historia y sociedad en el mundo de habla española...*: p.215-216. Aunque las llamadas Islas de los Reyes, De los Matajotes y De los Arrecifes no conservan ya estos nombres, es muy probable que se trate de algunas de las actuales islas de la Micronesia, grupo ubicado al oeste de las islas Marshall.

²⁸⁰ Generalmente, la rosa de los vientos estaba compuesta por 8 principales rumbos, de manera que el espacio angular entre cada rumbo era de 45°. Así, la "cuarta" (es decir, la cuarta parte) de un rumbo equivalía a 11.25°.

²⁸¹ Véase "Relación circunstanciada...", en *Colección de diarios y relaciones...*, Vol.5: p.49

²⁸² Se trata de la "Relación mui singular y circunstanciada hecha por don Alonso de Arellano, capitán del Patax *San Lucas* de la Armada del General Miguel López de Legazpi, que salió del Puerto de Navidad para el descubrimiento de las Islas del Poniente en 19 [debe decir 21] de noviembre de 1564, siendo piloto de él Lope Martín vecino de Ayamonte: de la Navegación que hizo desde la noche del día 1° de diciembre siguiente que se separó con una tormenta mui furiosa del Sudoeste que les sobrevino, hasta 9 de agosto de 1565, que arribó al dicho Puerto de Navidad, sin haberse juntado con el Armada, después de pasar infinitos trabajos en su busca, así en la Isla de

prosiguió hacia el poniente sobre los 9° latitud norte y, tras hacer escala en algunas islas²⁸³, el 30 de enero llegó a Mindanao, una de las Filipinas.²⁸⁴

La escuadra, sin el patache *San Lucas*, continuó avanzando por la derrota del oeste "cuarta sudoeste"; después de enfrentar algunas calmas y aguaceros, el 18 de diciembre alcanzó los 9° latitud norte y, entonces, Legazpi ordenó tomar el rumbo del oeste para transitar por aquel paralelo. Cabe señalar que, durante esta etapa del viaje, la navegación resultó un tanto complicada, pues

"...los Pilotos jamás se concertaron en el tomar [de la altura angular] del Sol, sino que siempre diferían unos de otros un cuarto y algunas veces más...[...]. Pero todos iban errados y desatinados, y desta manera echaban sus singladuras²⁸⁵ más camino del que los navios andaban..."²⁸⁶

Pese a las discrepancias aludidas, la travesía prosiguió sin mayores contratiempos. El 9 de enero de 1565, navegando a 10° latitud norte, los expedicionarios avistaron tierra; se trataba de una isla de reducidas proporciones, habitada y con abundancia de árboles y palmeras. Los navíos fueron conducidos hasta el pequeño territorio en busca de

Mindanao y otras muchas que reconocieron en aquel grande Archipiélago de las Filipinas, como en la penosa y dilatada navegación que hicieron de yda y vuelta." Esta relación se halla en el Archivo General de Indias, en Sevilla, y permanece inédita.

²⁸³ Se trata de algunas de las actuales islas de la Micronesia, grupo ubicado al oeste de las Islas Marshall.

²⁸⁴ Véase *Copia de una carta venida de Sevilla a Miguel Salvador de Valencia. La qual narra el venturoso descubrimiento que los Mexicanos han hecho, navegando con la armada que su Magestad mandó hazer en México. Con otras cosas maravillosas, y de gran provecho para toda la Christianidad: son dignas de ser vistas y leydas. En Barcelona. Per Pau Cortey, 1566.* Edición facsimilar de la de 1566. Madrid, Yagües, 1958: p. 1-2; véase Mariano Cuevas. *Monje y marino...*: p.211-238

²⁸⁵ Distancia recorrida por una embarcación en 24 horas.

²⁸⁶ "Relación circunstanciada...", en *Colección de diarios y relaciones...*, Vol.5: p.49-50

surgidero²⁸⁷, pero sólo el *San Juan* logró anclar frente a la costa, pues la abundancia de arrecifes y la gran profundidad del lecho marino obligaron a los nautas del *San Pedro* y del *San Pablo* a fondear²⁸⁸ lejos del litoral. Enseguida, Martín de Goyti, fray Andrés de Urdaneta, Felipe de Salcedo (nieto de Legazpi), Mateo del Sauz y Juan de la Isla, repartidos en tres esquifes²⁸⁹, remaron hasta la playa; ya en tierra, entraron en contacto con algunos naturales y, aunque desconocían el idioma local, lograron obtener fruta y pescado a cambio de rescates. Al llegar la noche, la armada se hizo a la vela y se alejó de la pequeña isla, que fue bautizada como Los Barbudos²⁹⁰ porque sus habitantes llevaban barbas, algo poco usual en las tribus de aquellas latitudes.²⁹¹

Los viajeros continuaron navegando rumbo al poniente, haciendo breves escalas en las islas de Los Placeres, Pájaros, Las Hermanas y Jardines²⁹²; el 23 de enero llegaron a la isla de Guam²⁹³ y fondearon sus navíos en la banda occidental de la misma. Repentinamente fueron rodeados por numerosos paraos²⁹⁴, cuyos tripulantes pronto accedieron a

²⁸⁷ Sitio adecuado para anclar las embarcaciones.

²⁸⁸ Fijar un barco en un sitio por medio de anclas o grandes pesos.

²⁸⁹ El esquife es una embarcación pequeña que se aría desde un buque para saltar a tierra.

²⁹⁰ Aunque la llamada Isla de los Barbudos no conserva ya este nombre, seguramente se trata de alguna de las actuales Islas Marshall, pertenecientes a Estados Unidos.

²⁹¹ Véase "Relación circunstanciada...", en *Colección de diarios y relaciones...* Vol.5: p.50-52

²⁹² Todas estas islas fueron descubiertas por Ruy López de Villalobos en 1543; y aunque no conservan ya sus nombres, es posible afirmar que se trata de algunas de las actuales Islas Marshall, pertenecientes a Estados Unidos.

²⁹³ La isla de Guam, descubierta por Magallanes en 1521, conserva su nombre hasta el día de hoy; forma parte de las Islas Marianas, pertenecientes a los Estados Unidos de América.

²⁹⁴ El parao es una embarcación asiática de grandes dimensiones.

pactar la paz y a proporcionar arroz, pescado, ñames²⁹⁵, plátanos, cocos y jengibre a cambio de rescates y clavos de hierro. Mientras esto sucedía, algunos de los expedicionarios procedieron a explorar la isla, para lo cual formaron dos grupos: uno de ellos, a bordo de un esquife, remó hasta alcanzar la playa; el otro, a bordo de la fragata y encabezado por Esteban Rodríguez, costeo parte de la isla. El primer grupo permaneció poco tiempo en tierra, pues fue atacado por los indígenas, resultando muerto un soldado y un mozo de Martín de Goyti. Por su parte, el segundo grupo tuvo diversos enfrentamientos en mar y tierra con los nativos, pero resultó bien librado de los combates.²⁹⁶

Cuando Legazpi tuvo noticia de los acontecimientos referidos, ordenó a Mateo del Sauz y a Martín de Goyti saltar a tierra con ciento cincuenta soldados para someter a los habitantes de Guam. La tropa aludida saqueó e incendió dos pueblos, dió muerte a muchos naturales y tomó posesión de la isla en nombre de Felipe II. Hecho lo anterior, varios expedicionarios se ocuparon de reunir provisiones de arroz, pescado, cocos, agua y leña, mientras que los pilotos se encargaron de hacer las observaciones astronómicas necesarias para determinar la latitud geográfica:

"...tomamos [la altura angular de] el Sol en tierra dos veces todos los Pilotos, en que por la mar diferenciábamos en el tomar

²⁹⁵ El ñame es una planta originaria de la India que produce tubérculos comestibles.

²⁹⁶ Véase "Relación muy circunstanciada..." en *Colección de diarios y relaciones...*, Vol.5: p.22-23; véase "Derrotero de los Pilotos Jaymes Martínez y Diego Martín del viaje [sic] y descubrimiento de las yslas del Poniente", en Luis Muro. *La expedición Legazpi-Urdaneta a las Filipinas (1557-1564)*; p.154-155

del Sol los de la Almiranta y los de la Capitana en un cuarto y tercio; aquí se vino a verificar todo, y [los de la Almiranta] hacíanlo [con] los regimientos de España, y nosotros en la Capitana los hacíamos por regimientos hechos en México, enmendados de los de España, lo que tarda el Sol en llegar a México; y tomamos [la altura angular de] el Sol aquí en trece grados y un tercio."²⁹⁷

Ahora bien, aunque fray Andrés de Urdaneta consideraba conveniente permanecer en Guam y, desde allí, despachar un navío que ensayase el tornaviaje a la Nueva España²⁹⁸, Legazpi ordenó proseguir la travesía hasta las Filipinas²⁹⁹; así, el 2 de febrero de 1565, la armada partió de aquella isla para continuar navegando hacia el oeste. Pocos días después, los expedicionarios avistaron tierra: se trataba de las Islas Filipinas. Al respecto, Pierre Plun, piloto del *San Pedro*, señala lo siguiente:

"Martes a 13 días de febrero, a las 7 de la mañana, vimos las Filipinas; tomé [la altura angular de] el Sol a medio día en 12 grados y un cuarto escaso, corrimos en 24 horas 27 leguas al oeste quarta del sudoeste, y a las 7 de la tarde [del día 14] dimos fondo en 35 brazas en la Isla de la Bahía de Zibaban³⁰⁰ al abrigo de la brisa de la banda del oeste. Este mismo día se acabó la navegación desde el Puerto de la Navidad...[...]; la dicha navegación es sacada por los meridianos y experiencia de la línea Diametral [el ecuador] en cantidad de dos mil y sesenta leguas por el derecho camino del este-oeste: tardamos setenta y cuatro [días] de buen tiempo: tuvimos sólo tres días de calmas..."³⁰¹

²⁹⁷ Véase "Relación muy circunstanciada...", en *Colección de diarios y relaciones...*, Vol.5: p.23

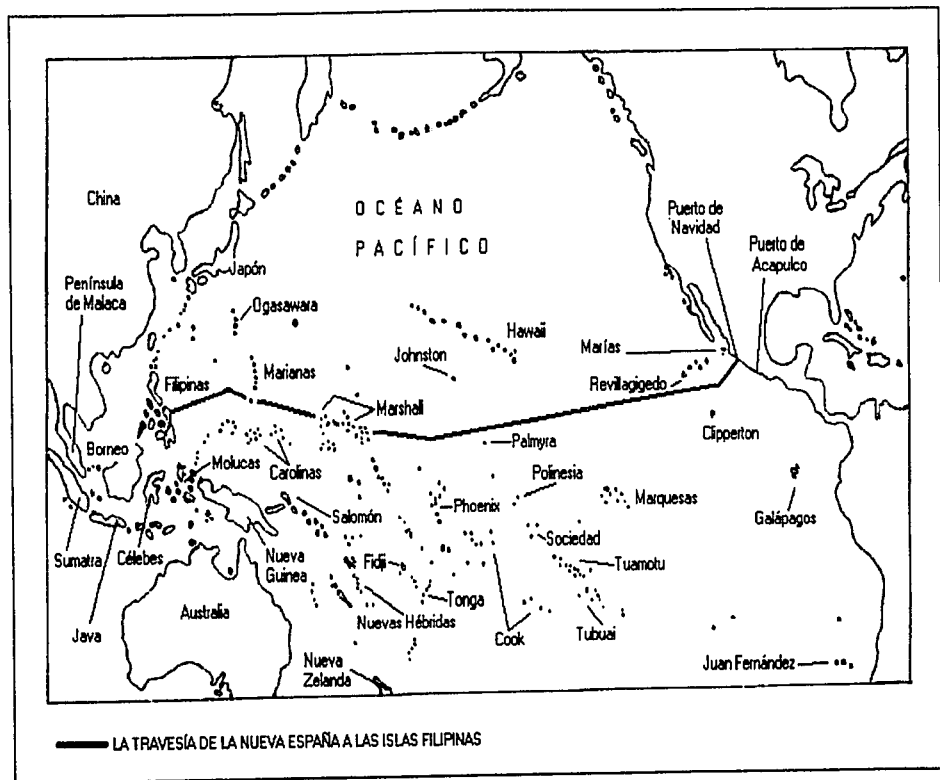
²⁹⁸ Lo que en el fondo deseaba Urdaneta era etudir la responsabilidad que implicaba la conquista de las Filipinas, pues, como hemos señalado, estaba convencido de que aquel archipiélago caía dentro de la demarcación portuguesa.

²⁹⁹ Véase "Relación circunstanciada...", en *Colección de diarios y relaciones...*, Vol.5: p.59

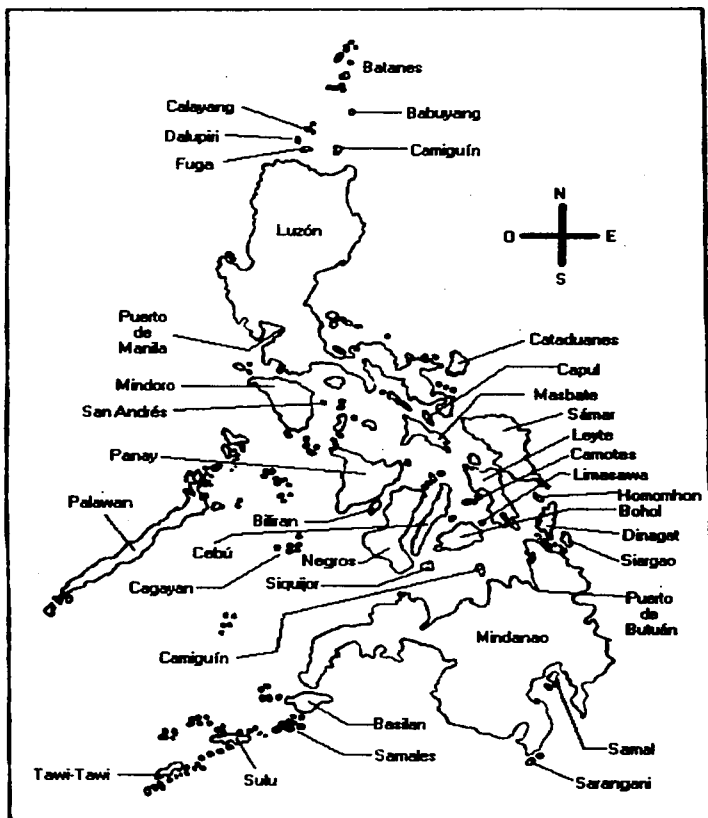
³⁰⁰ Con los nombres de Zibaban, Zibaba, Zibao, Cibabao e Ybabao fue conocida la isla de Sámar, una de las Filipinas. Sámar forma parte de las Visayas, grupo de islas situado entre Mindanao y Luzón, en la parte central del Archipiélago de las Filipinas.

³⁰¹ Relación escrita por Pierre Plun, piloto del navio *San Pedro* de la armada capitaneada por Miguel López de Legazpi. [1565], en *Colección de Documentos Inéditos...*, documento sin número, apud. J. Ignacio Rubio Mañé, "Más documentos...", p.138-139

MAPA IV. LA TRAVESÍA DE LA NUEVA ESPAÑA A LAS ISLAS FILIPINAS: DERROTERO RECORRIDO POR LOS CINCO NAVÍOS DE LA ARMADA CAPITANEADA POR MIGUEL LÓPEZ DE LEGAZPI



MAPA V. LAS ISLAS FILIPINAS



8.-Los expedicionarios en las Filipinas.

El patache *San Lucas*, como ya señalamos, se adelantó al resto de la flota y arribó a Mindanao el 30 de enero de 1565. Los naturales de esta isla recibieron pacíficamente a los visitantes y accedieron a proporcionarles agua, gamos, cerdos, gallinas, codornices, arroz, mijo, miel, naranjas, limones, plátanos, oro en polvo, incienso y piezas de porcelana a cambio de rescates y clavos de hierro. Al cabo de treinta días, en que supuestamente permanecieron en espera de los otros barcos de la armada, Alonso de Arellano y sus hombres dejaron Mindanao para explorar otras islas de las Filipinas. El 22 de abril de 1565, sin haberse reunido con el resto de la escuadra, el *San Lucas* emprendió el viaje de regreso a la Nueva España.³⁰²

En otro orden, pudimos observar que el 14 de febrero de 1565 los navíos *San Pedro*, *San Pablo*, *San Juan* y la fragata anclaron frente al litoral de Sámar. A la mañana siguiente, ochenta hombres a bordo de tres esquifes remaron hasta la playa de aquella isla en busca de pueblos y puertos; y aunque no encontraron dársenas³⁰³ ni grandes poblaciones, fueron recibidos pacíficamente por los indígenas del lugar.³⁰⁴ El mismo día, los viajeros celebraron la toma de posesión de la isla³⁰⁵ y, el 20 de febrero, partieron para

³⁰² Véase *Copia de una carta venida de Sevilla...* p.1-2; véase Mariano Cuevas. *Monje y marino...* p.211-238

³⁰³ La dársena es la parte más resguardada de un puerto, en la que fondean las embarcaciones.

³⁰⁴ Véase "Relación muy circunstanciada...", en *Colección de diarios y relaciones...* Vol.5: p.24-25

³⁰⁵ Véase "Testimonio de toma de posesión de Ybabao [Sámar]". Cibabao [Sámar], 15 de febrero de 1565, en *Colección de Documentos Inéditos...*, documento 28, apud. J. Ignacio Rubio Mañé, "Más documentos...": p.139-140

reunirse con el resto de la expedición, que permanecía a bordo de los navíos; entonces la escuadra levó anclas, se alejó de Sámor y, a la mañana siguiente, llegó a la isla de Tandaya³⁰⁶.

Los españoles exploraron dos aldeas ubicadas en la costa de Tandaya: en la primera estuvieron por espacio de trece días y fueron atacados por los indígenas; en la segunda, donde pasaron los siguientes cuatro días, pactaron la paz con el jefe local y lograron, mediante una transacción forzada, que los naturales les vendieran cuarenta y cinco puercos y treinta cargas³⁰⁷ de ñames y batatas.³⁰⁸ Legazpi y sus hombres debieron sentirse aliviados, pues los víveres de la armada estaban a punto de terminarse.

La flota zarpó de Tandaya el 9 de marzo de 1565 y, después de hacer una breve escala en Mazagua³⁰⁹, el 11 de marzo arribó a la isla de Camiguín³¹⁰. Puesto que los nativos de esta última abandonaron sus aldeas al ver que la armada se aproximaba a la isla, los expedicionarios no pudieron obtener suficientes vituallas en ella. Ante la

³⁰⁶ Véase *Relación escrita por Pierre Plun...*, en *Colección de Documentos Inéditos...*, documento sin número, apud. J. Ignacio Rubio Mañé, "Más documentos...": p.139. Tandaya o Tendaya fue el nombre que la expedición de Ruy López de Villalobos dió a Leyte. Esta isla forma parte de las Visayas, grupo situado entre Mindanao y Luzón, en la parte central del Archipiélago de las Filipinas.

³⁰⁷ La carga era una medida de áridos equivalente a 22.5 litros y una medida de peso equivalente a 23 kg.

³⁰⁸ Véase "Relación circunstanciada...", en *Colección de diarios y relaciones...*, Vol.5: p.61-70; véase "Relación muy circunstanciada...", en *Colección de diarios y relaciones...*, Vol.5: p.26-29. La batata es una planta que produce tubérculos comestibles.

³⁰⁹ La isla de Mazagua, hoy Limasawa o Limasagua, forma parte de las Visayas y está situada entre Leyte y Bohol.

³¹⁰ Camiguín, pequeña isla de las Filipinas, está situada al norte de Mindanao.

urgencia de bastimentos, el 14 de marzo Legazpi mandó llevar anclas y partir rumbo a Butuán, puerto comercial de la gran isla de Mindanao; no obstante, al salir de Camiguín, la escuadra fue alcanzada por una tormenta que alteró el curso de la navegación.³¹¹

Pese a la tempestad aludida, el 17 de marzo los navíos *San Pedro*, *San Pablo* y *San Juan*, al igual que la fragata, aportaron³¹² a salvo en Bohol³¹³. Enseguida, Juan de la Isla, Martín de Goyti y Mateo del Sauz saltaron a tierra en busca de gente, pero sólo hallaron poblados desiertos y una barcaza llena de arroz que habían abandonado los indígenas. En vista de lo anterior, Legazpi ordenó a un grupo encabezado por Juan de la Isla hacerse a la vela a bordo del *San Juan* y pasar al puerto de Butuán. En tanto la embarcación referida avanzaba con viento favorable hacia aquel puerto comercial, Mateo del Sauz informó al capitán general que los vigías del *San Pablo* habían divisado un gran junco³¹⁴. Enterado de ello, Legazpi ordenó a Sauz, a Martín de Goyti y a varios legionarios subir a la fragata y acercarse al barco asiático para averiguar quién lo tripulaba.

³¹¹ Véase "Relación circunstanciada...", en *Colección de diarios y relaciones...*, Vol.5: p.71-73; véase "Relación muy circunstanciada...", en *Colección de diarios y relaciones...*, Vol.5: p.29-30

³¹² Tomaron puerto.

³¹³ La isla de Bohol forma parte de las Visayas, grupo situado entre Mindanao y Luzón, en la parte central del Archipiélago de las Filipinas.

³¹⁴ Los juncos son embarcaciones de vela, con casco más bajo y menos ancho en la proa que en la popa, con una bodega de compartimientos estancos y con timón de codaste. Véase Auguste Toussaint. *Historia del Océano Índico*: p.30

Cuando la fragata se aproximó al junco, que pertenecía a un portugués llamado Antón Maletis y que iba tripulado por naturales de Borneo³¹⁵, fue recibida con abundantes descargas de arcabucería. De inmediato, los expedicionarios respondieron la agresión, se apoderaron del junco y apresaron a siete de los tripulantes, entre los que había un piloto. En lugar de castigar a los prisioneros, Legazpi decidió liberarlos para obtener su ayuda en la exploración del archipiélago filipino, y pidió al piloto borney saltar a Bohol en busca de un cacique llamado Sicatuna. El piloto mencionado aceptó colaborar con los españoles, pero no fue él, sino un soldado de nombre Santiago, quien logró que Sicatuna se entrevistara con el capitán general a bordo del *San Pedro*. En esta reunión, el cacique pactó la paz con Legazpi, le autorizó cortar madera de los montes de Bohol para reparar los navíos³¹⁶ y le permitió comprar víveres frescos en la isla.

El 8 de abril de 1565, mientras la armada permanecía anclada frente al litoral de Bohol, un marinero llamado Juan de Aguirre, el piloto borney y algunos otros hombres

³¹⁵ La isla de Borneo está ubicada al suroeste del archipiélago filipino. En la actualidad, la parte norte de Borneo pertenece a la Federación de Malaysia, mientras que la parte sur pertenece a la República de Indonesia.

³¹⁶ Legazpi mandó cortar madera y fabricar con ella un bauprés, una antena para mástil mayor, un palo de mesana y un botalón, pues todas estas piezas tenía desbaratadas el *San Pedro*. Véase "Relación circunstanciada...", en *Colección de diarios y relaciones...*, Vol.5: 82. Las embarcaciones generalmente tenían tres palos: el trinquete (que es el más próximo a la proa), el mayor (que es el que está en medio) y el de mesana (que es el más próximo a la popa). El bauprés es el palo que parte de la proa de un buque, en dirección sensiblemente inclinada hacia arriba; en él se afirman los foques (nombre común a todas las velas triangulares que se ubican y orientan sobre el bauprés) y los estayes (cabos que sujetan a un palo desde proa, para evitar que se incline hacia popa) del palo trinquete. El botalón es el masteiro (palo menor que se pone sobre uno mayor) del bauprés. La antena es una verga (percha a la que se asegura la orilla de una vela) muy larga a la cual se asegura la vela latina (triangular).

partieron en la fragata para explorar las islas de los alrededores. En su recorrido pasaron frente a la isla de Cebú³¹⁷, aunque una tormenta les impidió fondear en sus aguas y los empujó hasta Negros³¹⁸; después de explorar esta isla, el 21 de abril regresaron a Bohol. También por aquellos días se reintegró a la flota el navío *San Juan*, cuyo capitán, Juan de la Isla, informó a Legazpi que el viaje a Butuán se había logrado sin contratiempos y que en dicho puerto comercial se habían conseguido algunas muestras de canela, cera y oro.³¹⁹

La escuadra zarpó de Bohol el 22 de abril y, después de cinco días de accidentada navegación, la mañana del 27 ancló frente a Cebú. Acto seguido, el intérprete de la armada saltó a tierra e invitó al soberano de aquella isla -llamado Tupas- a entrevistarse con Legazpi a bordo del *San Pedro*. Sin embargo, Tupas no asistió a la reunión; y aunque al día siguiente Mateo del Sauz y fray Andrés de Urdaneta intentaron convencerlo de acudir ante el capitán general, lo único que consiguieron fue enfurecer a los nativos, quienes se arremolinaron en la costa para expulsar a los europeos. En vista de lo anterior, Legazpi ordenó disparar la artillería pesada contra la turba indígena y mandó a Mateo

³¹⁷ Cebú forma parte de las Visayas, grupo de islas situado entre Mindanao y Luzón, en la parte central del Archipiélago de las Filipinas.

³¹⁸ La isla de Negros forma parte de las Visayas, grupo situado entre Mindanao y Luzón, en la parte central del Archipiélago de las Filipinas.

³¹⁹ Véase "Relación circunstanciada...", en *Colección de diarios y relaciones...*, Vol.5: p.73-91; véase José Sanz y Díaz. *López de Legazpi...* p.61-69

del Sauz y a Martín de Goyti saltar a tierra con dos compañías de soldados.³²⁰ Los expedicionarios lograron someter a los naturales y, al registrar una de sus aldeas, hallaron la estatuilla del Niño Jesús que, en 1521, Magallanes obsequiara a la esposa del sultán de Cebú.³²¹

Legazpi fijó su residencia en uno de los puertos de Cebú y, el 8 de mayo de 1565, fundó en aquel lugar la Villa de San Miguel³²², primer asentamiento español en las Filipinas. Ese mismo día, los expedicionarios descargaron las embarcaciones, buscaron bastimentos y empezaron a planear el tornaviaje rumbo a la Nueva España.³²³

9.-El "tornaviaje": la travesía de las Filipinas a la Nueva España.

El 22 de abril de 1565, mientras el *San Pedro*, el *San Pablo*, el *San Juan* y la fragata se encontraban anclados frente a la isla de Bohol, el patache *San Lucas*, que a la sazón se hallaba en la Isla de Cabos³²⁴, emprendió el viaje de regreso a la Nueva España a través del Pacífico. Esta pequeña embarcación llevaba una carga de 8 pipas de agua y 20 quintales de mazmorra (viruta de bizcocho), además de

³²⁰ Véase "Relación circunstanciada...", en *Colección de diarios y relaciones...*, Vol.5: p.92-96

³²¹ Véase Carta de Andrés de Mirandaola, Factor de la Real Hacienda en la armada capitaneada por Miguel López de Legazpi, a Felipe II. Zulu (Cebú), 28 de mayo de 1565, en *Colección de Documentos Inéditos...*, documento 32, apud. J. Ignacio Rubio Mañé, "Más documentos...": p.148

³²² Desde 1570 esta villa se convirtió en la Ciudad del Santísimo Nombre de Jesús, llamada así por la estatuilla hallada en la isla. Véase José Sanz y Díaz. *López de Legazpi...*: p.121-122

³²³ Véase "Relación circunstanciada...", en *Colección de diarios y relaciones...*, Vol.5: p.97-98

³²⁴ Posiblemente se trate de la actual isla filipina de Camiguín, ubicada al norte de Luzón.

ciertos cargamentos de porcelana, mantas, lienzos pintados y oro molido.

Al salir de la Isla de Cabos, el *San Lucas* avanzó hacia el noreste hasta los 43° latitud norte; después, por la derrota del sureste descendió hasta los 27° latitud norte, bordeó la costa de Baja California y, el 9 de agosto de 1565, llegó al puerto de Navidad.³²⁵

En otro orden, algunos días antes de que finalizara el mes de mayo de 1565, comenzaron en la isla de Cebú las diligencias para despachar al *San Pedro*, que fue el navío elegido por fray Andrés de Urdaneta³²⁶ para ensayar el tornaviaje hacia la Nueva España. Se acordó que en esta jornada participarían 200 hombres -entre ellos Urdaneta-, mientras que los demás expedicionarios, incluido Legazpi, permanecerían en las Filipinas con los tres barcos restantes (el *San Pablo*, el *San Juan* y la fragata).³²⁷

El *San Pedro* fue cargado con 200 pipas de agua y con provisiones de pan, arroz, mijo, haba, garbanzo, aceite, vinagre y vino para más de ocho meses.³²⁸ Además de ello, fueron embarcados ciertos cargamentos de jengibre, canela,

³²⁵ Véase *Copia de una carta venida de Sevilla...* p.1-2; véase Mariano Cuevas, *Monje y marino...* p.211-238

³²⁶ Por órdenes de la Real Audiencia de México, Legazpi permitió a fray Andrés de Urdaneta escoger el navío y al capitán de su preferencia para intentar el viaje de regreso a la Nueva España. Véase "Instrucción que se dio por el Presidente y Oidores...", en *Colección de diarios y relaciones...* Vol.5: p.167

³²⁷ Véase "Relación muy circunstanciada...", en *Colección de diarios y relaciones...* Vol.5: p.38; véase "Carta que escribió al Rey el General Miguel López de Legazpi del Puerto de Zubu [Cebú], a 27 de mayo de 1565, dándole cuenta de lo sucedido en su viaje desde el puerto de Navidad hasta aquella isla por una Relación que acompañaba a esta carta, con otros varios documentos relativos a las posesiones que tomó en nombre de S.M. y las derrotas de los Pilotos de aquella Armada". Zubu [Cebú], 27 de mayo de 1565, en *Colección de diarios y relaciones...* Vol.5: p.45-46

³²⁸ Véase "Relación muy circunstanciada...", en *Colección de diarios y relaciones...* Vol.5: p.38

cera, conchas, oro en polvo, joyas de oro "...y otras cosas para dar muestra de lo que en aquella tierra [h]ay, y muchas bugerías³²⁹ [sic], y otras cosas muy galanas."³³⁰

El galeón zarpó de Cebú el 1° de junio de 1565. Llevaba una tripulación de doscientos hombres, entre los que figuraban fray Andrés de Urdaneta, Felipe de Salcedo (capitán)³³¹, Esteban Rodríguez (piloto mayor de la jornada), Rodrigo de la Isla Espinosa (piloto), Martín de Ibarra (maestre) y Francisco de Astigarribia (contramaestre).

Después de salir de Cebú, los expedicionarios del *San Pedro* hicieron escala en las islas de El Peñol³³² (donde llenaron las pipas de agua), La Ascención³³³ (donde recogieron gallinas, puercos, cocos y arroz) y Los Volcanes³³⁴. El 10 de junio hallaron el estrecho de San Bernardino³³⁵ y, avanzando hacia el noreste por sus aguas, lograron salir al Océano Pacífico.

Ya en mar abierto, el *San Pedro* navegó rumbo al noreste hasta los 39°30' latitud norte³³⁶, y allí encontró vientos y

³²⁹ Bujerías: baratijas

³³⁰ Copia de una carta venida de Sevilla...: p.4

³³¹ Felipe de Salcedo, nieto de Legazpi nacido en la Nueva España, tenía 17 años. Aunque Salcedo fue nombrado capitán del *San Pedro*, es obvio que fue Urdaneta quien dirigió la navegación.

³³² La isla de El Peñol, hoy San Andrés, forma parte del grupo filipino de Los Naranjos, ubicado al sur de Luzón.

³³³ La isla de La Ascención, hoy Capul, está situada al oeste del extremo septentrional de Sámar, en las Filipinas.

³³⁴ Hoy Luzón.

³³⁵ Entre las islas de Luzón y Sámar.

³³⁶ Esta latitud, alcanzada el 21 de junio de 1565, es la mayor latitud registrada en los derroteros de Esteban Rodríguez y de Rodrigo de la Isla Espinosa. Véase "Derrotero de la navegación de las Islas del Poniente para la Nueva España, hecho por Esteban Rodríguez, Piloto mayor de la Armada que llevó a su cargo el General Miguel López de Legazpi, al descubrimiento de las mismas Islas, y volvió por su mandado en la Nao Capitana nombrada *San Pedro* de que era capitán Felipe de Salcedo para la Nueva España, en cuyo viaje murió entre las 9 y 10 de la

corrientes oceánicas que le permitieron avanzar en línea recta hacia el levante. El 18 de septiembre de 1565, tres meses después de haber dejado las Filipinas, los expedicionarios avistaron tierra; se trataba de una pequeña isla que fue bautizada como Deseada³³⁷. Tras hacer una breve escala en el pequeño territorio, los viajeros partieron rumbo al sureste, pasaron frente a la punta que fue nombrada Santa Catalina³³⁸ y, el 27 de septiembre, doblaron el llamado Cabo Blanco³³⁹. Ese mismo día murió el piloto mayor Esteban Rodríguez.

Los expedicionarios continuaron navegando hacia el sureste y, pese a las calmas y corrientes contrarias, el 1° de octubre se aproximaron al puerto de Navidad; la carta de marear indicaba que se habían recorrido 1,892 leguas desde Cebú. No obstante, el capitán Felipe de Salcedo ordenó, por motivos desconocidos, dejar atrás el puerto de Navidad y conducir la embarcación hasta Acapulco. Por fin, el 8 de octubre de 1565 el *San Pedro* ancló en la bahía de Acapulco; de los 200 hombres que se embarcaron para el tornaviaje,

mañana del día 27 de septiembre de 1565, después de doblado el cabo de San Lucas de la California, viniendo en demanda del puerto de la Navidad, por cuya causa se halla incompleto este Derrotero, que sólo alcanza hasta 14 del mismo mes de septiembre". [Océano Pacífico, 1565], en *Colección de diarios y relaciones...*, Vol.5: p.113-120; véase "Derrotero de la navegación de las Islas del Poniente para la Nueva España, hecho por Rodrigo de Espinosa, Piloto del galeón nombrado San Juan de que era capitán Juan de la Isla, uno de los del Armada del General Miguel López de Legazpi, y volvió de aquellas islas para la dicha Nueva España en la nao Capitana de la misma Armada, nombrada San Pedro, ejerciendo el mismo oficio en compañía del Piloto mayor de ella Esteban Rodríguez, su capitán Felipe de Salcedo, habiendo salido del puerto de Zubu [Cebú] en primero de junio de 1565". [Océano Pacífico, 1565], en *Colección de diarios y relaciones...*, Vol.5: p.121-135

³³⁷ En la actualidad esta isla lleva el nombre de San Miguel, y está ubicada en los 34° latitud norte; marca la entrada del Canal de Santa Bárbara, frente a las costas de California, entre los Ángeles y San Diego.

³³⁸ Es probable que se trate de la actual Punta Eugenia, en la costa occidental de Baja California.

³³⁹ Hoy Cabo San Lucas, en el extremo sur de la Península de Baja California.

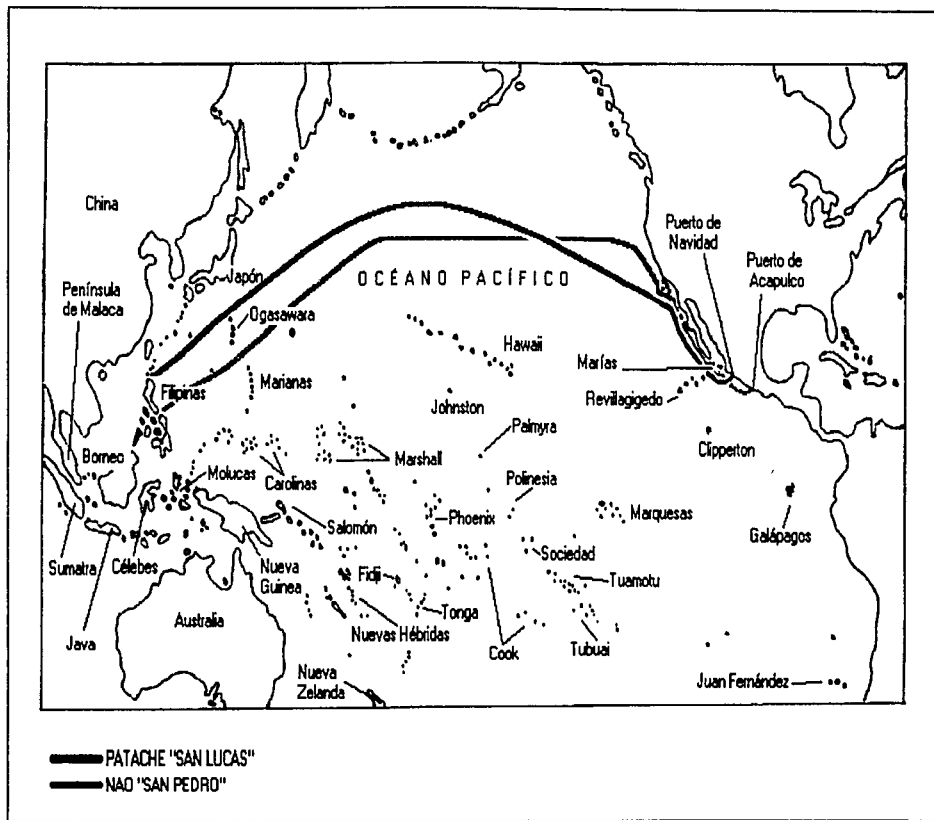
sólo llegaron 18 sanos, pues en el camino 16 murieron y los demás arribaron enfermos.³⁴⁰

El 7 de noviembre de 1565, tres meses después de que el *San Lucas* llegó al puerto de Navidad y un mes después de que el *San Pedro* arribó al puerto de Acapulco, Gabriel Díaz, tesorero de la Casa de Moneda de México y apoderado de Miguel López de Legazpi, se presentó ante la Real Audiencia de México para acusar al capitán Alonso de Arellano y al piloto Lope Martín de haberse apartado deliberadamente del resto de la flota capitaneada por Legazpi. Asimismo, los acusó de haber usurpado a Urdaneta la primacía en la realización del tornaviaje.³⁴¹

³⁴⁰ Véase "Derrotero de la navegación de las Islas del Poniente para la Nueva España, hecho por Esteban Rodríguez...", en *Colección de diarios y relaciones...*, Vol.5: p.113-120; véase "Derrotero de la navegación de las Islas del Poniente para la Nueva España, hecho por Rodrigo de Espinosa...", en *Colección de diarios y relaciones...*, Vol.5: p.121-135; véase "Expedition of Miguel López de Legazpi", en Emma Helen Blair and James Alexander Robertson. *The Philippine Islands...*, Vol.2: p.129-131; véase "Dos declaraciones que hicieron en la nao nombrada 'San Pedro' viniendo navegando de las Islas del Poniente para la Nueva España, los días 9 de julio y 18 de septiembre de 1565, el Piloto mayor Esteban Rodríguez y el Piloto Rodrigo de Espinosa y el Contramaestre Francisco de Astigambía, por mandado de su capitán Felipe de Salcedo: la primera del camino que habla desde el puerto de la Navidad hasta la isla de Zubu [Cebú] según las cartas de navegar que traían y la opinión de cada uno de ellos, y la segunda del que habían andado desde el puerto de Zubu [Cebú] hasta la tierra que vieron aquel día, 18 de septiembre, en altura de 33 grados y un cuajo, en las costas de la California, y de la mayor altura a que subieron durante su navegación". [Océano Pacífico, 1565], en *Colección de diarios y relaciones...*, Vol.5: p.172-174; véase Samuel Eliot Morison. *The European Discovery of America...*: p.494

³⁴¹ Véase Mariano Cuevas. *Monje y marino...*: p.211-238; véase José Sanz y Díaz. *López de Legazpi...*: p.92-95. José Sanz y Díaz refiere que la Real Audiencia de México mandó capturar a los tripulantes del *San Lucas*, pero que Arellano logró huir a España, mientras que Lope Martín fue apresado y embarcado en el navío *San Jerónimo* -que partió de Acapulco el 1° de mayo de 1566- para ser castigado en las Filipinas por el propio Legazpi. No obstante, Lope Martín conspiró contra el capitán del *San Jerónimo*, tomó el control del barco y lo condujo hasta Barbudos (una de las actuales Islas Marshall). Poco después, varios de los tripulantes del *San Jerónimo* se unieron contra los conspiradores, los abandonaron en la isla y navegaron hasta Cebú, donde se reunieron con Legazpi. Véase José Sanz y Díaz. *López de Legazpi...*: p.92-95. Cabe señalar que, el 12 de noviembre de 1565, Alonso de Arellano obtuvo de la Real Audiencia de México el permiso para viajar a España e informar al rey y al Consejo de Indias del resultado de la expedición a las Filipinas. Véase "Licencia a don Alonso de Arellano, capitán de las Islas del Poniente, para ir a los Reynos de Castilla a dar relación a S.M. de lo sucedido, llevando certificación de los Oficiales." México, 12 de noviembre de 1565, AGNM, *Mercades*: vol.8, f. 186-186v

MAPA VI. EL "TORNAVIAJE": LA TRAVESÍA DE LAS ISLAS FILIPINAS A LA NUEVA ESPAÑA



Terminado el viaje, fray Andrés de Urdaneta se trasladó a la ciudad de México y se entrevistó con la Real Audiencia, para cuyas autoridades llevaba el croquis del derrotero trazado por él. Después de un corto descanso en la capital del virreinato, Urdaneta partió a España y dio cuenta a Felipe II del resultado de la expedición a Filipinas. Cumplida su misión, volvió al Convento de San Agustín, en México, donde murió el 3 de junio de 1568.³⁴²

10.-El establecimiento del dominio español en las Filipinas.

Entre los años de 1565 y 1571, Legazpi y sus hombres, apoyados por refuerzos procedentes de la Nueva España, lograron poner a las Filipinas bajo el dominio de España. En junio de 1570 Legazpi recibió de Felipe II la confirmación del título de Adelantado y la facultad de repartir encomiendas y tierras entre los hombres que se hubieran distinguido en la conquista de las Filipinas.³⁴³ Con sus nuevas atribuciones, Legazpi emprendió la búsqueda de una base permanente y suficientemente abastecida; así, se trasladó a Luzón y, el 24 de junio de 1571, fundó en Manila la capital de las Filipinas. El 20 de agosto de 1572 murió en su palacio de Manila y, como lo había dispuesto la Real

³⁴² Véase Mariano Cuevas. *Monje y marino...* p.284; véase José Sanz y Díaz. *López de Legazpi...* p.81-82

³⁴³ Véase Antonio García-Abásolo. "Formación de las Indias Orientales españolas. Filipinas en el siglo XVI", en Leoncio Cabrero et al. *Historia General de Filipinas*. Madrid, Ediciones de Cultura Hispánica, 2000: p.176-177; véase José Sanz y Díaz. *López de Legazpi...* p.121

Audiencia de México³⁴⁴, fue sucedido por Guido de Lavezares en el gobierno y capitanía general del archipiélago.

Las Filipinas fueron vinculadas políticamente al virreinato de la Nueva España, y ello quedó formalizado mediante una real cédula promulgada el 1° de junio de 1574. Este documento establecía que el virrey novohispano sería la máxima autoridad en lo tocante al gobierno del archipiélago, mientras que la Audiencia de México lo sería en materia de administración de justicia en el mismo. Sin embargo, la lejanía de las Filipinas con respecto a la Nueva España hizo que los gobernadores del archipiélago actuaran con independencia de los virreyes novohispanos y de la Audiencia mexicana. En 1584 se estableció la Primera Audiencia de Manila, aunque fue suprimida en 1589, pues se argumentaba que su existencia era muy costosa. No obstante, por medio de una real cédula expedida el 26 de noviembre de 1595, se estableció una nueva Audiencia, que comenzó a funcionar en Manila el 8 de mayo de 1598 y permaneció activa durante todo el periodo colonial.³⁴⁵

³⁴⁴ Véase "Instrucción que se dio por el Presidente y Oidores...", en *Colección de diarios y relaciones...*, Vol.5: p.169-171

³⁴⁵ Véase Antonio García-Abásolo. "Formación de las Indias Orientales españolas...", en Leoncio Cabrero *et al.* *Historia General de Filipinas*: p.187-189

CONCLUSIONES

La expedición capitaneada por Hernando de Magallanes abrió a la Corona de España la posibilidad de expansión hacia el Pacífico, siendo el primer intento consumado para llegar a Asia por una ruta alterna a la dominada por los lusitanos. Sin embargo, como pudimos observar, la llegada de los españoles a Extremo Oriente constituyó una amenaza para los intereses de Portugal y suscitó diversos enfrentamientos entre ambos reinos.

Las Islas Molucas y las Filipinas, entre otros territorios del este asiático, correspondían legalmente a Portugal conforme a lo establecido en el Tratado de Tordesillas. No obstante, Carlos I se negó a aceptar este hecho y, mediante el Tratado de Zaragoza, consiguió que la Corona lusitana le pagara 350,000 ducados a cambio de los derechos políticos y comerciales sobre las Molucas. Cabe señalar que el Tratado de Zaragoza no sólo estipulaba la venta de los derechos sobre el archipiélago referido, sino también el establecimiento de una nueva línea de demarcación en el hemisferio oriental para delimitar las jurisdicciones española y portuguesa en el Pacífico.

Aunque después de firmar el Tratado de Zaragoza la Corona de España reconoció la soberanía portuguesa sobre las Molucas, no respetó la línea de demarcación que de este convenio emanó, pues continuó enviando expediciones a otras islas del sureste asiático que quedaban dentro del hemisferio lusitano. Una de estas expediciones fue la de

Miguel López de Legazpi a las Filipinas, archipiélago que, sin lugar a dudas, estaba dentro de la esfera de dominio de Portugal. De ello se deduce que la realización de la empresa legazpiana contravino el Tratado de Zaragoza.

A diferencia de fray Andrés de Urdaneta, quien siempre estuvo conciente de que las Filipinas pertenecían a los lusitanos, muchos de los integrantes de la expedición continuaron empeñados en afirmar que este archipiélago y gran parte de los territorios del este asiático correspondían a España. Así, Andrés de Mirandaola, factor de la Real Hacienda en la armada de Legazpi, escribió a Felipe II comunicándole que "...se ha visto por el aguja [brújula] estar en la demarcación de Vuestra Majestad mucha tierra de lo descubierto y por descubrir destas partes, que con la voluntad de Nuestro Señor Dios se verán."³⁴⁶ En el mismo sentido, Jaime Martínez Fortún y Diego Martín, pilotos del navío *San Pablo* de la escuadra de Legazpi, expresaron que "...del meridiano de estas yslas Philipinas [sic], según está señalado con esta nuestra relación para la vía del Poniente, la Magestad [sic] Real de los Reyes de España [h]eredan otra tanta tierra en la qual entra la Java mayor y la Samatra y probincia [sic] de Malaca, con las demás tierras de un Polo a otro."³⁴⁷

³⁴⁶ Carta de Andrés de Mirandaola, Factor de la Real Hacienda en la armada capitaneada por Miguel López de Legazpi, a Felipe II. Zebu [Cebú], 28 de mayo de 1565, en *Colección de Documentos Inéditos...*, documento 32, apud. J. Ignacio Rubio Mañé, "Más documentos...": 147

³⁴⁷ "Derrotero de los Pilotos Jaymes Martínez y Diego Martín del viage [sic] y descubrimiento de las yslas del Poniente", en Luis Muro. *La expedición Legazpi-Urdaneta a las Filipinas (1557-1564)*: p.158

En otro orden, podemos decir que la expedición de Legazpi, a diferencia de otras realizadas en el siglo XVI, no fue financiada por particulares. Tampoco fue la Corona de España, sino la Real Hacienda de México, la que sufragó la mayor parte de los gastos. Los barcos y los preparativos de la empresa legazpiana costaron cerca de 600,000 pesos de oro común, entre lo que se gastó en la Nueva España (que constituyó aproximadamente el 90% del total) y lo que se gastó en la Casa de Contratación de Sevilla. Esta cantidad fue la suma de los gastos que se hicieron desde que comenzaron los preparativos de la expedición y hasta que los navíos se hicieron a la vela.³⁴⁸

La expedición de Legazpi condujo a un descubrimiento fundamental para la navegación del Pacífico. Hasta entonces los europeos no habían logrado atravesar dicho océano de oriente a poniente, pues lo habían intentado navegando dentro de los trópicos, donde la corriente ecuatorial y los vientos del este impedían el viaje a México. Sin embargo, uno de los barcos de Legazpi, el *San Pedro*, dirigido por fray Andrés de Urdaneta, navegó hasta cerca de los 40° latitud norte, donde los vientos del oeste y la corriente marítima de Kuro Sivo lo llevaron de regreso a México. Y

³⁴⁸ Véase *Copia de una carta venida de Sevilla...*: p.1; véase Carta de Jerónimo de Valderrama a Felipe II. México, 2 de marzo de 1564, *apud.* J. Ignacio Rubio Mañé. "Más documentos...": p.94-95; véase Carta de Jerónimo de Valderrama a Felipe II. México, 8 de junio de 1564, *apud.* J. Ignacio Rubio Mañé. "Más documentos...": p.96; véase Carta de Jerónimo de Valderrama a Felipe II. México, 18 de agosto de 1564, *apud.* J. Ignacio Rubio Mañé. "Más documentos...": p.102-103; véase Carta de Jerónimo de Valderrama a Felipe II. [México, 1565], *apud.* J. Ignacio Rubio Mañé. "Más documentos...": p.130

aunque no fue el navío *San Pedro*, sino el patache *San Lucas*, el primero en cruzar el Pacífico de oeste a este, fue Urdaneta quien trazó la ruta que siguieron durante más de dos siglos los galeones de Manila.

Por las circunstancias en que la expedición de Legazpi fue planeada, preparada y desarrollada, fue considerada en la época la primera expedición "mexicana". Así, cuando en la Nueva España se supo que dos de los navíos de la armada legazpiana habían conseguido realizar con éxito el "tornaviaje", se emitió el siguiente comentario: "...los de México están muy ufanos con su descubrimiento, que tienen entendido que serán ellos el corazón del mundo."³⁴⁹ Y en efecto lo fueron, pues la Nueva España se convirtió en el enlace entre la Península Ibérica y el Extremo Oriente.

El establecimiento de la ruta comercial entre América y Asia a través del Pacífico, produjo importantes cambios en las economías de España y del virreinato novohispano. Numerosos mercaderes de este último, invirtieron sus capitales en el comercio que anualmente se realizaba entre las Filipinas y México, y ello les permitió obtener cuantiosos beneficios, situación que fue vista con enorme recelo por los comerciantes peninsulares. En otro orden, gran parte de la plata novohispana comenzó a destinarse a la compra de mercancías orientales y, en consecuencia, se redujo la cantidad que de este metal se enviaba anualmente a

³⁴⁹ Copia de una carta venida de Sevilla ... p.4

la metrópoli. Por tal motivo, desde finales del siglo XVI, la Corona de España impuso diversas restricciones al comercio entre la Nueva España y las Filipinas³⁵⁰, intentando así proteger los intereses de los grandes comerciantes de Sevilla y evitar la fuga delpreciado metal rumbo a Asia.

En 1581, las coronas de España y Portugal quedaron unidas bajo Felipe II. No obstante, el reino lusitano continuó gozando de cierta autonomía, pues la administración quedó enteramente en manos de los portugueses y el imperio ultramarino siguió bajo su gobierno. La unión de los reinos no supuso ningún tipo de ventaja en Asia para los españoles -salvo el cese de hostilidades en la zona-, pues cada reino continuó haciéndose cargo de sus propios dominios y accediendo a ellos por sus propias rutas.

Desde finales del siglo XVI, los ingleses y holandeses incursionaron en Asia y, a principios del siglo XVII, arrebataron a Portugal el monopolio del comercio de las

³⁵⁰ Los navíos en que se llevaba a cabo el comercio entre Acapulco y Manila eran propiedad de la Corona de España, misma que autorizaba a los particulares y al clero para embarcar sus mercaderías. En diversos momentos, la Corona estableció límites al comercio transpacífico: desde 1593, los barcos sólo pudieron importar a la Nueva España 250,000 pesos en mercancías y conducir a las Filipinas 500,000 pesos en plata. En 1702, el permiso aumentó a 300,000 pesos en mercancías y a 600,000 pesos en plata; en 1734, ascendió a 500,000 pesos en mercancías y a 1,000,000 de pesos en plata; por último, desde 1766, se fijó en los 750,000 pesos en mercancías y 1,500,000 pesos en plata. Véase Clarence H. Haring. *Comercio y navegación...*: p.184; véase Vera Valdés Lakowsky. "Problemas económicos en el Pacífico", en Ma. Cristina Barrón et al. *La presencia novohispana en el Pacífico insular. Actas de las Primeras Jornadas Internacionales celebradas en la Ciudad de México, del 19 al 21 de septiembre de 1989*. México, Universidad Iberoamericana/Embajada de España en México/Comisión Puebla V Centenario/Pinacoteca Virreinal, 1990: p.89-90; véase Vera Valdés Lakowsky. "México: corazón del comercio interoceánico", en Alfonso de María y Campos et al. *Los galeones de la plata. México, corazón del comercio interoceánico, 1565-1815*. México, Secretaría de Relaciones Exteriores/Consejo Nacional para la Cultura y las Artes/Fideicomiso para la Cultura México-USA/Museo Amparo de Puebla/Museo de Historia Mexicana de Monterrey/Museo Franz Mayer, 1998: p.70

especias. En 1622, los ingleses expulsaron de Ormuz a los lusitanos y, en 1641, los holandeses conquistaron Malaca, punto clave del dominio portugués en las Indias Orientales. Comenzaba, así, una nueva época de dominio sobre Oriente.

APÉNDICE I

Las funciones de los integrantes de una expedición³⁵¹

Toda empresa de descubrimiento y conquista estaba comandada por un jefe o caudillo: el adelantado³⁵² o capitán general. Además de la jefatura de la expedición, el capitán general tenía la facultad de nombrar oficiales y magistrados, detentaba la superioridad en la justicia, disponía la división territorial de su provincia o distrito y establecía ordenanzas para el gobierno de la tierra. Al capitán general solían concedérsele, por merced especial de la Corona, privilegios materiales y personales: vasallos, títulos nobiliarios, mayorazgos, encomiendas, repartimientos, etc.

a) La milicia.

Bajo el capitán general estaba el maestro de campo³⁵³, quien, en caso de faltar, era reemplazado por el sargento mayor³⁵⁴; en orden descendente seguían los capitanes³⁵⁵, los

³⁵¹ Al respecto, véase José Miranda. *Las ideas y las instituciones...*: p.30-35; véase Francisco Morales Padrón. *Historia del descubrimiento...*: p.248-259; véase Luis Weckmann. *La herencia medieval...*: p.95-112; véase "Relación acerca del origen y funciones de los funcionarios reales". 1542, en Miguel León-Portilla et al. *Historia documental de México*. Tomo I. México, Universidad Nacional Autónoma de México, 1984 (Serie Documental, 4): p.203-204; véase Vicente Riva Palacio. *México a través de los siglos. Tomo segundo...*: p.99-104; véase Rafael Diego Fernández. *Capitulaciones Colombinas (1492-1506)*: p.15-71; véase Francisco Morales Padrón. *Cristóbal Colón...*: p.76; véase José Luis Martínez. *Pasajeros de Indias...*: p.73-75, 298-299; véase Clarence H. Haring. *Comercio y navegación...*: p.391-400; véase Jean Favier. *Los grandes descubrimientos...*: p.256-263

³⁵² El título de adelantado, antigua palabra castellana de origen medieval, designaba al funcionario que ejercía el mando -con un carácter militar más que civil- en los territorios peninsulares fronterizos con los árabes. En las Indias, tanto Occidentales como Orientales, se hace difícil distinguir las atribuciones peculiares del adelantado, pues, en general, todo aquel que contaba con este título era al propio tiempo gobernador, ejerciendo el gobierno político y administrativo, con facultades también de naturaleza militar y jurisdiccional. véase José María Ots Capdequí. *El Estado español en las Indias*. México, Fondo de Cultura Económica, 1993: p.56-57

³⁵³ El maestro de campo era el jefe superior de la milicia.

³⁵⁴ El sargento mayor tenía a su cargo instruir y alojar a la tropa y cuidar de la administración y disciplina de la compañía.

alférez³⁵⁶, los cabos de escuadra³⁵⁷ y los soldados comunes.³⁵⁸

b) Los oficiales de los navíos.

El capitán general, además de ser el jefe de la expedición, era capitán³⁵⁹ de la "nave capitana", es decir, del barco principal de la flota. La nave capitana no era una embarcación en particular, sino aquella en la que iba el capitán general; por ello, si por alguna razón éste cambiaba de navío³⁶⁰, la embarcación a la que pasaba se convertía en la nave capitana. Por otra parte estaba el almirante de la flota, segundo personaje de la expedición después del capitán general. El almirante era capitán de la "nave almiranta", cuya particularidad era que se mantenía a la cola del convoy.³⁶¹ Cabe señalar que, al igual que en el caso de la nave capitana, la nave almiranta no era una embarcación en particular, sino aquella en que viajaba el almirante.

Cada barco de la armada tenía su capitán. En cada navío, el capitán³⁶² era el jefe superior de la tripulación,

³⁵⁵ El capitán era el oficial que mandaba una compañía, escuadrón o batería.

³⁵⁶ El alférez era el oficial encargado de llevar el pendón o estandarte real.

³⁵⁷ El cabo de escuadra era el individuo de categoría inmediatamente superior a la de soldado, y era el que mandaba una escuadra de soldados.

³⁵⁸ Véase Francisco Morales Padrón. *Historia del descubrimiento...*: p.256

³⁵⁹ Es decir, jefe superior.

³⁶⁰ Ello generalmente sucedía cuando la embarcación en que inicialmente iba se accidentaba o quedaba inservible.

³⁶¹ Véase Georges Baudot. *La vida cotidiana...*: p.33

³⁶² El capitán indicaba el derrotero y tomaba las decisiones de rumbo y navegación, aunque el piloto era quien las ejecutaba.

y a él correspondía el mando general de la embarcación; luego estaba el maestre³⁶³, a quien, después del capitán, correspondía el gobierno económico del buque; luego estaba el piloto³⁶⁴. Como lugarteniente del maestre figuraba el contramaestre, que seguía las órdenes de su superior y del piloto, además de que distribuía el trabajo de a bordo y se ocupaba de la estiba de la carga, del recorrido del aparejo, de la limpieza del barco, del achique de la sentina³⁶⁵, del oreo de las velas y de que se apagara el fogón a la puesta del sol. En otro orden, el guardián era el que cuidaba el navío, el despensero era responsable de los víveres, del sostenimiento del fogón y del despabilo de los faroles, mientras que el alguacil del agua era el encargado de vigilar y racionar el vital líquido. Finalmente estaban los marineros comunes, que ejecutaban las distintas maniobras relacionadas con la navegación.

c) Los oficiales reales.

En las empresas de descubrimiento y conquista siempre iban oficiales reales: tesorero, contador, factor y veedor.

³⁶³ Cabe señalar que muchos autores confunden las funciones del capitán con las del maestre, y algunos incluso han llegado a considerar que se trataba de una sola persona cuyo cargo era conocido indistintamente con dos nombres: el de capitán y el de maestre. Sin embargo, basta con revisar cualquiera de las fuentes primarias que hacen referencia a la tripulación de una embarcación para percatarse de que el capitán y el maestre eran dos personas distintas, cada una con funciones específicas. Lo que sí es posible afirmar es que, en situaciones de emergencia (es decir, cuando la tripulación era insuficiente), una misma persona podía asumir y ejercer dos cargos distintos simultáneamente.

³⁶⁴ Había un piloto mayor para toda la flota y un piloto para cada una de las embarcaciones que la componían. El piloto, como técnico en la navegación, era el responsable de encontrar y mantener el rumbo escogido por el capitán.

³⁶⁵ La sentina es la cavidad inferior del navío en que se reúnen las aguas que se filtran por los costados y cubiertas del mismo.

El tesorero estaba encargado de percibir la parte de las riquezas que correspondía a la Real Hacienda y, en su caso, efectuar con dichos ingresos los pagos que fuesen menester; el factor y el veedor estaban obligados a asistir a los demás oficiales reales en las fundiciones, rescates, cobranzas, compras, ventas o pagas que se hubiesen de hacer de la hacienda pública; por último, el contador tenía a su cuidado el libro de cuentas de la Real Hacienda, y era el que libraba los sueldos y otros pagos con recursos de la hacienda pública.³⁶⁶

³⁶⁶ Véase "Relación acerca del origen y funciones de los funcionarios reales". 1542, en Miguel León-Portilla et al. *Historia documental de México*. Tomo I: p.203-204

FUENTES CONSULTADAS**I.-FUENTES PRIMARIAS****A) FUENTES DOCUMENTALES: MANUSCRITOS**

Archivo General de la Nación, México, Mercedes: vols.5-6, 7 y 8.

"Testamento de don Luis de Velasco." México, 16-27³⁶⁷ de julio de 1564. Archivo General de la Nación, México, Bienes Nacionales: legajo 446, expediente 9, f. 1-22

B) FUENTES DOCUMENTALES: IMPRESOS Y FACSIMILES

Acosta, Joseph de. Historia natural y moral de las Indias. México, Fondo de Cultura Económica, 1962.

Actas de Cabildo de la Ciudad de México. Vols. 1-7. Edición preparada por Ignacio Bejarano. México, Edición del Municipio Libre, 1889-1916.

Blair, Emma Helen y James Alexander Robertson. The Philippine Islands, 1493-1803; explorations by early navigators, description of the islands and their peoples, their history and records of the catholic missions, as related in contemporaneous books and manuscripts, showing the political, economic, commercial and religious conditions of those islands from their earliest relations with european nations to the beginning of the nineteenth century. Cleveland, Ohio, The Arthur H. Clark Company, 1903: vol.1 (1493-1529) y vol.2 (1521-1569).

Casas, Bartolomé de las. Historia de las Indias. 3 vols. México, Fondo de Cultura Económica, 1992.

Colección de diarios y relaciones para la historia de los viajes y descubrimientos. Vol.5. Madrid, Instituto Histórico de Marina, 1947.

³⁶⁷ Luis de Velasco redactó su testamento el 16 de julio de 1564, y el 27 del mismo mes y año agregó algunas cláusulas al texto original.

Colón, Cristóbal. Los cuatro viajes del Almirante y su testamento. Madrid, Espasa-Calpe, 1946 (Austral, 633).

Copia de una carta venida de Sevilla a Miguel Salvador de Valencia. La qual narra el venturoso descubrimiento que los Mexicanos han hecho, navegando con la armada que su Magestad mandó hazer en México. Con otras cosas maravillosas, y de gran provecho para toda la Christiandad: son dignas de ser vistas y leydas. En Barcelona, Per Pau Cortey, 1566. Edición facsimilar de la de 1566. Madrid, Yagües, 1958.

Cortés, Hernán. Cartas de Relación. México, Porrúa, 1967.

"Derrotero de los Pilotos Jaymes Martínez y Diego Martín del viage [sic] y descubrimiento de las yslas del Poniente", en Luis Muro. La expedición Legazpi-Urdaneta a las Filipinas (1557-1564). México, Secretaría de Educación Pública, 1975 (SepSetentas, 179): 145-158

Epistolario de Nueva España: 1505-1818. 16 tomos. Recopilado por Francisco del Paso y Troncoso. México, Antigua Librería Robredo, 1940.

Fernández de Navarrete, Martín. Colección de los viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo XV, con varios documentos inéditos concernientes a la historia de la marina castellana y de los establecimientos españoles en Indias. 5 vols. Buenos Aires, Guaranía, 1946.

Fernández de Oviedo y Valdés, Gonzalo. Historia general y natural de las Indias. Edición facsimilar de la de 1547. México, Centro de Estudios de Historia de México Condumex, 1979.

Gómez de Cervantes, Gonzalo. Vida económica y social de Nueva España. México, Porrúa, 1944.

León Pinelo, Antonio de. Recopilación de las Indias. 3 Tomos. México, Escuela Libre de Derecho/Gobierno del Estado de Chiapas/Gobierno del Estado de Morelos/Universidad Nacional Autónoma de México: Instituto de Investigaciones Jurídicas/Universidad Cristóbal Colón/Universidad de Navarra/Universidad Panamericana/Miguel Ángel Porrúa, 1992.

León-Portilla, Miguel et al. Historia documental de México. Tomo I. México, Universidad Nacional Autónoma de México, 1984 (Serie Documental, 4).

López de Gómara, Francisco. Historia de las Indias y conquista de México. Edición facsimilar de la de 1552. México, Centro de Estudios de Historia de México Condumex, 1978.

Polo, Marco. El libro de las maravillas. Madrid, Casariego, 2000.

Robelo, Cecilio A. Diccionario de pesas y medidas mexicanas antiguas y modernas, y su conversión. Para uso de los comerciantes y de las familias. Edición facsimilar de la de 1908. México, Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social, 1995.

Rubio Mañé, J. Ignacio. "La expedición de Miguel López de Legazpi a Filipinas", en Boletín del Archivo General de la Nación. México, Archivo General de la Nación, Tomo V, julio-diciembre de 1964, núm. 3-4: 427-798.

Rubio Mañé, J. Ignacio. "Más documentos relativos a la expedición de Miguel López de Legazpi a Filipinas", en Boletín del Archivo General de la Nación. México, Archivo General de la Nación, Tomo XI, enero-junio de 1970, núm. 1-2: 83-156.

Rubio Mañé, J. Ignacio. "Más documentos relativos a la expedición de Miguel López de Legazpi a Filipinas, II", en Boletín del Archivo General de la Nación. México, Archivo General de la Nación, Tomo XI, julio-diciembre de 1970, núm. 3-4: 453-556.

Suárez de Peralta, Juan. Tratado del descubrimiento de las Indias. (Noticias históricas de la Nueva España). México, Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, 1990.

II. -FUENTES SECUNDARIAS

A) FUENTES BIBLIOGRÁFICAS

Álvarez, Luis Alonso. "Repartimientos y economía en las islas Filipinas bajo el dominio español, 1565-1815", en Margarita Menegus et al. El repartimiento forzoso de mercancías en México, Perú y Filipinas. México, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora/Universidad Nacional Autónoma de México: Centro de Estudios Sobre la Universidad, 2000: 170-216.

Álvarez-Castrillón y Bustelo, Manuel. Mil aspectos de la Tierra y del espacio. Tomo II: El espacio. Barcelona, Instituto Gallach de Librería y Ediciones, 1950.

Atlas cartográfico histórico de México. México, Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática, 1988.

Balard, Michel et al. De los bárbaros al Renacimiento. Madrid, Akal, 1989.

Barandica Martínez, Luis Abraham. En busca de la ruta occidental hacia el Oriente. La expedición de Álvaro de Saavedra Cerón. Tesis de Licenciatura. México, Facultad de Filosofía y Letras: Universidad Nacional Autónoma de México, 2001.

Barbosa-Ramírez, A. René. La estructura económica de la Nueva España (1519-1810). México, Siglo XXI, 1971.

Baudot, Georges. La vida cotidiana en la América española en tiempos de Felipe II. Siglo XVI. México, Fondo de Cultura Económica, 1995 (Colección Popular, 255).

Bernard, Carmen y Serge Gruzinski. Historia del Nuevo Mundo. 2 tomos. México, Fondo de Cultura Económica, 1996/1999.

Bertaux, Pierre. Africa. Desde la prehistoria hasta los Estados actuales. México, Siglo XXI, 1997 (Historia Universal Siglo XXI, 32).

Boorstin, Daniel J. Los descubridores. Barcelona, Crítica, 1988.

Bosch García, Carlos. La expansión de Castilla. Rey de España y rey del mundo. México, Universidad Nacional Autónoma de México: Coordinación de Humanidades, 1996.

Bosch García, Carlos. Tres ciclos de navegación mundial se concentraron en América. México, Universidad Nacional Autónoma de México, 1985 (Historia General, 14).

Bosch García, Carlos. México frente al mar. El conflicto histórico entre la novedad marinera y la tradición terrestre. México, Universidad Nacional Autónoma de México, 1981.

Braudel, Fernand. El Mediterráneo: el espacio y la historia. México Fondo de Cultura Económica, 1995.

Braudel, Fernand. El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II. 2 tomos. México, Fondo de Cultura Económica, 1981.

Cabrero, Leoncio et al. Historia General de Filipinas. Madrid, Ediciones de Cultura Hispánica, 2000.

Cartografía Histórica del Encuentro de dos Mundos. Madrid, Instituto Geográfico Nacional de España/Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática de México, 1992.

Cuevas, Mariano. Monje y marino. La vida y los tiempos de fray Andrés de Urdaneta. México, Galatea, 1943.

Diccionario Porrúa de Historia Biografía y Geografía de México. México, Porrúa, 1964.

Domínguez Ortiz, Antonio. Historia de España. III. El Antiguo Régimen: los Reyes Católicos y los Austrias. Madrid, Alianza, 1983 (Alianza Universidad, 42).

Duby, Georges. Atlas histórico Mundial. Madrid, Debate, 1992.

Evans, Joan et al. La baja Edad Media. México, Alianza Editorial/Labor, 1989 (Historia de las Civilizaciones, 6).

Favier, Jean. Los grandes descubrimientos. De Alejandro a Magallanes. México, Fondo de Cultura Económica, 1999.

Fernández, Rafael Diego. Capitulaciones Colombinas (1492-1506). Zamora, El Colegio de Michoacán, 1987.

Florescano, Enrique. Atlas histórico de México. México, Siglo XXI/Secretaría de Educación Pública, 1983.

Galeana de Valadés, Patricia et al. Los siglos de México. México, Nueva Imagen, 1991.

García de León, Porfirio y Gerald McGowan. "Esbozo de la geografía del Estado de México", en Sugiura Yamamoto, Yoko et al. Historia general del Estado de México. Tomo I. Geografía y arqueología. Zinacantepec (Estado de México), Gobierno del Estado de México/LIIII Legislatura del Estado de México/Tribunal Superior de Justicia/El Colegio Mexiquense, 1998: 25-56.

Gerhard, Peter. Geografía histórica de la Nueva España, 1519-1821. México, Universidad Nacional Autónoma de México: Instituto de Investigaciones Históricas, 2000 (Espacio y Tiempo, 1).

González-Aller Hierro, José Ignacio et al. Carlos V. La náutica y la navegación. Barcelona, Sociedad Estatal para la Conmemoración de los Centenarios de Felipe II y Carlos V/Lunberg, 2000.

Hale, John R. La Edad de la Exploración. México, Ediciones Culturales Internacionales, 1988.

Haring, Clarence H. Comercio y navegación entre España y las Indias. México, Fondo de Cultura Económica, 1979.

Hattendorf, John B. et al. Maritime History. Volume 1: The Age of Discovery. Florida, Krieger Publishing Company, 1996.

Hay, Denys et al. La época del Renacimiento. El amanecer de la Edad Moderna. México, Alianza Editorial/Labor, 1989 (Historia de las Civilizaciones, 7).

Herrmann, Paul. La aventura de los primeros descubrimientos. De la Prehistoria al final de la Edad Media. Barcelona, Labor, 1962.

Humble, Richard. La aventura del mar. Los exploradores. 2 vols. Barcelona, Folio, 1995.

Icaza, Francisco Asis de. Diccionario autobiográfico de conquistadores y pobladores de Nueva España. 2 vols. Guadalajara, Jalisco, México, Edmundo Aviña Levy, 1969 (Biblioteca de Facsimiles Mexicanos, 2 y 3).

Kriedte, Peter. Feudalismo tardío y capital mercantil. Líneas maestras de la historia económica europea desde el siglo XVI hasta finales del XVIII. Barcelona, Crítica, 1994.

Loon, Hendrik W. van. La conquista de los mares. Historia de la navegación. Barcelona, Luis Miracle, 1946.

Lucena, Manuel. Descubrimiento de América. Novus mundus. México, Red Editorial Iberoamericana, 1989.

Margolin, Jean-C. et al. Los inicios de la Edad Moderna. Madrid, Akal, 1992 (Pueblos y Civilizaciones, 8).

María y Campos, Alfonso de et al. Los galeones de la plata. México, corazón del comercio interoceánico, 1565-1815. México, Secretaría de Relaciones Exteriores/Consejo Nacional para la Cultura y las Artes/Fideicomiso para la Cultura México-USA/Museo Amparo de Puebla/Museo de Historia Mexicana de Monterrey/Museo Franz Mayer, 1998.

Martín Merás, Luisa. Cartografía marítima hispana. La imagen de América. Barcelona, Ministerior de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente/Centro Nacional de Información Geográfica/Ministerio de Educación y Ciencia/CSIC/Ministerio de Industria y Energía: Instituto Tecnológico GeoMinero de España/Lunwerg, 1993.

Martínez, José Luis. Hernán Cortés. México, Fondo de Cultura Económica, 1995 (Breviarios, 519).

Martínez, José Luis. Pasajeros de Indias. Viajes trasatlánticos en el siglo XVI. México, Fondo de Cultura Económica, 1999.

Maule, Kieran et al. Los mares nos unen. México y la Cuenca del Pacífico. México, Banca Serfín, 1989.

McEvedy, Collin. The Penguin Historical Atlas of the Pacific. New York, Penguin Books, 1998.

Mendizábal, Miguel Othón de. "La minería y la metalurgia mexicanas (1520-1943)", en Obras completas. Tomo 5. México, Talleres Gráficos de la Nación, 1946: 25-72.

Mendizábal, Miguel Othón de. "Pólvora que mata y pólvora que divierte", en Obras completas. Tomo 4. México, Talleres Gráficos de la Nación, 1946: 215-221.

Miranda, José. Las ideas y las instituciones políticas mexicanas. Primera parte: 1521-1820. México, Universidad Nacional Autónoma de México: Instituto de Derecho Comparado, 1952.

Mollat du Jourdin, Michel. Europa y el mar. Barcelona, Crítica, 1993.

Mollat du Jourdin, Michel. Los exploradores del siglo XIII al XVI. Primeras miradas sobre nuevos mundos. México, Fondo de Cultura Económica, 1990.

Morales Padrón, Francisco. Cristóbal Colón, Almirante de la Mar Océana. México, Red Editorial Iberoamericana, 1989.

Morales Padrón, Francisco. Historia del descubrimiento y conquista América. Madrid, Gredos, 1990.

Morison, Samuel Eliot. The European Discovery of America, The southern voyages: 1492-1616. New York, Oxford University Press, 1974.

Muro, Luis. "La expedición Legazpi-Urdaneta a las Filipinas. Organización, 1557-1564", en Bernardo García Martínez, et al. Historia y sociedad en el mundo de habla española. Homenaje a José Miranda. México, El Colegio de México, 1970: 141-216

O'Donell, Hugo. España en el descubrimiento, conquista y defensa del Mar del Sur. Madrid, MAPFRE, 1992.

O'Gorman, Edmundo. Guía de las Actas de Cabildo de la Ciudad de México: Siglo XVI. México, Fondo de Cultura Económica, 1970.

O'Gorman, Edmundo. La invención de América. Investigación acerca de la estructura histórica del nuevo mundo y del sentido de su devenir. México, Fondo de Cultura Económica, 1995.

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

Ots Capdequí, José María. El Estado español en las Indias. México, Fondo de Cultura Económica, 1993.

Parry, John H. El descubrimiento del mar. México, Consejo Nacional para la Cultura y las Artes/Grijalbo, 1991.

Parry, John H. Europa y la expansión del mundo (1415-1715). México, Fondo de Cultura Económica, 1994 (Breviarios, 60).

Parry, John W. Spices. Volume I: The story of spices/The spices described. New York, Chemical Publishing Company, 1969.

Pereyra, Carlos. Las huellas de los conquistadores. México, Porrúa, 1986 (Sepan Cuantos, 493).

Phillips, J.R.S. La expansión medieval de Europa. México, Fondo de Cultura Económica, 1994.

Pirenne, Henri. Historia económica y social de la Edad Media. México, Fondo de Cultura Económica, 1970.

Pirenne, Henri. Historia de Europa. Desde las invasiones al siglo XVI. México, Fondo de Cultura Económica, 1995.

Pirenne, Jacques. Historia Universal. Volumen II: Desde el Islam al Renacimiento (siglos VII al XVI). México, Cumbre, 1982.

Pirenne, Jacques. Historia Universal. Volumen III: Desde el Renacimiento hasta la formación de los grandes estados continentales de Europa (siglos XVI y XVII). Barcelona, Éxito, 1975.

Rey Pastor, Julio. La ciencia y la técnica en el descubrimiento de América. Madrid, Espasa-Calpe, 1970 (Austral, 301).

Reyes Vayssade, Martín et al. Cartografía histórica de las islas mexicanas. México, Secretaría de Gobernación, 1992.

Riva Palacio, Vicente. México a través de los siglos. Tomo segundo: El Virreinato. Historia de la dominación española en México desde 1521 a 1808. México, Cumbre, 1958.

Rubial García, Antonio. México y su historia. Tomo 2: 1519-1600. México, Unión Tipográfica Editorial Hispano Americana, 1984.

Rubial García, Antonio. La Nueva España. México, Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, 1999.

Rumeu de Armas, Antonio. El Tratado de Tordesillas. Rivalidad hispano-lusa por el dominio de océanos y continentes. Madrid, MAPFRE, 1992.

Sanz y Díaz, José. López de Legazpi: Alcalde Mayor de México, Conquistador de Filipinas. México, Jus, 1967 (México Heróico, 65).

Sarabia Viejo, María Justina. Don Luis de Velasco: virrey de la Nueva España, 1550-1564. Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1978.

Sellés, Manuel. Instrumentos de navegación. Del Mediterráneo al Pacífico. Barcelona, Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente/Centro Nacional de Información Geográfica/Ministerio de Educación y Ciencia/CSIC/Lunwerg, 1994.

Toussaint, Auguste. Historia del Océano Índico. México, Fondo de Cultura Económica, 1984 (Breviarios, 337).

Treue, Wilhelm. La conquista de la Tierra. Tras las huellas de los grandes descubridores. Barcelona, Labor, 1948.

Trevor-Roper, Hugh et al. La época de la expansión. Europa y el mundo desde 1559 hasta 1660. México, Alianza Editorial/Labor, 1989 (Historia de las Civilizaciones, 8).

Uchmany, Eva Alexandra. "Las dos rutas hacia la India: la oriental y la occidental", en Papeles de la India. Tierras lejanas voces cercanas. Estudios sobre el acercamiento indo-ibero-americano. Vol.24. New Delhi, Consejo Indio de Relaciones Culturales, 1995: 88-108.

Uchmany, Eva Alexandra et al. México-India. Similitudes y encuentros a través de la historia. México, Fondo de Cultura Económica/Ispat Mexicana, 1998.

Valdés Lakowsky, Vera. "Problemas económicos en el Pacífico", en Ma. Cristina Barrón et al. La presencia novohispana en el Pacífico insular. Actas de las Primeras Jornadas Internacionales celebradas en la Ciudad de México, del 19 al 21 de septiembre de 1989. México, Universidad Iberoamericana/Embajada de España en México/Comisión Puebla V Centenario/Pinacoteca Virreinal, 1990: 83-105.

Vargas Martínez, Gustavo. Atlas antiguo de América: siglos XV y XVI. México, Trillas, 1995.

Villiers, John. Asia sudoriental antes de la época colonial. México, Siglo XXI, 1992 (Historia Universal Siglo XXI, 18).

Vindel, Francisco. Mapas de América en los libros españoles de los siglos XVI-XVIII (1503-1798). Madrid, Ministerio de Asuntos Exteriores, 1991.

Vindel, Francisco. Mapas de América y Filipinas en los libros españoles de los siglos XVI-XVIII. Apéndice a los de América, adición a los de Filipinas. Madrid, Ministerio de Asuntos Exteriores, 1991.

Weckmann, Luis. La herencia medieval de México. México, El Colegio de México/Fondo de Cultura Económica, 1996.

B) FUENTES HETEROGRAFICAS

Almazán, Marco A. "El galeón de Manila", en Artes de México. México, año XVIII, núm.143, 1971: 4-19

Bernal, Rafael. "México en Filipinas", en Historia Mexicana. México, vol.XIV, núm.2 (54), octubre-diciembre 1964: 187-205

Cárdenas de la Peña, Enrique. "Navegación y medicina en el siglo XVI" (Parte I), en Boletín Bibliográfico de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público. México, año XVI, núm.436, 1° abril 1970: 4-8

Cárdenas de la Peña, Enrique. "Navegación y medicina en el siglo XVI" (Parte II), en Boletín Bibliográfico de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público. México, año XVI, núm.437, 15 abril 1970: 4-7

Cárdenas de la Peña, Enrique. "Navegación y medicina en el siglo XVI" (Parte III), en Boletín Bibliográfico de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público. México, año XVI, núm.438, 1° mayo 1970: 4-7

González, Luis. "Expansión de Nueva España en el Lejano Oriente", en Historia Mexicana. México, vol.XIV, núm.2 (54), octubre-diciembre 1964: 206-226

Lenkersdorf, Gudrun. "La carrera por las especias", en Estudios de historia novohispana. México, vol.17, 1997: 13-30

Pizano y Saucedo, Carlos. "El puerto de la Navidad y la expedición de Legazpi", en Historia Mexicana. México, vol.XIV, núm.2 (54), octubre-diciembre 1964: 227-249

Quirino, Carlos. "El primer mexicano en Filipinas", en Historia Mexicana. México, vol.XIV, núm.2 (54), octubre-diciembre 1964: 250-260

Velázquez, María del Carmen. "La navegación transpacífica", en Historia Mexicana. México, vol.XVIII, núm.2 (70), octubre-diciembre 1968: 159-178