

OBJETIVO: consolidar la ruta a la Especiería

Se cumplen 500 años del inicio de la expedición de Loaysa, germen del dominio español del Pacífico

TRAS el éxito del marino guipuzcoano Juan Sebastián Elcano en 1522, completando la primera vuelta al mundo y la empresa a la especiería iniciada (1519) por Fernando de Magallanes, y ante el fracaso de las conferencias de Elvas y Badajoz entre diputados de Castilla y Portugal para aclarar los derechos sobre las islas Molucas, el rey Carlos I y V de Alemania ordenó organizar una nueva expedición. Después de tres años de preparativos, esta iba a partir el 24 de julio de 1525 del puerto de La Coruña.

Meses antes, el 5 de abril de 1525, el soberano puso al frente de la misma a Jofre García de Loaysa con los cargos de gobernador y justicia mayor del archipiélago. También le concedió ocho ducados diarios de sueldo, desde la fecha en que se hiciese a la vela la empresa hasta el regreso a España, la facultad de traer en cada armada quince quintales de especiería y más 500 ducados para preparar tal expedición.

CAPITÁN DE LA ARMADA CORUÑESA

El elegido Loaysa, nacido según dice la tradición en Ciudad Real (1490), era familia del arzobispo de Sevilla, fray Francisco García de Loaysa, confesor del monarca y presidente del Consejo de Indias e inquisidor general.

Aunque ya estaba al servicio de la Corona, es posible que esos vínculos contribuyeran a su nombramiento como jefe de la armada, gestada por la recién creada Casa de la Contratación de la Especiería de La Coruña, en detrimento de Elcano, conocedor de primera mano de la endemoniada ruta que

los esperaba y mucho más experto en las artes de la mar y la navegación.

No obstante, Carlos I designó al guipuzcoano segundo jefe de la empresa, piloto mayor y guía.

La misión era, de nuevo, llegar a las islas Molucas, productoras de las pre-

expedición: 4 naos, 2 carabelas y un patache. La dirección de las naos recayó en Loaysa, que recibió el mando de la *Santa María de la Victoria*, de 300 toneles y nave capitana.

Con ella, había completado su gesta Elcano, a quien se le encomendó la *Sancti Spiritus*, de 200 toneles. Pedro de Vera quedó emparejado con la *Anunciada*, de 170 toneles, y Rodrigo de Acuña, con la *San Gabriel*, de 130 toneles.

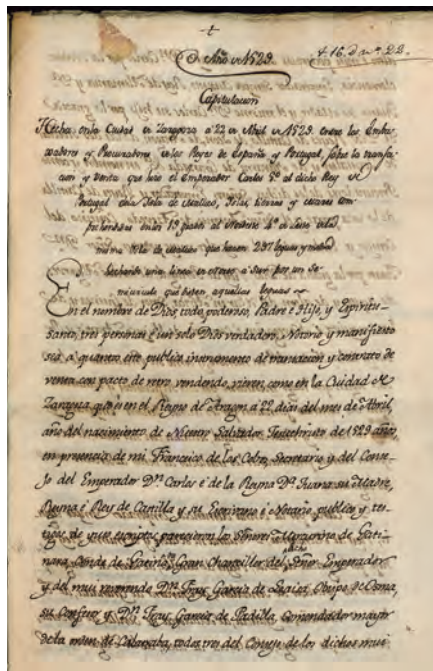
Las carabelas *Santa María del Parral*, de 80 toneles, y *San Lesmes*, de 86 toneles, quedaron bajo la responsabilidad de Jorge Manrique de Nájera y Francisco de Hoces, respectivamente; mientras que Santiago de Guevara fue designado capitán del patache *Santiago*, de 50 toneles.

EL TRIPULANTE URDANETA

La expedición embarcó a 450 hombres de mar y de armas, así como carpinteros, herreros y albañiles, que procedían de diversos territorios de la Monarquía Hispánica: gallegos, andaluces, vascos, alemanes, flamencos, italianos y griegos. Entre ellos, cabe destacar a un joven Andrés de Urdaneta. El sería uno de los pocos supervivientes de la empresa y, también, uno de los que lograría regresar a la Península.

Su participación fue vital porque décadas después volvió a aquellas tierras enrolado en la expedición de Legazpi, que consolidó la presencia española en la zona desde las Islas Filipinas.

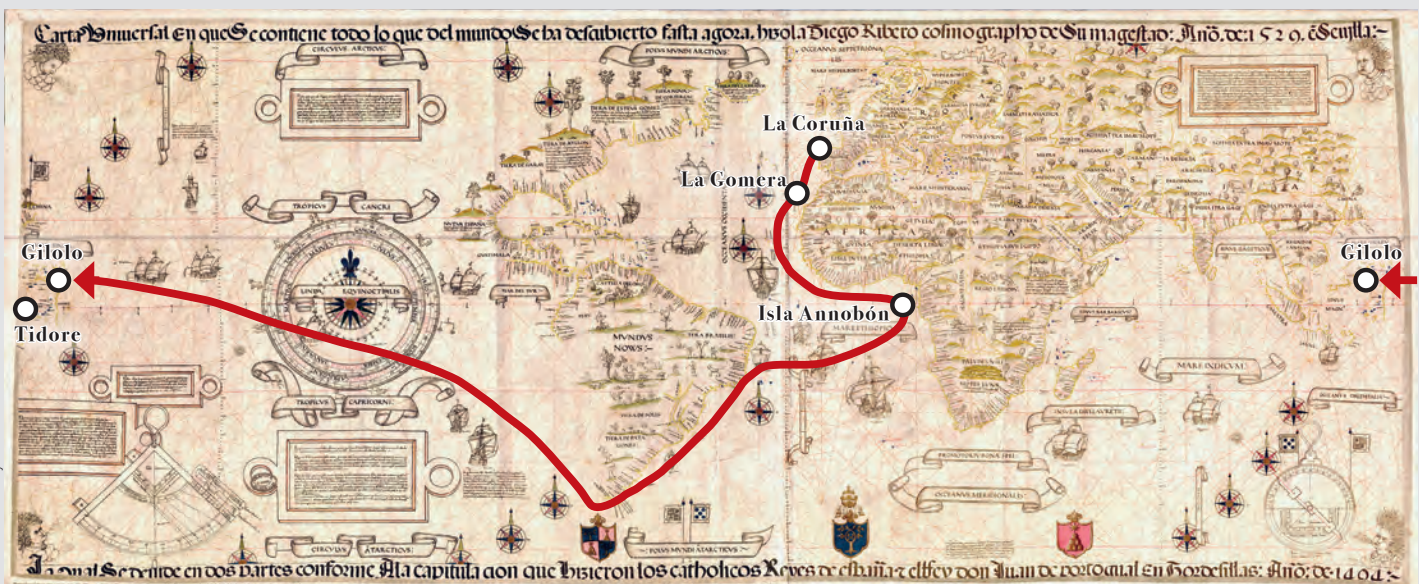
Entonces, dio con una travesía segura de regreso a México desde el archipiélago tagalo. Conocida como el «tornaviaje», sirvió para establecer la primera ruta comercial que conectó



Tratado de Zaragoza, firmado entre los monarcas de España y Portugal en 1529 para poner fin a las disputas por la soberanía de las Molucas.

ciadas especias y que se disputaban Castilla y Portugal, tres décadas después de que ambos reinos se repartieran el mundo en el Tratado de Tordesillas.

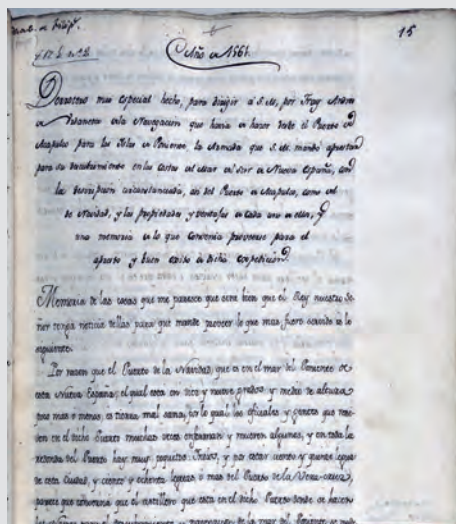
El citado 5 de abril de 1525, también se expidieron los títulos de capitanes de los siete buques que compusieron la



Carta universal de Diego Ribero, 1529 (copia de 1866), similar a la que —cuentan las crónicas— pudo guiar a la expedición de Loaysa al Moluco. El 24 de julio de 1525, zarparon de La Coruña 450 hombres en siete naves lideradas por el citado Loaysa desde su nao capitana, la *Victoria*, protagonista de la recién completada primera vuelta al mundo. También viajaba Elcano, líder de dicha gesta. Pusieron rumbo a La Gomera (Islas Canarias) y a Annobón (golfo de Guinea) antes de cruzar el Atlántico hacia Brasil. Navegaron cerca de la costa en busca del recién hallado estrecho de Magallanes para, a través de él, surcar el Pacífico hacia Guam (I. Marianas), al noroeste; para, después, encaminarse a la Especiería, que alcanzaron el 29 de octubre de 1526. Arribaron a Gilolo y terminaron su viaje en Tidore, desde donde Elcano había regresado a la Península el lustro anterior. Solo la *Victoria*, con 105 hombres a bordo, logró salvar los innumerables infortunios que azotaron a la armada coruñesa y llegar al objetivo.



A la izquierda, imagen que recrea la partida de la expedición de Loaysa del puerto de La Coruña en 1525; a la derecha, un recuerdo de su estancia para avituallarse antes de surcar el océano Atlántico en la isla de Annobón, en el golfo de Guinea, y a la que bautizaron con el nombre de San Mateo.



A la izquierda, Andrés de Urdaneta, padre del tornaviaje y la derrota a seguir para viajar de Filipinas a Alcapulco; a la derecha, Carlos I, impulsor de la armada coruñesa.

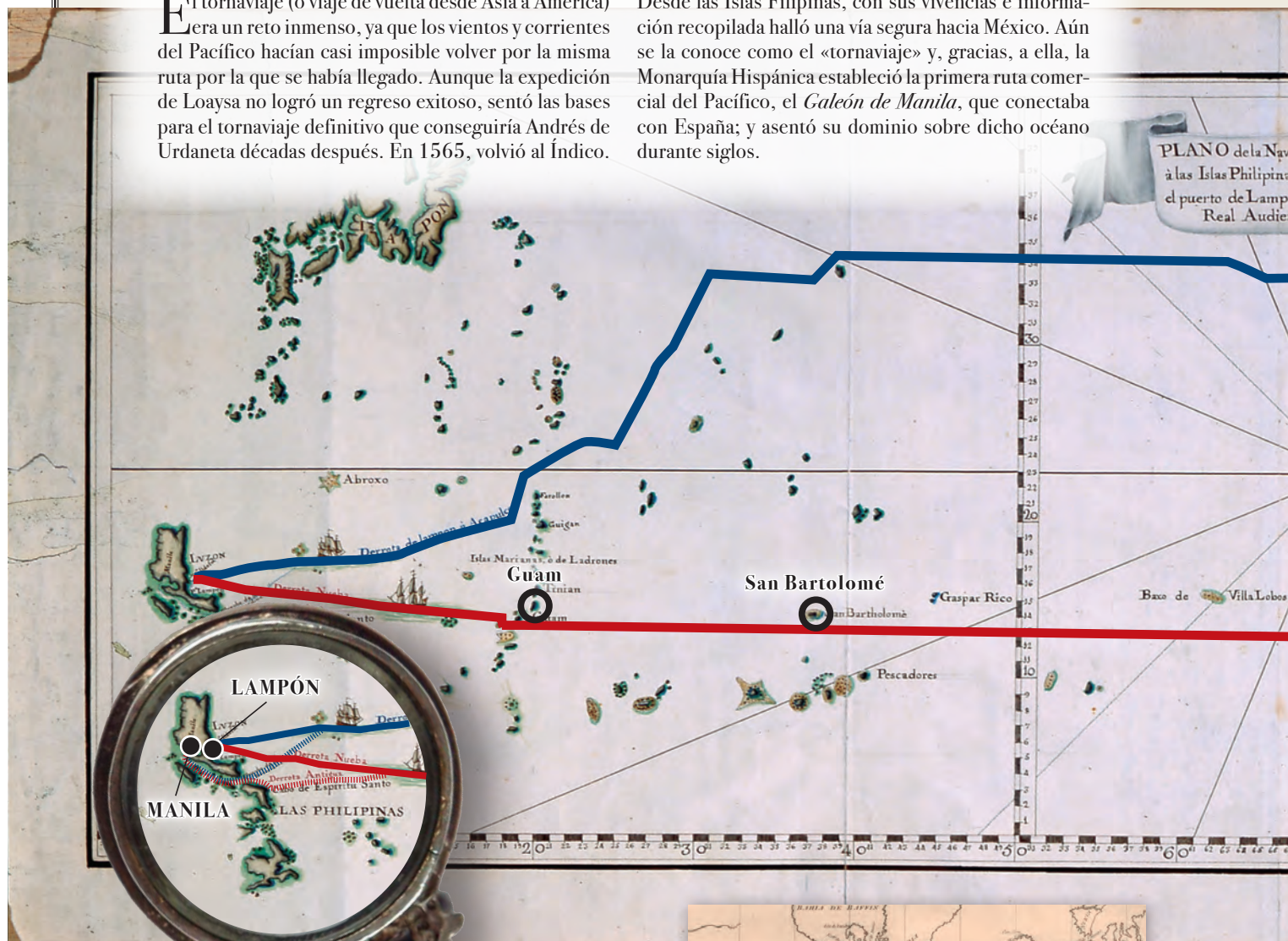


EL TORNAVIAJE DE URDANETA

Un marino de la expedición descubrió el camino de regreso

El tornaviaje (o viaje de vuelta desde Asia a América) era un reto inmenso, ya que los vientos y corrientes del Pacífico hacían casi imposible volver por la misma ruta por la que se había llegado. Aunque la expedición de Loaysa no logró un regreso exitoso, sentó las bases para el tornaviaje definitivo que conseguiría Andrés de Urdaneta décadas después. En 1565, volvió al Índico.

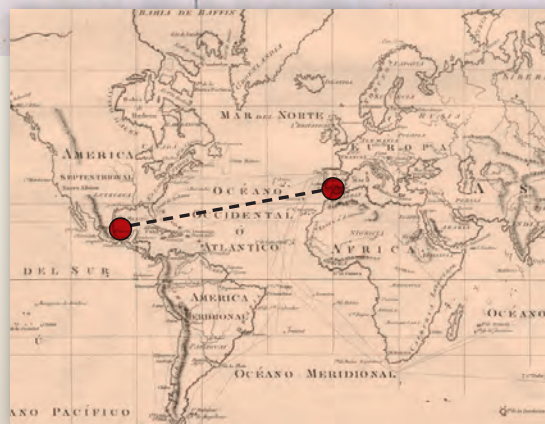
Desde las Islas Filipinas, con sus vivencias e información recopilada halló una vía segura hacia México. Aún se la conoce como el «tornaviaje» y, gracias, a ella, la Monarquía Hispánica estableció la primera ruta comercial del Pacífico, el *Galeón de Manila*, que conectaba con España; y asentó su dominio sobre dicho océano durante siglos.



DERROTAS NUEVA Y VIEJA

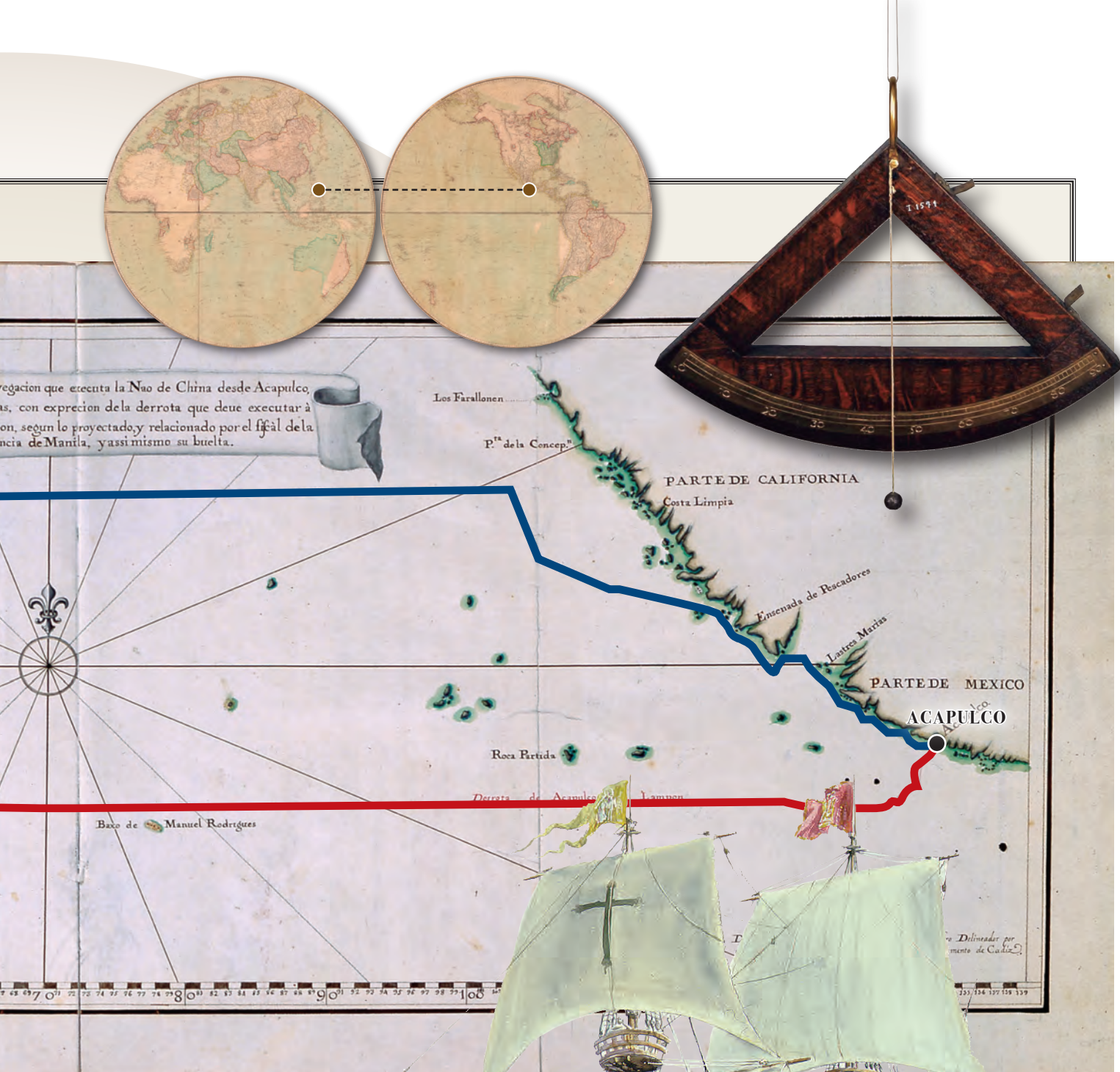
En Filipinas, la ruta del *Galeón de Manila*, también conocida como la *Nao de la China*, tuvo dos puntos de referencia básicos: su capital Manila (primero) y, después, el puerto de Lampón.

- Ida nueva
- Ida vieja
- Regreso nuevo
- Regreso viejo



LA CONEXIÓN CON ESPAÑA

El viaje de ida y vuelta entre Filipinas y Acapulco se completaba con una ruta por tierra hasta Veracruz, en el Atlántico, desde donde continuaba a Cádiz y Sevilla en la Península, puerta de entrada a Europa.



GALEONES Y NAOS

En los 250 años que el *Galeón de Manila* estuvo operativo, empleó galeones y naos por su capacidad de carga y de autodefensa, ya que debían ser, a la vez, buques comerciales y de guerra. La ruta completó entre 110 y 120 viajes, transportando gran número de cañones y estiba en sus bodegas para albergar sus mercancías: plata, añil... y, sobre todo, especias. La carga variaba con el punto de llegada.





Escudo de la fachada del Tribunal Militar Territorial Cuarto (La Coruña) que recuerda la constitución de la sede que iba a recibir el comercio de las especias en la Península.

La Casa de Contratación de la Especiería de La Coruña

EL primer viaje de circunnavegación a la Tierra culminado por Juan Sebastián Elcano en septiembre de 1522 tuvo múltiples consecuencias y de diversa índole, entre ellas, la creación de la Casa de Contratación de la Especiería en La Coruña, de donde zarpará la expedición de Loaysa el 24 de julio de 1525.

Tras el descubrimiento en 1492 de lo que se creía era la nueva ruta para las Indias, se suceden una serie de acontecimientos que tienen por objeto regular y controlar el comercio derivado de todo ello. El más significativo es la creación, en 1503, de la Casa de la Contratación de Sevilla.

Aunque las tierras halladas por los españoles en lo que hoy llamamos América producían grandes riquezas, la corona hispana siguió organizando expediciones para encontrar un paso marítimo alrededor del Nuevo Continente, entre ellas, la ya citada que completó la primera vuelta al mundo.

El establecimiento del monopolio de las especias en Sevilla no agradaba a muchos comerciantes y nobles dadas las abusivas tasas impuestas al negocio de las especias por la ciudad hispalense. Además, una «casa» específica de la Especiería en La Coruña ofrecía una mejor situación geoestratégica respecto a Portugal y Flandes.

En 1520, con motivo de la visita de Carlos I a Galicia, varios nobles locales, entre los que destacaba Fernando de Andrade, el arzobispo de Santiago y muchos comerciantes castellanos, solicitaron la centralización de todo el comercio de las especias, que iba a

generarse como consecuencia de la expedición de Magallanes, en el puerto coruñés. Argumentaban que era muy seguro y, sobre todo, más cercano que el sevillano a los mercados clave de especias en el norte de Europa.

Uno de los personajes relevantes que intercedieron en favor de la creación de la Casa de la Especiería de La Coruña fue Jofre García de Loaysa quien, por carta, expuso al rey la conveniencia de contar con un puerto de mayor calado que el de Sevilla ante el creciente tonelaje de los buques.

LICENCIA REAL

Dos años después, el 22 de diciembre de 1522, el emperador Carlos concedió a La Coruña la licencia para crear su Casa de la Especiería. Iba a ser el epicentro comercial del mundo y, entre sus privilegios y derechos, figuraba el de organizar flotas y expediciones propias, principalmente, a las islas Molucas.

Bernardino Menéndez y el afamado mercader burgalés Cristóbal de Haro fueron su primer tesorero y factor, respectivamente; al segundo, le sucedió en su puesto Simón de Alcazaba.

Su prometedor futuro, sin embargo, se vio pronto truncado. El Tratado de Zaragoza (1529) y la cesión de los derechos sobre las islas de las especias en favor de Portugal que conllevaba supusieron la desaparición de la Casa. No obstante, el escudo de la fachada principal del actual Tribunal Militar Territorial Cuarto aún evoca aquella efímera misión.

tres continentes y recibió el nombre del *Galeón de Manila*. También, sirvió para y asentar el dominio hispánico del océano Pacífico durante siglos.

Aunque en sus primeros meses no se registraron grandes problemas, la expedición no fue precisamente afortunada. Del 2 al 14 de agosto recalaron en La Gomera, en el archipiélago canario, donde sus capitanes apostaron por seguir la derrota de la expedición anterior, la de Magallanes-Elcano, y, antes de adentrarse en el Atlántico, arribaron a Annobón, a la que bautizaron como *San Mateo*, en el actual golfo de Guinea.

Navegaron hasta Brasil. Luego bajaron por la costa y, ya en invierno, pararon en el río de Santa Cruz, en la actual Argentina. El 14 de enero de 1526 entraron en el Gallego, pensando que era el recién hallado paso al océano Pacífico.

MIL Y UN INFORTUNIOS

Salvada la confusión, continuaron viaje sin novedad, pero, al poco, el infortunio pareció enrolarse en la expedición como un hombre más. De hecho, la acompañaría hasta el final, a pesar de lo cual, la mayoría de sus tripulantes se mantuvieron fieles a la misión.

A la entrada del estrecho de Magallanes, en el cabo de las Vírgenes, una tempestad hizo naufragar a la *Sancti Spiritus*. Se perdieron nueve vidas. El resto, incluido su capitán, Elcano, y lo que se pudo salvar, se repartieron entre las otras naves. También se produjo la primera desertión: la *Anunciada* salió hacia el Atlántico y nunca se supo de ella.

Tales condiciones climatológicas hicieron retroceder a la expedición hasta el río Santa Cruz, donde se guarecieron un tiempo y repararon averías. En ese período, la *San Gabriel* huyó a España e hicieron mella el hambre, el frío y las enfermedades, causando el fallecimiento de varios tripulantes más, entre ellos, el factor real Diego de Covarrubias.

De nuevo en ruta, Loaysa atravesó el estrecho en 48 días, entre el 8 de abril y el 26 de mayo con la *Victoria*, las carabelas y el patache. Continuaron su travesía por el Pacífico juntos hasta que, el 1 de julio, otro fuerte temporal separó al grupo de forma definitiva.

La *San Lesmes* se perdió en el Pacífico, la *Santa María* terminó llegando a

HISTORIA

las puertas del Moluco, a la isla célebre de Sangi, donde su tripulación fue diezmada y vendida como esclava; el *Santiago* consiguió arribar a Nueva España costearo Sudamérica y solo la *Victoria*, la superviviente de la vuelta al mundo, siguió su camino a la Especiería.

El 26 de julio de 1526, un año después de zarpar de La Coruña, la nao capitana cruzó el Ecuador de sur a norte. Cuatro días después murió Loaysa. Dejó el mando a un Elcano enfermo, tanto que a los cinco días falleció de escorbuto.

La tripulación eligió como capitán al contador Toribio Alonso de Salazar. Siguiendo las indicaciones de Elcano, el 21 de agosto, avistaron la isla de San Bartolomé, actual Taongi, antes de arribar a Guam (I. Marianas).

Allí encontraron una canoa de Gonzalo de Vigo, desertor de *La Trinidad* de la expedición de Magallanes-Elcano. Débiles y enfermos, buscaron recuperar fuerzas y avituallarse.

Zarparon el 10 de septiembre. Tres días después murió Salazar y el mando recayó al alimón entre Martín Íñiguez de Carquizano y Fernando de Bustamante. Se dirigieron a Mindanao, y la isla de Sarragán (hoy, Sarangani) en el mar de las Célebes, hasta arribar a las Talaud, última parada técnica antes de entrar en el Moluco.

LOGRARON SU OBJETIVO

El 29 de octubre de 1526 alcanzaban Gilolo, hoy, Halmahera. De las siete naves y 450 hombres que había partido de La Coruña habían llegado a su destino 105 a bordo de la *Victoria*.

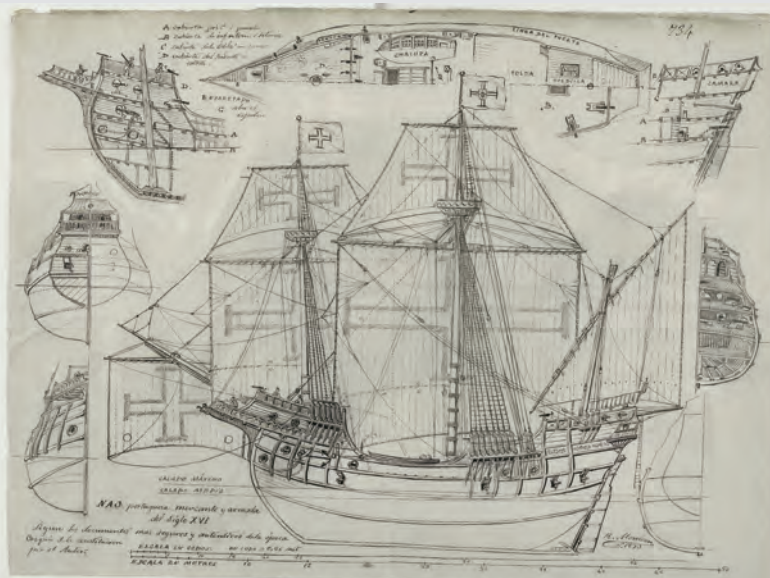
Navegaron después a Tidore, de donde había partido tiempo atrás Elcano. Allí lucharon contra los portugueses establecidos en la vecina Ternate hasta que, enterados del acuerdo (Tratado de Zaragoza, 1529) en la Península entre los soberanos luso e hispánico que dejaba esas tierras bajo dominio de Portugal, decidieron entregarse para ser repatriados por la ruta africana.

Habían pasado ocho años desde que arrancara la expedición y aún tardarían tres más en volver. Solo regresaron 24 tripulantes, llegaron a Lisboa en 1536.

Carmen Torres López

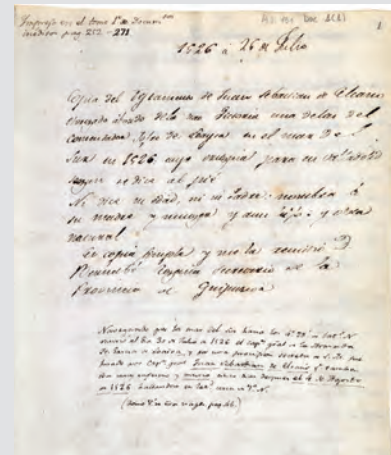
Investigadora Naval

Fotos: Hélène Gicquel



Biblioteca Nacional de España

Estudio realizado por R. Monleón sobre el modelo de nao portuguesa del siglo XVI, seguido para construir parte de la flota para viajar a las islas de las especias en 1525.



Instituto de Historia y Cultura Naval

Retrato y testamento de Juan Sebastián Elcano, quien, tras culminar la primera vuelta al mundo, fue segundo jefe de la empresa coruñesa, aunque no la pudo completar. Falleció en el Pacífico.



Museo Naval de Madrid

Selección de especias que se producían en las Molucas (clavo, canela...); arriba, trabajo del pintor Monleón dedicado a las carabelas del siglo XVI, como las empleadas en la expedición de Loaysa.