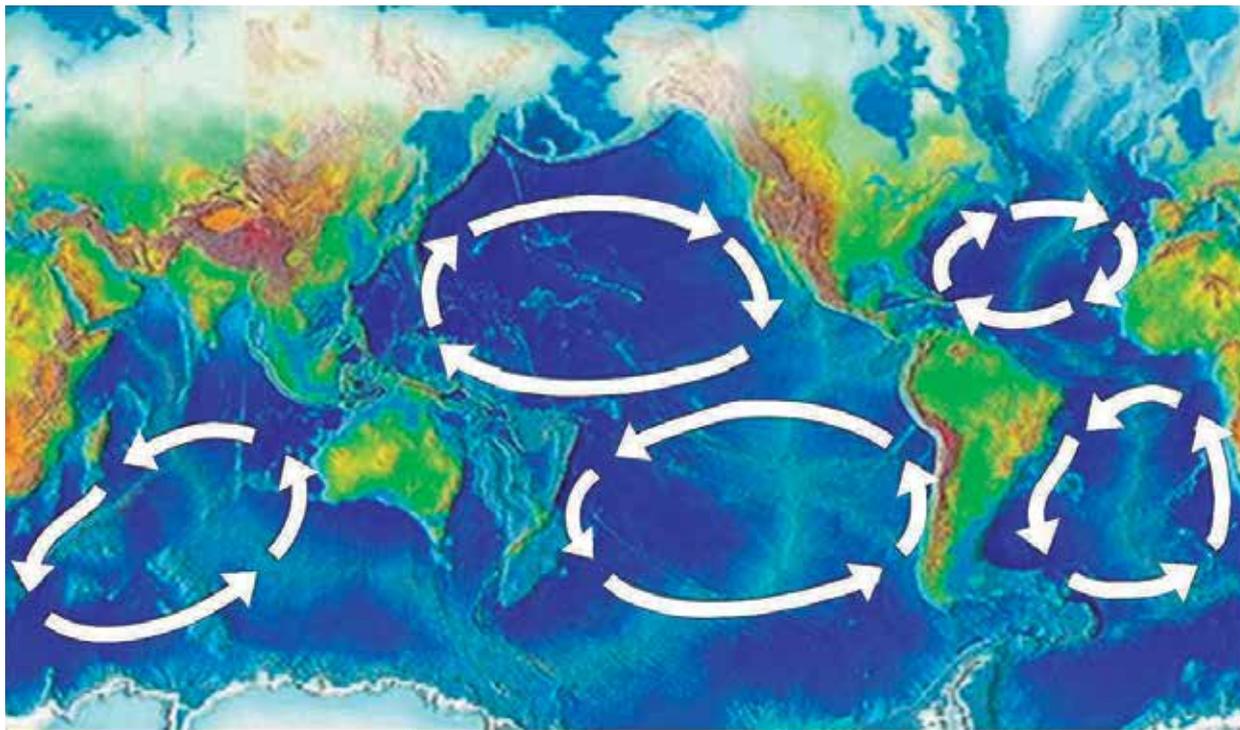


EXPEDICIÓN LOAÍSA: FRUSTRACIÓN TRAS LA CIRCUNNAVEGACIÓN



Por José Antonio Crespo-Francés



LOS GIROS Y CORRIENTES OCEÁNICAS

Son las grandes autopistas que buscaban los marinos de las grandes exploraciones y que luego fueron tan necesarias para el ejercicio y control del comercio y para llevar a cabo las decisiones y movimientos estratégicos.

Tras la llegada de Colón a América en 1492 se inicia un proceso de regulación de las rutas y comercio con las Indias creándose la Casa de la Contratación de Indias en Sevilla, con objeto de pormenorizar el control y registro del comercio de todas las mercancías y suministros que saliesen o llegasen de las Indias fiscalizando igualmente, aparte de las mercancías, las remesas de oro y plata provenientes de América.

Hasta el 3 de diciembre de 1501 se gozó de cierta libertad para la organización de expediciones a las Indias surgiendo también una oposición a Sevilla dada su situación geográfica de la corriente comercial con los Países Bajos.

La expedición de frey García Jofre de Loaísa o Loaysa, consecuencia de la protagonizada por Magallanes y Elcano, se enmarca en la fase inicial de viajes hacia Asia con el propósito

de tomar posesión de las Molucas o Maluco, junto con la expedición de Esteban Gómez encaminada al intento de encontrar un paso hacia el Pacífico por el Atlántico norte que permitiese alcanzar la meta asiática de Cipango¹.

Finalizada la primera circunnavagación, tras la llegada del Elcano al mando de la nao Victoria a Sevilla el 8 de septiembre de 1522 con la carga de clavo procedente de las Molucas², surgieron presiones para buscar otro puerto más centrado respecto a las corrientes comerciales con Europa. Por otra parte urgía hacer valer los derechos españoles sobre las Molucas, conforme con la línea de demarcación establecida en el Tratado de Tordesillas y una vez disuelta sin éxito la conferencia de Badajoz-Elvas que pretendía dilucidar la atribución de zonas de acción entre España y Portugal³.

Es indiscutible la parquedad,

Es indiscutible la parquedad, claridad y elocuencia de Elcano en su carta al emperador explicando las dificultades y las trabas puestas por los portugueses

claridad y elocuencia de Elcano en su carta al emperador explicando las dificultades pasadas y las trabas puestas por los portugueses cuando navegaban de regreso y que lejos de ser una ayuda para la circunnavagación solo significó un obstáculo al que se sumaba el hecho de navegar en un cascarón de nuez comido por los parásitos de la madera:

«Muy alta e ilustrísima Majestad:

Sabrá vuestra alta Majestad cómo hemos llegado diez y ocho hombres solamente con una de las cinco naaves que V.M. envió en descubrimiento la Especería con el capitán Ferno de Magallanes, que haya gloria; y porque V. M. tenga noticia de las principales cosas que hemos pasado, brevemente escribo ésta y digo:

Primeramente llegamos en cincuenta y cuatro grados a la parte del sur de la línea equinoccial, donde hallamos un estrecho que pasaba al mar del Sur de las Indias, por la tierra firme de V. M. el cual estrecho es de cien leguas, por donde desembo-camos, y en tiempo de tres meses y veinte días, llevando próspero viento no hallamos tierra alguna, sino solo dos islas despobladas y pequeñas; y después dimos en un archipiélago de muchas islas muy ricas de oro. E faltándonos el capitán Fernando de Magallanes, con otros muchos, por no poder navegar todas las naos por la falta de gente, porque habiendo quedado muy pocos, deshicimos una nao, y con las dos navegamos de isla en isla, viendo modo de llegar, con la ayuda de Dios, a las islas de Maluco, lo que ocurrió al cabo de ocho meses de haber sucedido la muerte de Ferno de Magallanes, donde cargamos las dos naves de clavo.

Ha de saber V. M. cómo yendo a las dichas islas de Maluco, descubrimos la canfora, canela y perlas.

Queriéndonos partir de las islas del Maluco la vuelta de España, descubrió una vía de agua muy grande en una de las dos naves, de manera que no se podía remediar sin descargarla; y pasando el tiempo dichas naos navegaban para Jaba y Malacta⁴, resolvimos a morir, con toda honra servir de tal Alta Majestad, para hacerla sabidor del dicho descubrimo, con una sola nao, partir estando en tal estado, por causa de la broma⁵, que sólo Dios lo sabe.

Partimos el cual camino descubrimos muchas islas riquísimas, entre las cuales descubrimos a Bandam⁶, donde se dan el jengibre y la nuez moscada, y Zabba, donde se cría la pimienta, y Timor, donde crece el sándalo, y en todas las sobredichas islas hay infinito jengibre.

Las muestras de todas estas regiones, recogidas en las islas mismas en que se dan, traemos para mostrar a tal alta Md.

La paz y amistad de todos los reyes y señores de las dichas islas, firmadas por sus propias manos, traemos para V.M., pues desean servirle y obedecerle como a su rey y señor natural⁷.

Habiendo partido de la última de aquellas islas, en cinco meses, sin comer más que trigo y arroz y bebiendo sólo agua, no tocamos en tierra alguna, por temor al Rey de Portugal, que tiene ordenado en todos sus dominios de tomar esta armada, a fin de que V. M. no tenga noticia de ella, y así, se nos murieron de hambre veinte y dos hombres; por lo cual y la falta de viatuallas, arribamos a la isla de Cabo Verde, donde el Gobernador de ella me apresó el batel con trece hombres, y quería llevarme junto con todos mis hombres en una nave que volvía de Calicut a Portugal cargada de especiería, diciendo que sólo el Rey de Portugal podía descubrir la Especiería; y a ese intento armó cuatro naves para apresarme; pero resolvimos, de común acuerdo, morir antes que caer en manos de los portugueses, y así, con grandísimo trabajo de la bomba, que de día y de noche no hacíamos otra cosa que echar fuera el agua, estando tan extenuados como hombre alguno lo ha estado, con la ayuda de Dios y de Nuestra Señora, después de pasados tres años...amos. Y por tanto, suplicamos a tan alta Mgd. provea al Rey de Portugal la libertad de aquellos trece hombres, que tanto tiempo tiene servido.

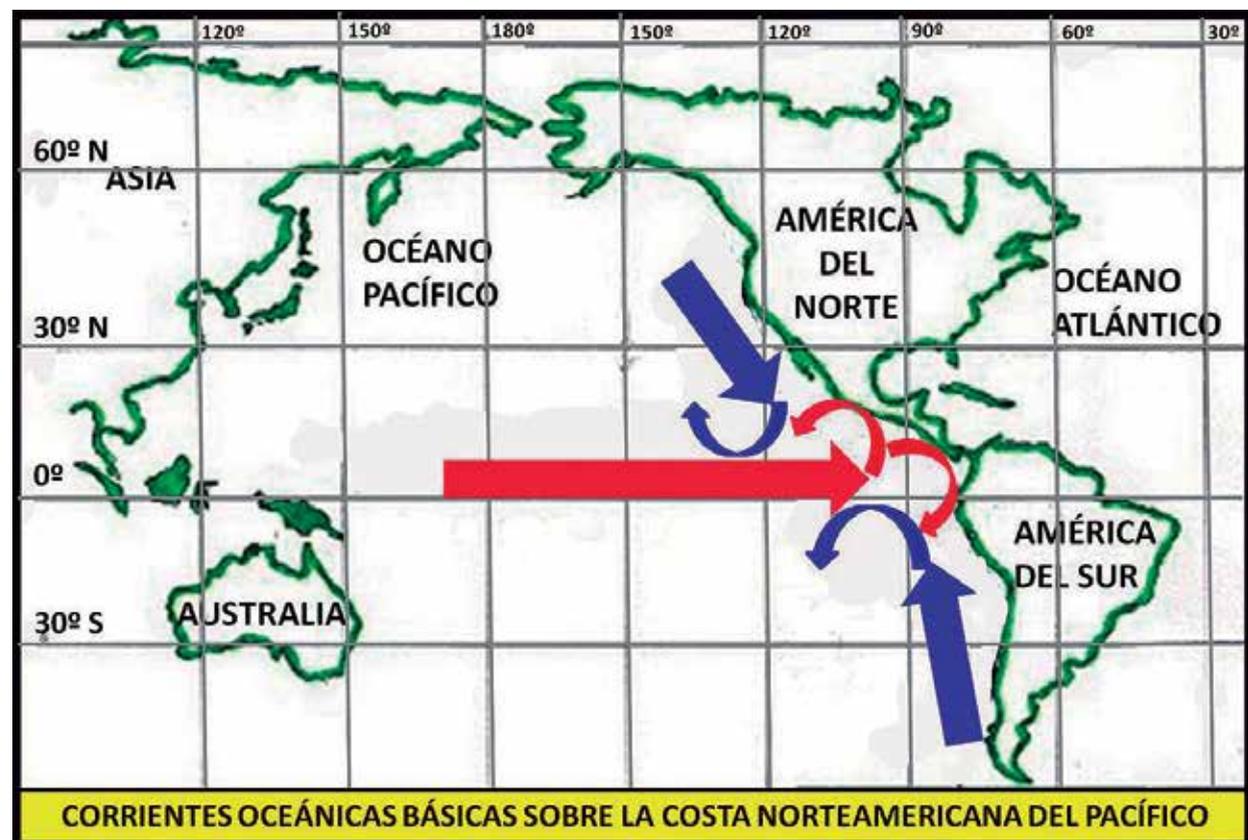
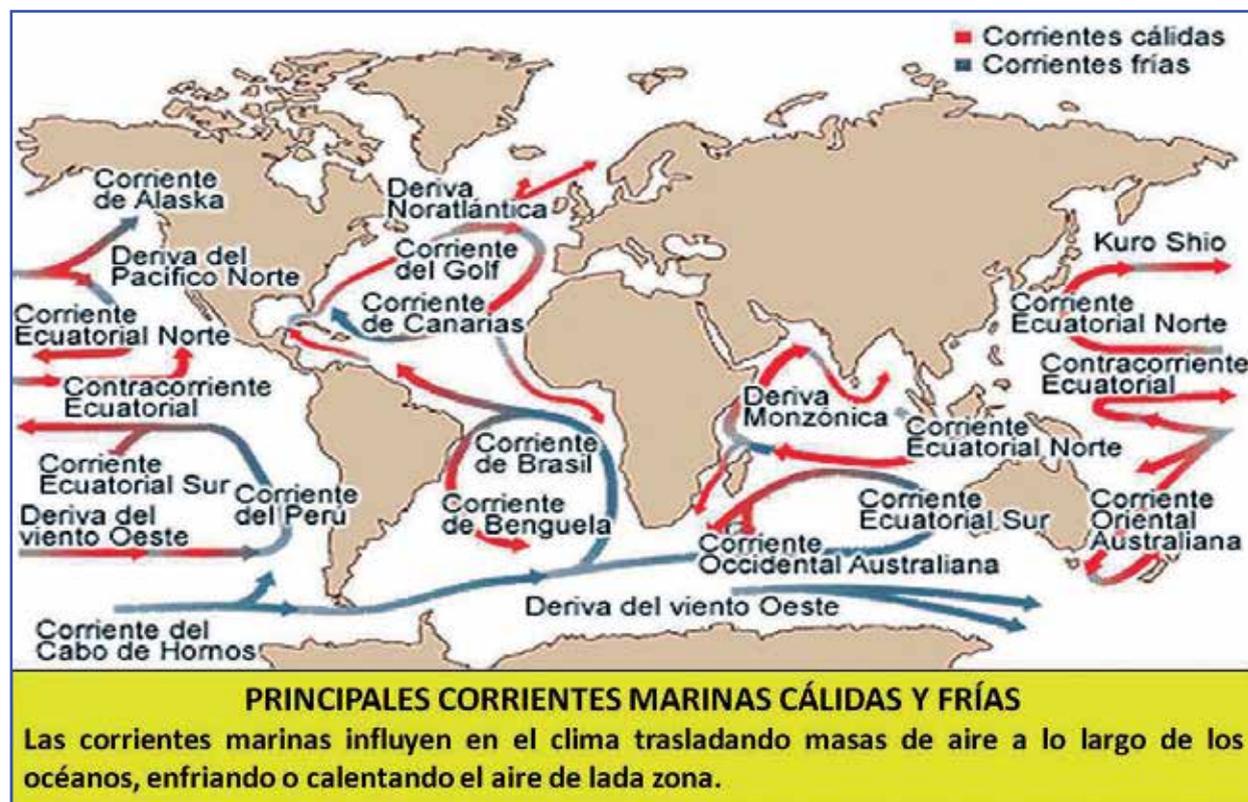
Y más sabrá V.M. lo que en que en más habemos d'estimar y temer es que hemos descubierto y redondeado toda la redondez del mundo, que yendo para el occidente e viniendo por el oriente.

Suplico y pido a V. Md., por los muchos trabajos, sudores, hambre y sed, frío y calor que esta gente ha padecido en servicio de V. M., les haga md. de la cuarta e veintena de sus efectos e que traen.

Y con esto ceso, besando los pies e manos de vuestra alta Majestad.

Escrita a bordo de la nao Victoria en Sanlúcar, a seis días de septiembre de 1522. El capitán Juan Sebastián del Cano⁸.

En esa misma carta quedan patentes las dificultades y penalidades no sólo del propio viaje sino también de los impedimentos puestos por Portugal que además le serían relatados a Elcano por el portugués Pedro Alfonso de Lorosa, destinado en Ternate desde hacía diecisiete años, quien sintiéndose maltratado por el rey de Portugal acudió a bordo de la Victoria y confesó que sólo once meses antes había llegado a Ternate procedente de Malaca, un barco portugués mandado por Tristán de Meneses quien le había informado que el rey Manuel muy enojado por la expedición de Magallanes había enviado barcos a interceptarla. Ha-



bía enviado dos flotas una al cabo de Buena Esperanza y otra al río de Solís, al cabo de Santa María en la entrada del estuario del Plata, aunque esta última no llegó a tiempo, y tras la llegada a España de los desertores de la San Antonio ordenó partir otra escuadra al Maluco mandada por Diego López de Sequeira para capturar la flota española aunque se vio detenida por una escuadra turca con la que tuvo que combatir⁹.

Tal como afirma Melón lo referido por Lorosa no pudo extrañar mucho a los expedicionarios pues todos habían sido conocedores de los propósitos obstruccionistas de

Portugal cuando en España se preparaba el viaje magallánico. Con este antecedente, natural era que la Corona lusitana apelara a recursos extremos, ante el temor de perder el monopolio comercial con las islas del Maluco, del que tantos rendimientos obtenía. En fin, tales noticias fueron poderoso estímulo para precipitar el regreso de Juan Sebastián Elcano¹⁰.

Pigafetta nos lo relata:

«Por un caso que había acaecido y temiendo que lo prendiesen, se huyó junto con su mujer y todo cuanto poseía con un junco a Ternate adonde le hallaron los nuestros. Nos dio to-

dos los datos que podían interesarlos. Dijonos que hacía dieciséis años que estaba en las Indias y había pasado diez en las islas Malucas»¹¹.

«Lo que Lorosa acababa de decir era en extremo interesante, y procuramos persuadirle a que se embarcase con nosotros a Europa, prometiéndole grandes gajes de parte del rey de España»¹².

Como consecuencia de todo ello y de las contraprestaciones que ofreció La Coruña¹³ con objeto de poner fin al monopolio sevillano, el emperador Carlos otorgó a esa ciudad, el 22 de diciembre de 1522, la licencia para la creación de la Casa de la Es-



de Jerusalén, además de sobrino de fray Francisco García de Loaysa y Mendoza confesor del emperador que sería sucedido en el cargo por el jerónimo fray Juan Regla en los postreros momentos del emperador cuando su retiro a Yuste en 1557.

Loaísa fue uno de los personajes más relevantes que intercedieron por la creación y establecimiento del nuevo organismo apoyado por un importante grupo de comerciantes ante los que se comprometió para sufragar y liderar una expedición con objeto de tomar posesión de las Molucas por la vía de los hechos, expedición con desgraciado final que se prolongó desde 1525 a 1536.

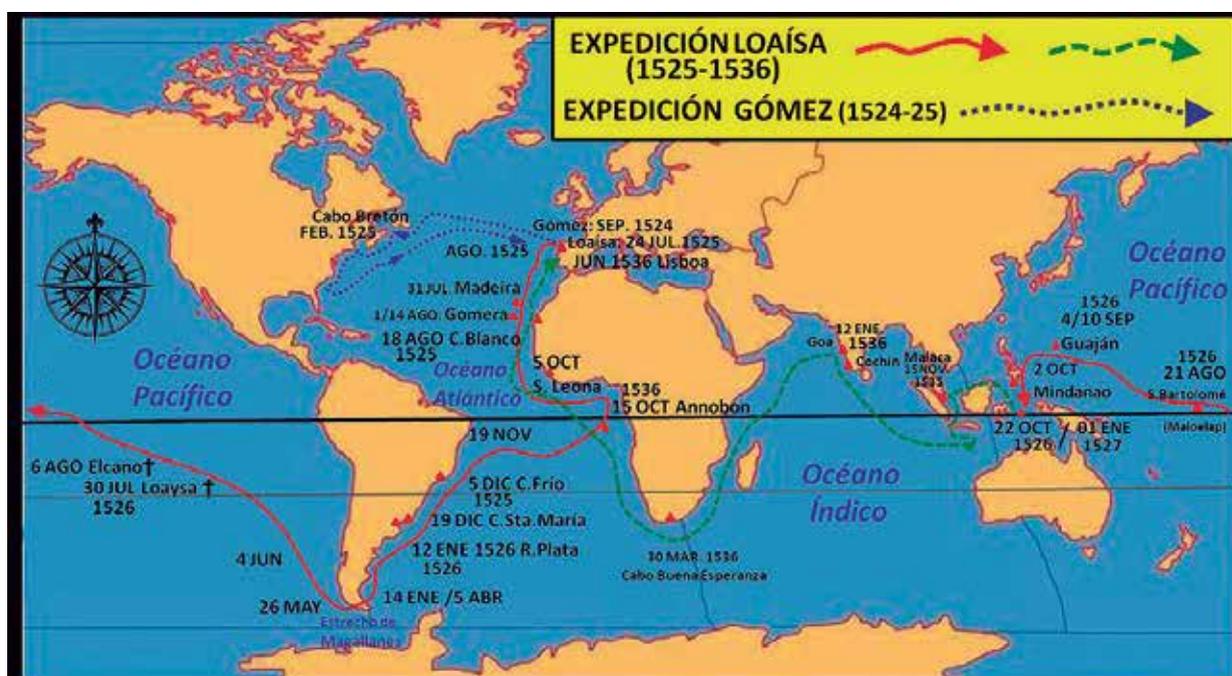
Este organismo supuso un esperanzador impulso económico para La Coruña, aunque convirtió a la capital gallega en objetivo de piratas. Lamentablemente, como consecuencia del fracaso expedicionario junto con los acontecimientos relativos a la cesión de aquellas islas a Portugal, la duración de esta concesión fue muy breve, de tan solo siete años, pues en 1529 cuando la expedición de todavía no había regresado, se produjo la eliminación de la Casa de Especiería en virtud de los acuerdos alcanzados con Portugal mediante el Tratado de Zaragoza por el que, en resumidas cuentas, se concedían a Portugal todos los derechos de explotación y comercio sobre estas islas. El factor de la Casa de la Especiería, Cristóbal de Haro, hubo de rendir cuentas pormenorizadas ante el Consejo de Indias¹⁵.

Recordemos que, por otra parte, todavía en ese momento faltaban más de cuarenta años para que se conociera el tornaviaje por el Pacífico, descubierto por Urdaneta en 1565, que permitió el inicio del tráfico comercial e intercambio con Asia desde Nueva España.

Disputas y cartografía

Las informaciones proporcionadas por Elcano sobre el estrecho de Magallanes, nombrado inicialmente como de Todos los Santos por haber sido descubierto el 1 de noviembre de 1520, empujaron al emperador Carlos a pensar en una nueva expedición naval con la que aliviar las deudas poniendo a Loaísa a la cabeza.

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



peciería quedando establecida definitivamente el 24 de julio de 1525.

En el punto primero de la capitulación leemos¹⁴:

«Primeramente, por hacer bien y merced a los dichos armadores, e porque entendemos que así conviene para el bien de la

navegación y contratación de la especiería e buena venta d'ella, e por otros muchos provechos y ventajas que en ello hallamos, les prometemos de asentar e que asentaremos, en la nuestra ciudad de la Coruña la Casa que mandamos hacer para la Contra-

tación de la dicha especiería y cosas que vinieren de la India».

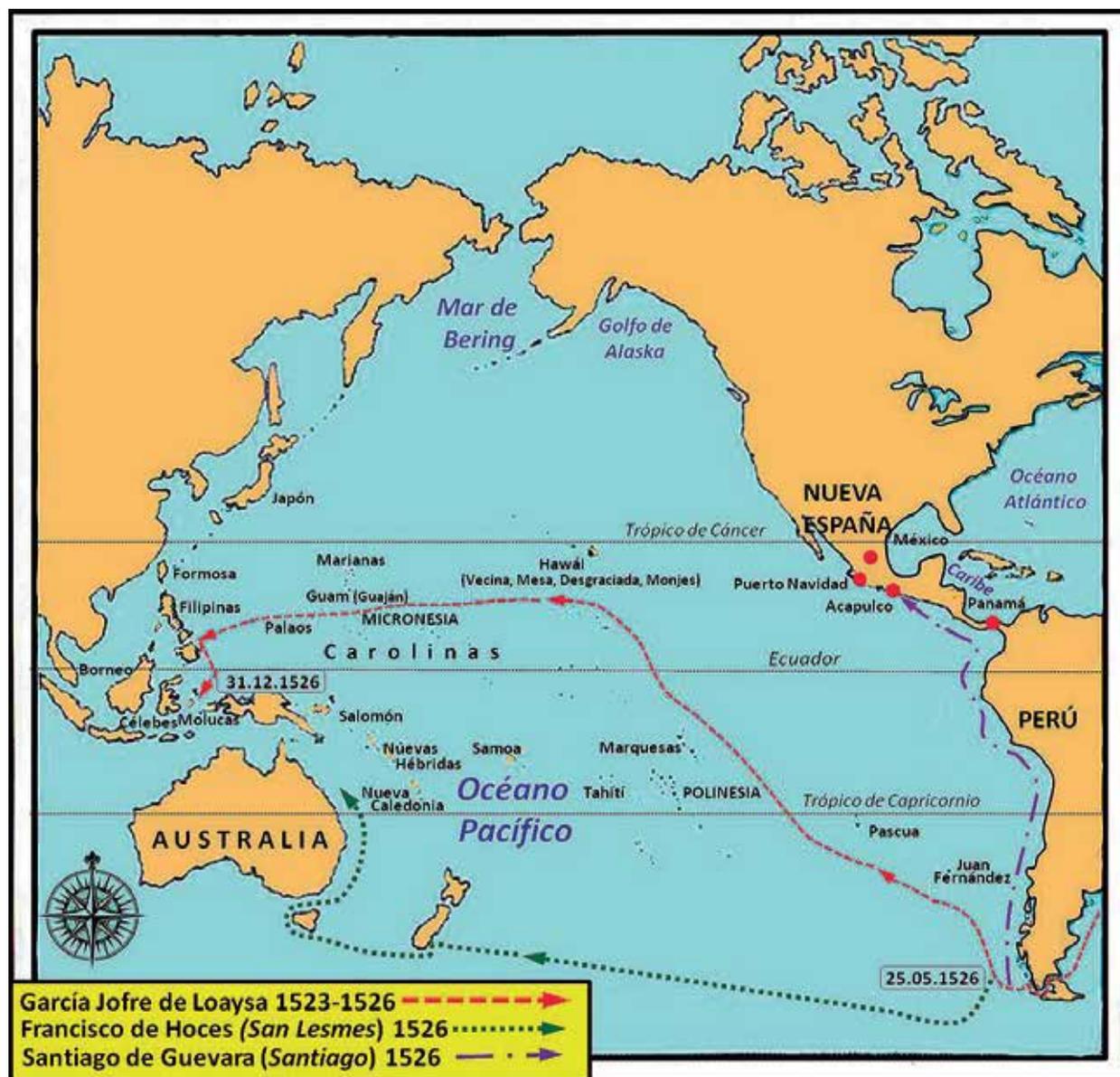
Es en este momento cuando entra en juego un importante personaje que intercedió personalmente en favor de crear este nuevo organismo, y no es otro que Loaísa, comendador de la Orden de la Orden de San Juan

monopolio de italianos y portugueses, todo ello propició la preparación de la expedición.

En razón de la disputa por las islas Molucas, entre el 1 de marzo y el 31 de mayo de 1524 se reunieron peritos de ambas coronas en Elvas y Badajoz, entre ellos por España los navegantes Tomás Durán, Sebastián Gaboto y Juan Vespucio y el doctor Arias de Loyola, quienes dieron su opinión a la Junta de Badajoz-Elvas que fue establecida para fallar en la disputa. Ellos especificaron que la línea debía estar a los 22° desde 9 millas al occidente del centro de la isla de San Antonio, la más al occidente de las del Cabo Verde, y sostenían que en un grado entraban 17,5 leguas. La esfera terrestre considerada entonces era 3,1% más pequeña que la actual, por lo que la línea fijada a los 47° 17' O corresponde en realidad a los 46° 36' O. El mapa utilizado por la parte española fue el *Totius Orbis Descriptio Tam Veterum Quam Recentium Geographorum Traditionibus Observata Novum* de Juan Vespucio, impreso en Italia en 1524. Los portugueses presentaron a la Junta de Badajoz-Elvas un mapa en el que la línea fue marcada a los 21° 30' al occidente de San Antonio. Las reuniones terminaron sin alcanzar un acuerdo.

Las cartas de marear que se prepararon para Loáisía se elaboraron sobre la base del padrón real construido con las informaciones declaradas por Elcano en Sevilla, como por ejemplo la carta de Turín de 1523, como modelo de lo conocido hasta el momento, atribuida por Maghaghi a Juan Vespucio, lo cual es posible, pero también se aprecian perfiles y rasgos ornamentales propios de García de Torenó, maestro de Juan Vespucio y de Diego Ribero, con quienes componía en esa época la elite de la casa de la Contratación en la maestría de hacer cartas.

En 1522, Nuño García de Torenó dibujó una carta de la parte meridional de Asia, que se guarda en la Biblioteca de Turín. Es una pequeña carta en pergamino en forma rectangular, en buen estado de conservación. El título aparece en el ángulo superior izquierdo, en sentido nort-sur según la costumbre ya establecida en las cartas portulanas: "Fue fecha en la noble villa de Valladolid por Nuño García de Torenó, piloto y maestro de cartas de navegar de Su Majestad, Año 1522", con la información traída por Juan Sebastián Elcano, el 6 de septiembre de 1522, al mando de la nao Victoria. Incluye las islas Molucas, o del Maluco, situadas al este del antimeridiano de demarcación del Tratado de Tordesillas.



Las cartas de marear que se hicieron para Loáisía se elaboraron sobre la base del padrón real construido con las informaciones declaradas por Elcano en Sevilla

En 1522, Nuño García de Torenó dibujó una carta de la parte meridional de Asia, que se guarda en la Biblioteca de Turín. Es un pergamino en forma rectangular

Está señalado el Ecuador con una línea roja, así como la línea de demarcación que lleva el siguiente título

en letras capitales "Línea divisionis castellanorum et portugalliensium", atravesando la isla de Sumatra y la península de Indochina, según las informaciones que había traído Elcano; al lado de esta línea aparece una escala de latitudes que va de los 41° S a los 30° N, y también figuran elementos ptolemaicos. La premura con que fue elaborada en la misma Corte, en Valladolid, indica que la principal motivación de su trazado reside en el interés del Monarca por conocer la posición de las Molucas, ante el inevitable litigio con Portugal, que se preveía inmediato.

La carta está bellamente decorada, con gran riqueza de colorido. Aparece dibujada la torre de Babel en Mesopotamia, ciudades y diversos reyes con los atributos de su realeza. Los cinco navíos, con las banderas de Castilla y León representan probablemente la armada de Magallanes. Es la única carta firmada por Nuño García de Torenó, que añade a su valor histórico el hecho de presentar las Molucas situadas en aguas de la demarcación española, coincidente con las ideas expuestas por Magallanes para convencer al monarca español y a su Consejo de Indias;

estimación errónea, como se demostrará muy posteriormente, porque la posición del "antimeridiano" de Tordesillas está mucho más al oeste que la establecida por aquél. El cosmógrafo de la expedición, Andrés de San Martín, murió en la batalla de Cebú, el 1 de mayo de 1521, lo que impidió que pudiera calcular la longitud de las Molucas por métodos astronómicos; los pilotos situaron el antimeridiano a estima, como era habitual. Representa la zona geográfica que abarcaba el último padrón de los seis que componían la carta universal, y afirma Martín-Merás que fue regalado por Carlos V a su cuñada Beatriz de Portugal, esposa de Carlos II de Saboya¹⁶.

El otro cartógrafo que confeccionó cartas de marear para Loáisía no fue otro que Diego Ribero¹⁷. Del examen de los mapas de Torenó y Ribero concluyeron los pilotos de Loáisía las discrepancias existentes muy probablemente derivadas de la interpretación de las informaciones recogidas en los papeles y diarios de los supervivientes de la nao Victoria.

Las discrepancias cartográficas se harían patentes a lo largo de la travesía tal como lo refleja el piloto

Martín de Uriarte en su Derrotero escrito durante el viaje:

«Ese día - 8 de septiembre - no tomé la altura, y a medio día estábamos de la Sierra Leona 52 leguas por la carta de Diego Ribero y por la carta de Nuño García 56 leguas nordeste sudueste con ella»¹⁸.

Este hecho se repitió durante la travesía del Pacífico el 16 de junio de 1526¹⁹.

Partida a lo desconocido

El 5 de abril de 1525, es nombrado Loaísa mediante real provisión como capitán general, gobernador y justicia mayor de la armada del Maluco, acompañándole Elcano y el jovencísimo Andrés de Urdaneta, el gran cosmógrafo de su tiempo que recogería y acumularía experiencias anteriores para alcanzar el ansiado tornaviaje, además de Rodrigo de Triana, el primer ojeador de América con Colón, entre otros, y algunos veteranos supervivientes de la expedición magallánica.

Realmente la capitulación con Loaísa se había firmado el 13 de noviembre de 1522 pero las discusiones con Juan III de Portugal habían logrado detener la expedición, momento en el que se envió a Esteban Gómez por el Atlántico norte para investigar un posible paso interoceánico en esas latitudes.

La duración de la expedición nos puede dar idea de que no se trató de un camino rosas. Esos once años de tribulaciones los podemos dividir en cinco fases: la primera transcurre en el Atlántico, entre el punto de partida y el abocamiento del estrecho de Magallanes, una segunda que comprende todo el período de intento y cruce del mismo, la tercera que transcurre durante la travesía del Pacífico hasta la llegada al Maluco, la cuarta de defensa y combate frente a los portugueses y finalmente la última de regreso de los supervivientes hasta España.

A pesar del fracaso sembrado de desastres, calamidades y deserciones, se realizarían numerosos descubrimientos geográficos y marítimos útiles para posteriores expediciones.

Al alba del 24 de julio de 1525 parte Loaísa desde La Coruña, gracias a una fuerte inversión de banqueros alemanes como los Fúcar²⁰ y los Belzar²¹. La escuadra, que corrió desigual suerte, la componían siete naves: las naos Santa María de la Victoria, mandada por el propio Loaísa; la Sancti Spiritus, capitaneada por Elcano, segundo jefe y piloto mayor; la Anunciación, al mando de Pedro de Vera; la San Gabriel, de Rodrigo de Acuña; la Santa María del Parral, de Jorge Manrique de Nájera; la San

A pesar del fracaso sembrado de desastres, calamidades y deserciones, se realizarían numerosos descubrimientos geográficos

Lesmes, de Francisco de Hoces, junto con el patache Santiago, de Santiago de Guevara, sumando un total de 450 expedicionarios.

Navegando hacia el sur por el Atlántico, el 31 de julio avistan Madeira y el 1 de agosto arriban a la isla canaria de la Gomera, donde anclaron doce días para reponer agua, leña, carne fresca y repuestos de velamen. Antes de zarpar, Elcano reu-

chalupa en una mar arbolada y bajo un potente aguacero. La escuadra, dado el mal tiempo reinante, navegaba solo con los trinquetes por lo que en una sorpresiva maniobra la nao dañada embistió a la Santa María del Parral dejándola maltrecha por popa.

Un poco más adelante, todavía en la costa africana, navegando a la altura de la actual Sierra Leona, el 5 de octubre avistaron una nao que creyeron era francesa e intentaron abordarla sin éxito aunque el patache Santiago, al ser más ligero, alcanzó a la nao y comprobó que era portuguesa. Surgieron fricciones sobre quién había culminado la captura aunque finalmente se liberó a los portugueses siéndoles entregadas cartas para Castilla.

Entran en zona de calmas, los velámenes caen y cunde la desesperación pues para navegar cincuenta leguas tardaron mes y medio. En esta zona contemplaron con asombro

Río de Janeiro, y el 19 de diciembre, siempre costeano, pasaron por el cabo de Santa María.

Terminando el año, el 28 de diciembre y a pesar de estar en verano un temporal hizo que la capitana, Victoria, y la San Gabriel se extraviaran.

Las cinco naves restantes tomaron rumbo sur hasta el río Santa Cruz fijado como punto de reunión por Loaísa. Las dificultades climatológicas y la mala mar las mantuvo separadas impidiendo embocar el estrecho magallánico y haciendo encallar a la Sancti Spiritus que quedó deshecha y se hundió. En medio del recio temporal las naos Santa María, Anunciada y San Lesmes no tuvieron más remedio que arrojar la artillería intentando entrar en el estrecho el 17 de enero.

Loaísa se reencontró con la San Gabriel el 31 de diciembre llegando al puerto de Santa Cruz el 18 de enero encontrando allí un mensaje de-



Grabado en torno a 1580 de la nave 'Victoria', que llegó a Santlúcar, con los retratos de Magallanes (arriba a la izquierda) y Elcano (derecha).

ne con Urdaneta a las tripulaciones y les recuerda las dificultades que van a enfrentar cuando se aproximen al estrecho de Magallanes y al doblar el cabo de Hornos, donde el Atlántico, el Pacífico y el Antártico chocan violentamente. Queda prescrito en aquella reunión que él navegaría en cabeza marcando el rumbo debiendo las demás naves seguir su estela.

Zarparon de la Gomera el 14 de agosto con rumbo sur, siguiendo las recomendaciones de Colón. A los cuatro días, cerca del cabo Blanco, en la costa africana, quebró el palo mayor de la capitana y, para reforzar a los carpinteros de a bordo, Elcano envía a dos de los suyos en una

peces voladores desconocidos para ellos, hecho recogido por Urdaneta en su Relación.

A mediados de octubre descubren una isla deshabitada a la que llaman San Mateo, la futura Annobón en el golfo de Guinea, donde reponen víveres y es arrestado Acuña y relevado por Martín de Valencia como consecuencia de los pasados incidentes con la nave portuguesa. Desde este punto se lanzan para atravesar el Atlántico aprovechando los alisios hasta avistar las costas brasileñas el 19 de noviembre. Desde allí viraron costeano con rumbo al sur hasta que el 5 de diciembre pasaron frente a la isla de Cabo Frío, actual estado de

jado por Elcano²². Poco después, el día 23, se reunieron con el Santiago junto al río Gallegos.

De esta manera el día 24 se reincorporan la Victoria, la San Gabriel y el Santiago, y al día siguiente quedaría finalmente reunida la armada al amparo del cabo de las Once Mil Virgenes, previo a la entrada del estrecho que no habían podido encontrar.

A partir de este momentos la desgracia se cebó con la expedición y no entrarían en el estrecho de Magallanes hasta el 8 de abril de 1526 corriendo desde ese momento diferente suerte cada una de las naves y todas ellas sin librarse de gruesos temporales y desgracias al por ma-

yor aderezadas con diferentes penalidades y escorbuto.

La Anunciada no llegó a entrar en el estrecho y su capitán, Pedro de Vera, decidió tomar la ruta portuguesa a través del cabo de Buena Esperanza incumpliendo las órdenes recibidas y perdiéndose su rastro desde aquel momento.

La San Gabriel que navegaba con la anterior, separadas ambas de la flota casi a la entrada del estrecho, y cuyo capitán, Rodrigo de Acuña, estaba enfrentado permanentemente con Loáisá, desertó hacia la península sufriendo múltiples percances. Al pasar frente a la costa de Santa Catalina recogieron unos supervivientes de la expedición de Solís al río de la Plata, recalaron luego en la bahía de Todos los Santos donde nueve tripulantes fueron capturados por nativos antropófagos, y seguidamente tuvieron que enfrentarse con tres galeones franceses lle-

el 8 de febrero de 1526 informando luego de haber alcanzado «hasta el acabamiento de tierras», es decir que llegó hasta el cabo de Hornos, cincuenta años antes que Drake y cien respecto a la flota holandesa de Lemoine-Schouten. Luego se le perdería el rastro al ser empujada por los vientos a las tierras australes creyéndose que pudo arribar a Tahití, o a Amanu en las Tuamotu, otras teorías deducen que pudo llegar a Nueva Zelanda y naufragar en la costa meridional australiana para desde allí costear hasta pasar el cabo York, donde podrían haber sido apresados y ejecutados por la segunda expedición del portugués Gomes de Sequeira para no delatar la posición del gran continente meridional.

Solo dos naves llegaron al discutido antimeridiano, por un lado la Santa María de la Victoria, que se había salvado gracias a los esfuerzos de Elcano. Una vez pasado el estrecho continuó el viaje en dirección a

Las discusiones sobre el antimeridiano se habían cerrado mediante el Tratado de Zaragoza, tras los intensos debates jurídico-geográficos de Elvas-Badajoz

con la travesía del Pacífico, durante la cual perdieron la vida tanto Loaysa, el 30 de julio de 1526, como Elcano seis días después de relevar en el mando a Loáisá. A estos les sucedería el santanderino Toribio Alonso de Salazar quien tras fallecer sería sucedido en el mando por el elgoibarrés Iñiguez de Carquizano frente a Hernando de Bustamante que lo pretendía²⁶.

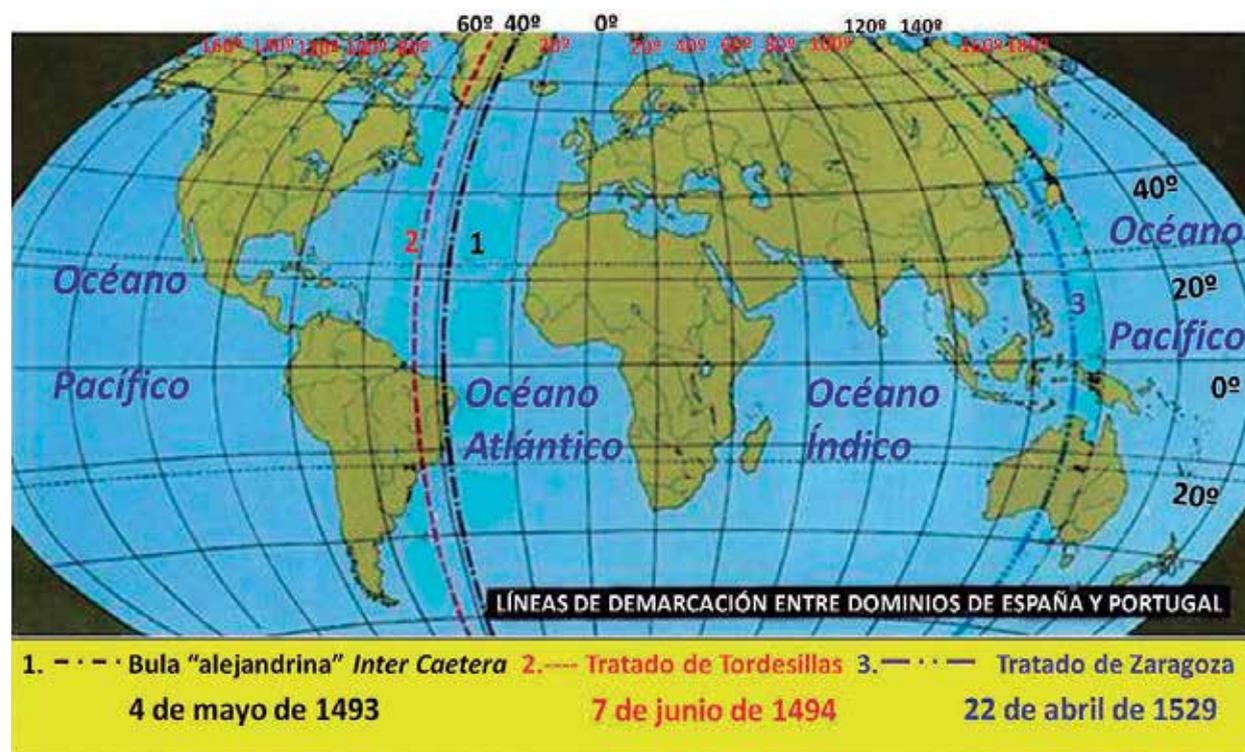
ocasiones al no conseguir derrotar a los españoles pero las enfermedades y la lenta disminución de efectivos hizo que finalmente se entregaran, a pesar de la ayuda enviada por Cortés en 1528 con Álvaro de Saavedra Cerón que llegó el 27 de marzo con la nao Florida después de haber perdido otras dos. Desde allí, Saavedra intentaría en dos ocasiones regresar a Nueva España fracasando a causa del desconocimiento del régimen de corrientes marinas y de los vientos estacionales monzónicos.

Se dice que Carquizano fue envenenado por los portugueses en una invitación a parlamentar tras una tregua. El caso es que tras entregarse los españoles, sufrirían prisión en penosas condiciones hasta 1534 en que llegaron noticias del tratado de Zaragoza firmado en 1529, siendo liberados por el gobernador Jorge de Meneses. Así, Hernando de la Torre, último jefe de la expedición que también protagonizó un intento de regreso a Nueva España, fue embarcado a finales de 1534 con diecisiete supervivientes rumbo a Lisboa pasando por Goa en la India y llegando a España a mediados de 1536.

Lamentablemente al llegar a Lisboa les fueron tomados de forma arbitraria y sin levantar acta todos los diarios de navegación, cartas, documentos y relaciones del viaje, documentos de los que no se ha vuelto a tener noticia, quizá Portugal, con motivo del Quinto Centenario de la circunnavegación de Elcano debiera escudriñar en sus archivos y sacarlos a la luz, lo cual sería una restitución de lo apropiado sin motivo. Entre ellos iba Urdaneta que fue desposeído de sus mapas, instrumentos y anotaciones aunque los pudo memorizar, gracias a su gran retentiva, y reproducirlos a su llegada a España.

Las discusiones sobre el antimeridiano se habían cerrado en el Tratado de Zaragoza, tras los intensos debates jurídico-geográficos de Elvas-Badajoz de 1524. A punto de entrar en guerra con Francia el emperador Carlos propuso a Portugal su neutralidad a cambio de una rápida solución al conflicto de las Molucas. A principios de 1529 los embajadores acordaron los términos del tratado estipulando un pago de 350.000 ducados al emperador, situando la separación de intereses españoles y portugueses en 17° al este de las Molucas, quedando Filipinas para España y las Molucas para Portugal.

De esta manera, Filipinas se convertía en el extremo occidental de Nueva España como nexos con la península ibérica, absteniéndose desde ese momento las naves españolas de navegar por la ruta por-



gando finalmente a Bayona el 28 de mayo de 1527.

La Sancti Spiritus naufragó durante la travesía del estrecho, necesitando las dos naves supervivientes nada más y nada menos que cuarenta y ocho jornadas para atravesarlo. El Santiago, dada su dependencia de la nao capitana, una vez pasado el estrecho y con unos pocos quintales de galleta en polvo costó hasta Nueva España. Allí se incorporaría a la expedición de rescate, organizada por Cortés y mandada por Saavedra, para socorrer a los supervivientes de la armada de Loáisá²³.

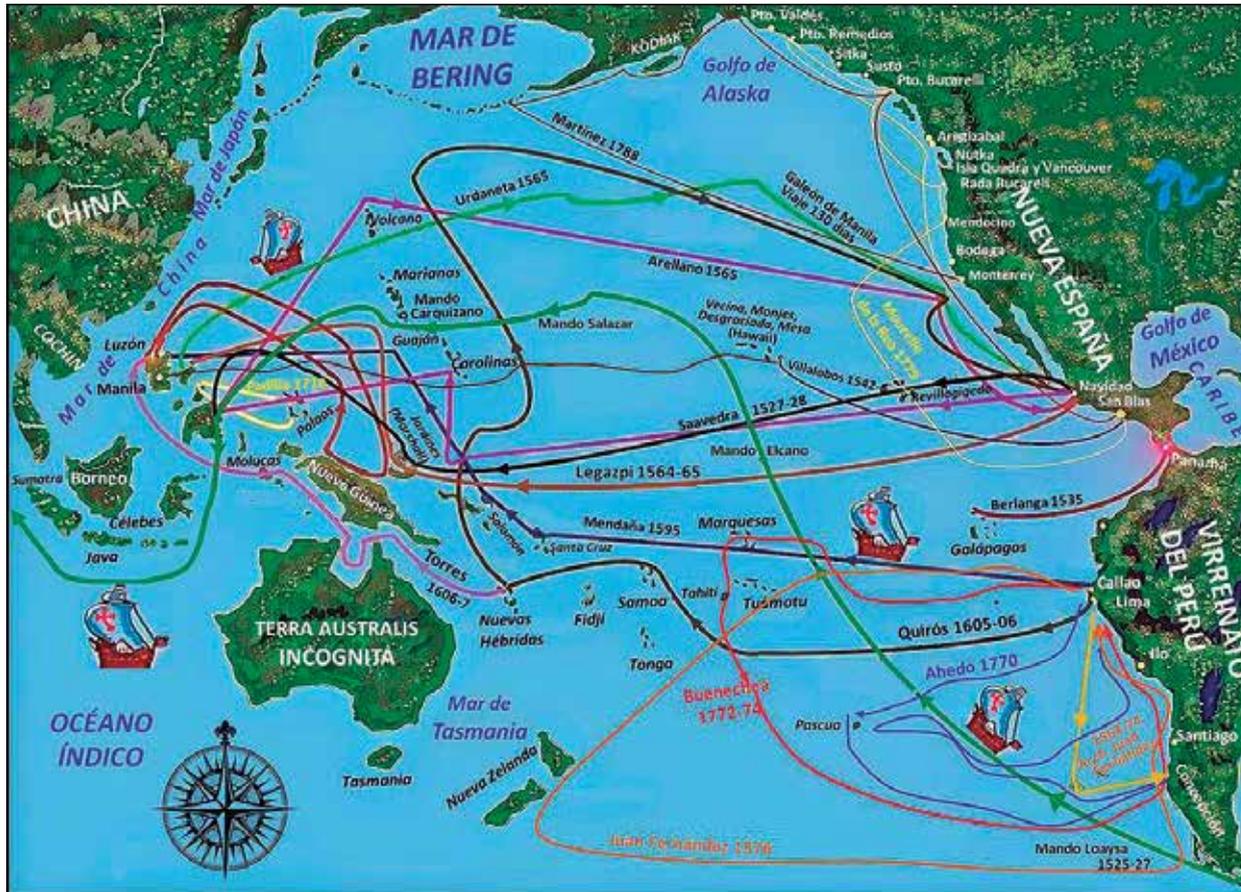
En cuanto a la nave San Lesmes, mandado por Hoces, llegó, empujada por el temporal, hasta los 55° sur

las Marianas descubriendo el 21 de agosto la isla de San Bartolomé²⁴, y continuando hasta llegar el 5 de septiembre a Guaján²⁵, para luego partir con rumbo sur hacia Mindanao en las Filipinas y de allí a las islas Molucas donde llegaría a finales de octubre de 1526. Por otro lado llegaría muy maltrecha la Santa María del Parral, que alcanzó las Filipinas en el mes de septiembre reuniéndose con la Santa María de la Victoria en Tidore el 31 de diciembre de 1526, contándose en ese momento 105 hombres de los 450 que habían iniciado la travesía. Luego la del Parral se hundiría en el mar de Célebes.

Como vemos todo resultó un cúmulo de infortunios que no acabaron

Carquizano, una vez llegados a las Molucas, tuvo que sacar fuerzas de flaqueza para liderar con bravura a los supervivientes en su lucha contra los portugueses durante tres años siendo auxiliado por Urdaneta, pues en este caso Portugal lejos de ser facilitadora de nada significó el principal obstáculo para el éxito de la expedición tras las tribulaciones de la travesía oceánica.

Ahora, tras año y medio de penosa navegación, comenzaba un conflicto armado con los portugueses, celosos de no perder su estatus dominante en aquella latitud. Los españoles se fortificaron con sus escasos medios en Tidore. Los portugueses buscaron la paz en varias



tuguesa del cabo de Buena Esperanza e igualmente los portugueses de cruzar el Pacífico. Todavía tendría que regresar Urdaneta de nuevo a través de Nueva España para descubrir el itinerario de regreso desde Filipinas. Aunque un cúmulo de adversidades abortaron el cumplimiento de los objetivos de la expedición de García Jofre de Loaysa, desde el punto de vista náutico y del conocimiento hay que subrayar la importancia de la valiosa información recogida por capitanes, pilotos y marineros participantes en la expedición con sus derroteros, relaciones y declaraciones por escrito en los interrogatorios a su

vuelta y que resultaron cruciales tanto para la Historia como para los aspectos de la navegación y de la cartografía.

ALGUNA BIBLIOGRAFÍA Y DOCUMENTOS

Almazán Altazurra, Javier Ángel, Estudio clínico y epidemiológico de la primera circunnavegación a la tierra, UAM.

Cerezo Martínez, Ricardo, La Cartografía Náutica Española en los Siglos XIV, XV Y XVI, Madrid, CSIC, 1994.

Colección de los Viajes y Descubrimientos, vol. V, Madrid, Imprenta Nacional, 1837.

Colección de Documentos inéditos del Archivo de Indias, vol. V, Madrid, Imprenta de Frías, 1866.

Elcano, Juan Sebastián, «Carta de Juan Sebastián del Cano al Emperador dándole breve relación de su viaje en la armada de Magallanes y de su regreso en la nao "Victoria"», en José Toribio Medina, El descubrimiento del Océano Pacífico: Fernando de Magallanes y sus compañeros. Documentos. Anexo a la Memoria Universitaria, Santiago de Chile, Imprenta Elzeviriana, 1920, pp. 291-294.

García Gamonal, Leticia, «Documentos relativos a Juan Sebastián Elcano», Colección Pacífico-Améri-

ca, Archivo de la Frontera.

Melón y Ruiz de Goedejuela, Amando, Magallanes-Elcano o la primera vuelta al mundo, Zaragoza, Ediciones Luz, 1940.

Martínez, Sergio, Las páginas del mar, Grijalvo, 2017.

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

Pigafetta, Antonio, Primer viaje alrededor del globo, traducción de José Toribio Medina y estudio preliminar de Nelson Martínez Díaz, Barcelona, Orbis, 1986.

Rodríguez González, Agustín R., «La expedición de Loaysa: una guerra en las Antípodas», V Centenario del nacimiento de Andrés de Urdaneta, 8, Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid, 2008, pp. 107-128.

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

Varela, Consuelo, «¡Bamos mudos y sin lengua!», A 500 años del hallazgo del Pacífico. La presencia novohispana en el mar del Sur, coord. Carmen Yuste López Guadalupe Pizón Ríos, México, UNAM, 2016, pp. 83-98.

Vidal Guzmán, Gerardo, Retratos, el tiempo de las reformas y los descubrimientos (1400.1600), Madrid, Rialp, 2009.

DOCUMENTOS

Capítulos propuestos en nombre del Rey, La Coruña Casa de la Contratación de la Especiería.

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

NOTAS:

¹ Cipango: 'Zipango', antiguo nombre derivado del nombre original de Japón, Nippon, dado desde Europa y China a Japón durante la Baja Edad Media y la Edad Moderna.

² Carta de Juan Sebastián Elcano narrando las incidencias de su expedición alrededor del mundo, AGI.

³ Realizada entre marzo y mayo de 1524. Autos entre Carlos V y el Rey de Portugal: reparto tierras, AGI.

⁴ Jaba y Malacta: 'Java y Malaca', a veces Zabba y Melara.

⁵ broma: se trata de un molusco acéfalo que se introducía en las maderas bañadas por el agua de mar y las destruía.

⁶ Bandam: 'islas de Banda', pequeño grupo isleño de las Molucas en el mar de Banda constituido por cinco islas situadas al noreste de Timor y al sur de Ceram.

⁷ Relación de las actividades comerciales y diplomáticas de la Armada de la Especiería en Borneo y las Islas Molucas, Libro de las paces y amistades, AGI.

⁸ Carta de Juan Sebastián Elcano sobre su viaje de circunnavegación o primera vuelta al mundo, AGI/29.3.8.15//PATRONATO,48,R.20. Toribio Medina, pp. 291-294. Vidal Guzmán, 2009, p. 125. Rodríguez, 2018.

⁹ Melón, 1940, pp.175-176. Martínez, 2017. Almazán, Estudio Clínico y Epidemiológico de la primera circunnavegación a la Tierra.

¹⁰ https://repositorio.uam.es/bitstream/handle/10486/667619/almazan_altazurra_javier_angel.pdf?sequence=1&isAllowed=y

¹¹ Melón, 1940, pp.175-176

¹¹ Pigafetta, 1986, p. 66.

¹² Pigafetta, 1986, p. 69.

¹³ Capítulos propuestos en nombre del Rey y respuesta que dio la ciudad de La Coruña en caso de establecerse en ella la Casa de la Contratación de la Especiería, AGI. Parecer sobre la conveniencia del establecimiento de una Casa de Contratación para la Especiería en la ciudad de La Coruña, AGI.

¹⁴ Instrucción para la nueva armada del Maluco, PATRONATO,37,R.6, fol. 1v, imag. 2. Colección de Viajes y Descubrimientos, V, pp. 197-198. Ortuño, 2003, p. 218.

¹⁵ Ocaña, 10 de mayo de 1531, Real Cédula a Cristóbal de Haro, tesorero, para que venga a dar sus cuentas del cargo de factor de la Contratación de la Especiería ante el Consejo.

¹⁶ AGI/23.15.421//INDIFERENTE,422,L.15,F.35V Cuenta justificativa de Cristóbal de Haro relativa a las Armadas con destino a la Especiería de Fernando de Magallanes, Sebastián Caboto y García Jofre de Loaysa. AGI/29.3.8//PATRONATO,34,R.25

¹⁷ Se conserva en la Biblioteca Laurenziana de Florencia y contiene la mejor y más amplia documentación cartográfica de la época. Esta carta como la de Turin, de factura semejante y hecha como regalo, ha llevado a varios estudiosos a pensar que podían tener una intención de propaganda, para reafirmar en las Cortes europeas los derechos de Castilla frente a Portugal.

¹⁸ Carta Universal en que se contiene todo lo que del mundo se ha descubierto fasta agora. Hizolo Diego Ribero Cosmógrafo de Su Magestad. Año de 1529, en Sevilla,

AGI/27.16//MP-IMPRESOS,105

¹⁹ Derrotero del viaje de armada del comendador Loaysa al Maluco, hecho por Hernando de la Torre, 11 de junio de 1528, AGI/29.3.8.4//PATRONATO,37,R.24. Derrotero de la armada de Loaysa, Colección de Viajes, v, p. 245.

²⁰ Derrotero del viaje de armada del comendador Loaysa al Maluco, hecho por Hernando de la Torre, AGI. Derrotero de la armada de Loaysa, Colección de Viajes, v, p. 271.

²¹ los Fúcar: integrantes de la familia Fugger o Fúcares de empresarios y financieros alemanes entre los que destaca Antón prestamista oficial del emperador Carlos.

²² los Belzar: familia de banqueros alemanes, Welsch, que establecieron factorías en Flandes, Venecia, Portugal y España, estableciendo ciudades y fortificaciones en América.

²³ Colección de Viajes, V, pp. 402.

²⁴ Relación y derrotero de navegación armada de Loaysa por Juan de Areizaga, AGI. Colección de Viajes, V, pp. 223-225.

²⁵ San Bartolomé: atolón Maloelap en las Marshall.

²⁶ Guaján: Guam en las Marianas.

²⁷ Declaración de Juan Mazuecos, viaje del Maluco, AGI. Dice que el comendador murió de enfermedad después que las naos hubieran derrotado pasadas las 400 leguas tras haber embocado el Estrecho, y en el transcurso de 40 días, tras la muerte del general, murieron todos los principales que con él comían. Se pensó que no era por haber echado algo en la comida. Tras la muerte del general se nombró a Martín Iñiguez de Carquizano, alguacil de la armada.

Libro de las paces y amistades que se han hecho con los reyes y señores de las islas.

AGI/23.15//INDIFERENTE,1528,N.

Nao Victoria, Sanlúcar, 6 de septiembre de 1522. Carta de Juan Sebastián Elcano.

AGI/29.3.8.15//

PATRONATO,48,R.20

Parecer, sin firma, sobre la conveniencia del establecimiento de una Casa de Contratación para la Especiería en la ciudad de La Coruña, AGI/29.3.8.15//PATRONATO,48,R.20

1522. Memoria de la cuenta que dio Fernando de Burgos de su comisión para proveer la Armada que pasó a las Islas del Maluco mandadas por el general comendador Loáisya y la carabela del capitán Gómez al Catayo Oriental, 1522.

AGI/16.21.1//CONTADURIA,1,N.1

1522. Real Provisión con instrucción de los capítulos necesarios para la empresa de esta nueva armada, que se disponía para ir al Maluco, y de los partidos que el Emperador propone a los armadores., AGI/29.3.8.4//PATRONATO,37,R.6

1524. Autos entre Carlos v y el Rey de Portugal, AGI/29.3.8.15//

PATRONATO,48,R.18

Valladolid, 26 de febrero de 1537. Relación hecha por Andrés de Urdaneta que partió a la Especiería con Loaysa, AGI/29.3.8.4//PATRONATO,37,R.36

Memorial para el establecimiento Casa de Contratación de la Especiería en La Coruña, AGS/2.1.3.9//CCA, DIV,9,2

1524. Parecer sobre la demarcación de la línea en el Mar Océano que separaba las esferas exclusivas de Castilla y Portugal, AGI/29.3.8.15//PATRONATO,48,R.13

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

AGI/29.3.8.4//

PATRONATO,37,R.12

Expedición del general Loaysa que salió de La Coruña para el Maluco el 24 de julio de 1525, AGI/29.3.8.4//PATRONATO,37

1526. Relación y derrotero de navegación armada de Loaysa.

AGI/29.3.8.4//

PATRONATO,37,R.19

Granada, 20 de junio de 1526.

Hay que subrayar la importancia de la valiosa información recogida por capitanes, pilotos y marineros participantes en la expedición

Real Cédula a Hernán Cortés, ordenándole enviar una armada al Maluco desde la costa del Mar del Sur, AGI/29.3.8.10//PATRONATO,43,N.2,R.1

Tidore, el día del Corpus, 11 de julio de 1528. Derrotero diario hecho por Fernando de la Torre, del viaje que hizo la armada del comendador Loaysa desde La Coruña al Maluco, y la llegada de la armada de Alvaro de Saavedra, AGI/29.3.8.4//PATRONATO,37,R.24

Zaragoza, 17 de abril de 1529. Tratado de Zaragoza, AGI/29.3.8.16//PATRONATO,49,R.9

Granada, 20 de junio de 1526.

Real Cédula del Emperador a don García de Loaysa, comunicándole que Hernán Cortés enviará ciertas carabelas al Maluco para conocer de su viaje.

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

Copia de las declaraciones que dieron ciertos testigos de vista en el Consejo de Indias, sobre el viaje del comendador Loaysa al Maluco, AGI/29.3.8.6//PATRONATO,39,R.1

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

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

Valladolid, 26 de febrero de 1537. Relación de Andrés de Urdaneta, sobre el viaje de la armada de Loaysa, AGI/29.3.8.6//PATRONATO,39,R.1

4 de septiembre de 1536. Relación de Andrés de Urdaneta, Macías del Poyo: viaje Maluco. AGI/29.3.8.4//PATRONATO,37,R.34 («Relación sumaria del viaje de Loáisya», Colección de Viajes, V)

José Antonio Crespo-Francés

es Coronel de Infantería en situación de Reserva.

Tratado de Odontología

Antonio Bascones



EDICIONES AVANCES

AVANCES



ÍNDICE GENERAL

SECCIÓN I
ANATOMÍA HUMANA

SECCIÓN II
BIOLOGÍA CELULAR Y DEL DESARROLLO

SECCIÓN III
FISIOLOGÍA

SECCIÓN IV
BIOQUÍMICA

SECCIÓN V
MICROBIOLOGÍA ORAL

SECCIÓN VI
EPIDEMIOLOGÍA

SECCIÓN VII
BASES FÍSICAS DEL
DIAGNÓSTICO POR IMAGEN EN
ODONTOLOGÍA

SECCIÓN VIII
HISTORIA DE LA ODONTOLOGÍA

SECCIÓN IX
FARMACOLOGÍA
SECCIÓN X
ANATOMÍA PATOLÓGICA

SECCIÓN XI
PATOLOGÍA MÉDICA

SECCIÓN XII

PATOLOGÍA QUIRÚRGICA

SECCIÓN XIII
DERMATOLOGÍA Y VENEREOLÓGICA

SECCIÓN XIV
OTORRINOLARINGOLOGÍA

SECCIÓN XV
PEDIATRÍA

SECCIÓN XVI
ANESTESIA Y REANIMACIÓN

SECCIÓN XVII
MATERIALES ODONTOLÓGICOS

SECCIÓN XVIII
ODONTOPEDIATRÍA

SECCIÓN XIX
ORTODONCIA

SECCIÓN XX
ODONTOLOGÍA PREVENTIVA
Y COMUNITARIA

SECCIÓN XXI
FISIOPATOLOGÍA DE LA OCLUSIÓN

SECCIÓN XXII
PATOLOGÍA Y TERAPÉUTICA DENTAL

SECCIÓN XXIII
ENDODONCIA

SECCIÓN XXIV
RADIOLOGÍA

SECCIÓN XXV
MEDICINA BUCAL

SECCIÓN XXVI
ODONTOLOGÍA EN PACIENTES
ESPECIALES

SECCIÓN XXVII
PERIODONCIA

SECCIÓN XXVIII
ODONTOGERIATRÍA

SECCIÓN XXIX
CIRUGÍA BUCAL E IMPLANTOLOGÍA

SECCIÓN XXX
CIRUGÍA MAXILOFACIAL

SECCIÓN XXXI
PRÓTESIS ESTOMATOLÓGICA

SECCIÓN XXXII
FARMACOLOGÍA APLICADA

SECCIÓN XXXIII
GESTIÓN, ORGANIZACIÓN
Y MARKETING

SECCIÓN XXXIV
ODONTOLOGÍA LEGAL Y FORENSE

SECCIÓN XXXV
EL CONOCIMIENTO CIENTÍFICO Y LOS
DISEÑOS DE LA INVESTIGACIÓN CLÍNICA

SECCIÓN XXXVI
ASPECTOS JURÍDICOS

NOMBRE: APELLIDOS:

N.I.F.: DOMICILIO:

C.P.: POBLACIÓN: PROVINCIA:

TELÉFONO: FAX:

Antes 700€, ahora 500€ portes incluidos.