

Los planes españoles para conquistar China a través de Nueva España y Centroamérica en el siglo XVI

José Antonio Cervera Jiménez¹

Recepción: 9 de setiembre de 2013 / Aprobación: 20 de setiembre de 2013

Resumen

Tras el establecimiento de los españoles en las Filipinas en 1565, se consideró a este archipiélago como una etapa intermedia hacia un objetivo mayor: China. Durante las siguientes décadas, hubo varios intentos de embajadas al emperador de la dinastía Ming, así como un claro plan de conquista por las armas cuyo artífice más importante fue el jesuita Alonso Sánchez. Por otra parte, el oidor de la Audiencia de Guatemala Diego García de Palacio, también tenía un plan para llevar tropas a Filipinas y China a través de Honduras, desde Puerto Caballos hasta el golfo de Fonseca, y para apoyar ese plan escribió dos libros considerados actualmente como dos de las primeras obras científico-técnicas publicadas en América. En este artículo, se describen y analizan los distintos planes a partir de documentos de la época y de bibliografía secundaria aparecida recientemente.

Palabras clave

China, Nueva España, Siglo XVI, Diego García de Palacio, Alonso Sánchez

Abstract

After the establishment of the Spaniards in the Philippines in 1565, this archipelago was considered as an intermediate step towards a larger goal: China. During the following decades, attempts were made to send embassies to the emperor of the Ming Dynasty, and a conquest of China was planned by the Jesuit Alonso Sanchez. Moreover, the judge of the *Audiencia* of Guatemala Diego Garcia de Palacio, also had a plan to bring troops to the Philippines and China through Honduras, going from Puerto Caballos to the Gulf of Fonseca, and in order to support that plan he wrote two books considered today as two of the first scientific-technical works published in America.

1 Español. Doctor en Ciencias Físicas por la Universidad de Zaragoza y en Estudios de Asia y África, especialidad China por El Colegio de México, donde también es profesor e investigador. Correo electrónico: jacervera@colmex.mx

In this article, I describe and analyze these plans to conquest China using documents dated in the 16th century and recently-appeared secondary literature.

Keywords

China, New Spain, 16th century, Diego García de Palacio, Alonso Sánchez

Resumo

Após o estabelecimento dos espanhóis nas Filipinas, em 1565, este arquipélago foi considerado como um passo intermediário em direção a um objetivo maior: a China. Durante as décadas seguintes, algumas tentativas foram feitas para enviar missões diplomáticas ao imperador da Dinastia Ming, bem como um claro plano de conquista armada cujo artífice principal foi o jesuíta Alonso Sanchez. Além disso, o ouvidor da Audiência de Guatemala Diego Garcia de Palacio, também elaborou um plano para levar as tropas para as Filipinas e China através de Honduras, a partir de Puerto Caballos para o Golfo de Fonseca e, para apoiar esse plano ele escreveu dois livros considerados hoje como dois dos primeiros trabalhos técnico-científicos publicados na América. Neste artigo, se descrevem e analisam os distintos planos a partir de documentos da época e de bibliografia secundária aparecida recentemente.

Palavras chave

China, Nova Espanha, século XVI, Diego García de Palacio, Alonso Sánchez

Introducción: La llegada de los españoles a las Filipinas

Es bien conocido que el primer objetivo de los españoles y los portugueses para llegar a Asia Oriental fue el comercio de las especias². Tras el control turco de las rutas tradicionales, los portugueses se lanzaron a la circunnavegación de África, mientras que los españoles intentaron el camino hacia el oeste. El inesperado encuentro con la desconocida América hizo que los españoles retrasaran varias décadas su llegada a Asia Oriental. Sin embargo, Asia, y más concretamente China, permaneció como un objetivo importante para españoles, portugueses, y en general para todos los pueblos marítimos europeos de la época. En los últimos siglos, la gran importancia de las relaciones entre Europa y América ha llevado a una especie de “atlántico-centrismo”, lo cual hace olvidar que anteriormente (y de hecho,

2 Agradezco al maestro Mario Garnier por su ayuda para encontrar información sobre algunos aspectos de este artículo. Sin su ayuda, el presente documento no sería lo que es.

hasta el siglo XVIII), el mayor peso mundial no sólo demográfico, sino también económico, estaba en Asia. No es extraño, por tanto, que durante los siglos XVI al XVIII, las relaciones transpacíficas tuvieran tanto peso. En los últimos años, han crecido sin parar los vínculos entre ambos lados del océano Pacífico, en gran parte como consecuencia de los nuevos esquemas comerciales y de la emergencia de China y de otros países asiáticos. En este artículo me propongo mostrar que las relaciones transpacíficas no son algo nuevo, como popularmente se cree, sino que hace varios siglos las rutas entre América y Asia ya tenían un peso importante, tanto desde el punto de vista económico, como religioso y cultural.

En la historiografía e incluso a nivel popular, es famosa la expedición de Magallanes y Elcano (1519-1522)³. Aparte de ser la primera navegación alrededor del mundo, este viaje supuso la apertura del camino hacia Asia para los españoles. Es igualmente muy conocido el Tratado de Tordesillas, de 1494, que dividió el planeta en dos zonas de influencia, la portuguesa y la española. No es este el lugar para profundizar en la historia de dicho tratado y de las bulas papales de que fue acompañado (las *Inter caetera*, de 1493). Sí es interesante observar, en cambio, que el Tratado de Tordesillas solo se refería a la línea que pasa por Brasil, esto es, a 370 leguas al oeste de Cabo Verde (Rumeu, 1992, 207). Solo después, cuando los dos reinos ibéricos llegaron a Asia Oriental, se empezó a suscitar la idea del *contrameridiano de Tordesillas*, es decir, el que delimitaría las zonas de influencia española y portuguesa en la zona asiática. Debido al difícil problema de la medida de la longitud geográfica, esta segunda línea suscitó muchos más problemas que la primera, ya que no quedaba claro si las islas Molucas, precisamente las codiciadas *Islas de la Especiería*, quedaban en una u otra zona. Cada una de las partes pretendía el derecho sobre las Molucas, aunque la mayoría de los cosmógrafos españoles, e incluso algunos

3 No voy a describir en profundidad el conocidísimo primer viaje de circunnavegación planetaria, cuya historia se puede encontrar en multitud de libros. Daré solamente algunas fechas clave; la expedición partió de Sanlúcar de Barrameda el 21 de septiembre de 1519, con cinco naves y una tripulación de doscientas sesenta y cinco personas; cruzaron el estrecho de Magallanes entre octubre y noviembre de 1520; el 16 de marzo de 1521 llegaron a la isla filipina de Samar, llamando al archipiélago *islas de San Lázaro*; el 7 de abril avistaron el puerto de Cebú, el más importante de las Visayas, muriendo allí Magallanes el día 27 de abril; en otoño del mismo año llegaron a las Molucas; finalmente, el 6 de septiembre de 1522, Elcano entró en Sanlúcar de Barrameda en la nao Victoria, con una tripulación reducida a 18 españoles. La historia del viaje se conserva escrita por dos de sus participantes: El cronista Antonio Pigafetta y el contramaestre de abordaje Francisco de Albo, además de los textos de autores dudosos o desconocidos (Verissimo, 1992, 155).

portugueses, las situaban en la zona española⁴. Pero, por otra parte, eran los portugueses los primeros que habían llegado a la zona⁵.

Pocos años después de la expedición de Magallanes y Elcano, el joven emperador Carlos V mandó una gran flota a Asia Oriental, la segunda expedición española a la zona. El mando de la expedición lo llevaba fray García Jofre de Loaisa, a quien por anticipado se le había dado el cargo de gobernador de las Molucas. La flota partió de La Coruña el 24 de julio de 1525, y tras un viaje desastroso por el Pacífico en el que murieron, entre otros, Loaisa y Elcano, los ciento cinco sobrevivientes (de los cuatrocientos cinco iniciales) finalmente llegaron a Mindanao y después, a finales de octubre de 1526, a la isla de Gilolo, en las Molucas.

Mientras tanto, una pequeña nave de la expedición inicial de Loaisa, el patache Santiago, se había extraviado del resto poco después de pasar el estrecho de Magallanes. Fue bordeando la costa occidental americana hasta que finalmente llegó a la Nueva España, territorio recientemente controlado por Cortés. Este tenía ya la idea de continuar su particular conquista hacia Asia⁶. Al enterarse de las noticias por la tripulación del Santiago, y tras haber recibido de Carlos V una cédula para que dispusiese una armada que se dirigiera a las Molucas

4 Por ejemplo, los navegantes portugueses Magallanes (que había participado en las expediciones portuguesas por Asia, y en la conquista de Malaca en 1509) y Serrao (uno de los dos navegantes que llegaron a las Molucas en 1512) estaban de acuerdo en que estas islas estaban en la mitad del mundo que pertenecía a España (Rumeu, 1992, 214). Esta es una de las razones por las que Magallanes ofreció sus servicios a la corona de Castilla para llegar a las Molucas navegando hacia occidente.

5 Los portugueses Antonio de Abreu y Francisco Serrao llegaron a las islas Molucas en 1512, tomando posesión de ellas en nombre de Portugal. Al año siguiente, Vasco Núñez de Balboa llegó al Pacífico en la zona de Tierra Firme (actual Panamá) y le dio el nombre de Mar del Sur. Magallanes seguía de cerca todos estos descubrimientos y estudiaba las cartas náuticas y documentos de la época. Un cosmógrafo alemán, Martín Behaim, había realizado un derrotero y una carta en donde aparecía un paso al Mar del Sur a través de América del Sur. Magallanes ideó su viaje a través de ese presunto paso, pero al entrevistarse con el rey portugués Don Manuel, en 1516, este le negó su apoyo. No es extraño que ofreciera su proyecto a Castilla, el único otro reino europeo en condiciones de acoger su empresa, donde, desde los tiempos de Fernando el Católico, se continuaba con la idea de ir a las Islas de la Especiería por Occidente (Hernández, 1992, 121-122).

6 Al final de su quinta carta de relación, fechada en Tenochtitlan el 3 de septiembre de 1526, Cortés explica a Carlos V que se acaba de enterar de las noticias de la expedición de Loaisa y que él mismo se ofrece a descubrir y conquistar las tierras asiáticas: "Mis navíos de la Mar del Sur están, como a Vuestra Majestad he dicho, muy a punto para hacer su camino, porque luego como llegué a esta ciudad comencé a dar priesa en su despacho. Y ya fueran partidos sino por esperar a ciertas armas y artillería y munición que me trujeron desos reinos para lo poner en los dichos navíos, porque, ya que no se descubra estrecho, yo pienso dar por aquí camino para la Especiería, que en cada un año Vuestra Majestad sepa lo que en toda aquella tierra se hiciere. Y si vuestra majestad fuere servido de me mandar conceder las mercedes, que en cierta capitulación envié a suplicar se me hiciesen cerca de este descubrimiento, yo me ofresco a descubrir por aquí toda la Especiería y otras islas si hobiere cerca de Maluco y Melaca y la China, y aun de dar tal orden que Vuestra Majestad no haya la Especiería por vía de rescate, como la ha el rey de Portugal, sino que la tenga por cosa propia y los naturales de aquellas islas le reconozcan y sirvan como a su rey y señor natural. Porque yo me ofresco con el dicho aditamento de enviar a ellas tal armada o ir yo por mi persona por manera que las sojuzgue y pueble y faga en ellas fortalezas y las bastezca de pertrechos y artillería de tal manera que a todos los príncipes de aquellas partes y aun a otros se puedan defender" (Cortés, 2011, 351).

para auxiliar y recibir noticias de la expedición comandada por Loaisa, se comenzaron rápidamente los preparativos. Cortés designó a Álvaro Saavedra Cerón, un primo suyo, como capitán de las naves. Partieron el 14 de julio de 1527, y tras varias aventuras, lograron llegar a Tidore y ayudar a los españoles que quedaban allí como sobrevivientes de la expedición de Loaisa. El objetivo siguiente de Saavedra Cerón era volver a la Nueva España. Salieron de Tidore el 3 de junio de 1528, pero su intento fue un fracaso y tuvieron que retornar a las Molucas. Un año después lo volvieron a intentar, el 8 de marzo de 1529, pero volvieron a fracasar, muriendo en la travesía el propio Saavedra Cerón. Los que lograron sobrevivir a todas las peripecias, llegaron a Portugal y luego a España en 1534, siete años después de su partida de la Nueva España.

Ternate y Tidore, en las Molucas (las islas de la Especiería) eran los dos pequeños sultanatos que controlaban la producción del clavo. El sultán más poderoso de la zona era el de Ternate. Por eso los portugueses, primeros en llegar, se aliaron con él, y por eso, su vecino y rival, el sultán de Tidore, se aliaría posteriormente con los españoles (Lobato, 2009, 301). Durante varios años, los españoles y los portugueses fueron vecinos en las Molucas, a veces haciéndose la guerra, a veces conviviendo pacíficamente. Pero la posición española era la más débil, al no saber cruzar el Pacífico hacia América, lo cual implicaba que todo contacto con la metrópoli se tenía que hacer por el Índico y circun-navegando África, es decir, siguiendo la ruta de los “enemigos” portugueses. Debido a esto, y al no recibir noticias de la Nueva España de las expediciones de Loaisa y Saavedra Cerón, en 1529 Carlos V accedió a vender (o más bien, a empeñar) sus presuntos derechos sobre las Molucas en el llamado Tratado de Zaragoza. Por medio de este tratado, se trazaba un meridiano a 17 grados al este de las Molucas, y el emperador cedía a Portugal todo derecho de propiedad de las tierras e incluso de navegar y comerciar en la zona al oeste de dicha línea, a cambio de 350 000 ducados de oro (Rumeu, 1992, 225-226)⁷.

Tras el fracaso de las expediciones de Loaisa y de Saavedra Cerón, desde el virreinato novohispano se realizaron dos nuevos intentos para llegar a Asia Oriental y regresar a América. La primera fue conducida por Hernando Grijalva entre 1536 y 1537. Grijalva fue enviado por Cortés para conducir dos barcos al Perú para descubrir nuevas tierras e islas en el Pacífico sur. Una de las dos naves que partieron de la Nueva España regresó pronto, pero la otra, tras recibir órdenes de Pizarro, salió del puerto peruano de Paita rumbo al oeste. Siguieron prácticamente la ruta del ecuador, hasta llegar a una isla de Nueva

7 Mediante el Tratado de Zaragoza, Carlos V realizó un excelente negocio, ya que empeñó a los portugueses unas tierras que les pertenecían por derecho propio, además el emperador necesitaba urgentemente el dinero para sostener sus guerras en Europa. Asimismo, durante el reinado de su hijo Felipe II, los españoles se establecieron en las Filipinas, con lo cual violaron los dos tratados, el de Zaragoza y el original de Tordesillas.

Guinea, donde todos los marineros fueron capturados por los nativos. Dos años después, los portugueses de las Molucas rescataron a siete de ellos (Bernabéu, 1992, 39). Poco después se dio el último gran intento del virreinato en tiempos del emperador Carlos V. La expedición fue confiada por el virrey novohispano Mendoza a Ruy López de Villalobos, que partió del puerto de la Navidad el 1 de noviembre de 1542. Tras llegar a Mindanao y a otras islas del archipiélago filipino, pasaron a las Molucas, donde siguieron teniendo problemas con los portugueses. En 1546, los españoles supervivientes intentaron volver a la Nueva España en dos ocasiones, sin éxito. Finalmente, los restos de la expedición llegaron a España en 1547, por la ruta de la India y de África. El tornaviaje desde Asia a América parecía imposible.

En el momento en que Felipe II subió al trono, las expediciones españolas a Asia Oriental habían sido cinco, dos desde España (Magallanes y Loaisa) y tres desde la Nueva España (Saavedra Cerón, Grijalva y López de Villalobos). Era importante encontrar la forma de cruzar el extenso Océano Pacífico desde Asia Oriental hacia América, para no tener que depender de la *hospitalidad* de los portugueses cada vez que se quería volver a Europa desde aquellas tierras. La búsqueda de la ruta de vuelta, de acuerdo con las corrientes marinas y los vientos, se había convertido en un problema acuciante para la expansión de España por Asia Oriental. La persona a la que comúnmente se atribuye el hallazgo de la ruta del tornaviaje de Asia a América es Andrés de Urdaneta, el cual viajaría en la expedición comandada por Miguel López de Legazpi, quien consiguió un asentamiento permanente para los españoles en Asia oriental.

La preparación de la expedición de Legazpi no estuvo exenta de polémica. Por los documentos conservados de la época⁸, parece que en un primer momento, hacia 1560, la idea era realizar el viaje con el propósito de rescatar a los españoles que habían quedado en las Filipinas y las Molucas en expediciones anteriores y encontrar la ruta del tornaviaje, es decir, no se planteaban un asentamiento en la zona, que violaría claramente el tratado de Zaragoza. Posteriormente, tras ser claro que se trataba de una expedición para formar una colonia permanente, Urdaneta abogaba por ir hacia la Nueva Guinea, tierra más al este y por tanto claramente dentro de la demarcación española, mientras que Juan Pablo Carrión (uno de los pilotos de la anterior expedición de Villalobos) era partidario de ir directamente a las Filipinas. Finalmente, ganó esta opción, aunque se dejó a Carrión en tierra y la expedición se puso al mando de Legazpi, de origen vasco al igual que Urdaneta.

8 Uno de los principales estudiosos del establecimiento de los españoles en las Filipinas es Isacio Rodríguez. En los volúmenes 13 y 14 de su obra enciclopédica *Historia de la Provincia Agustiniense del Smo. Nombre de Jesús de Filipinas* (1978) se encuentran transcritos buena parte de los documentos de la época relacionados con los preparativos de la expedición de Legazpi y los primeros años de presencia hispana en el archipiélago.

La flota, compuesta por cinco barcos (la nao capitana San Pedro, al mando del propio Legazpi, la nao almirante San Pablo, el patache San Juan, el patache menor San Lucas, y una fragatilla que navegaba anexa a la capitana)⁹ zarpó del puerto de la Navidad el 21 de noviembre de 1564¹⁰. En total, la expedición estaba compuesta de ciento cincuenta hombres de mar, doscientos soldados, cuatro agustinos aparte de Urdaneta (Martín de Rada, Diego de Herrera, Andrés de Aguirre y Pedro de Gamboa) y algunos criados; en total, trescientas setenta y nueve personas (De Miguel, 2008, 94). Pasaron por unas islas que corresponden a las actuales Marshall y después por las islas de los Ladrones (actuales Marianas). El 3 de febrero salían de Guam y diez días después arribaban a las Filipinas, concretamente a la isla de Tubabao (en las costas de Samar). Tras pasar por varias islas, llegaron a Cebú el 27 de abril del mismo año, y allí establecieron el primer asentamiento permanente en las islas Filipinas. El 8 de mayo, los españoles tomaron posesión de la isla y fundaron la ciudad de San Miguel (Rodríguez, 2009, 218).

Inmediatamente, se empezó a preparar el viaje de vuelta a la Nueva España. La expedición fue dirigida por Felipe de Salcedo, de 18 años, nieto de López de Legazpi, aunque el responsable no era otro que Urdaneta. El barco contaba con doscientos marinos, diez soldados y dos frailes agustinos, Urdaneta y Andrés de Aguirre. Aunque normalmente se suele considerar como fecha de inicio de la famosa ruta transpacífica del Galeón de Manila o Nao de China unos cuantos años después, cuando los españoles ya estaban establecidos en Manila, en realidad se podría considerar el San Pedro como el primer barco de la ruta, ya que llevaba un pequeño cargamento de canela, comprado

9 El pequeño patache San Lucas, de tan sólo 20 tripulantes, fue protagonista de una de las grandes polémicas de este viaje. Pocos días después de zarpar, el San Lucas desapareció de la vista de las otras naves, llegando al puerto de la Navidad el 9 de agosto de 1565, dos meses antes que el propio Urdaneta. El capitán del patache, Alfonso de Arellano, junto con su piloto Lope Martín, escribieron una *relación* contando cómo se habían perdido del resto de la expedición y cómo habían llegado a Mindanao hacia el 30 de enero. Según esa *relación*, visitaron otras islas y, finalmente, el 22 de abril de 1565 decidieron volver a la Nueva España, hecho que consiguieron realizar dos meses antes que el propio Urdaneta. Durante décadas se ha discutido la veracidad de esa *relación*, ya que, de ser cierta, Arellano habría sido el primero en realizar el tornaviaje de Asia a América, quitando la primacía a Urdaneta. Algunos historiadores que en su día consideraron como cierta la expedición de Arellano son Nowell (1962) o Bernal (1965), mientras que autores que lo consideran como falso o altamente dudoso son Kelsey (1986) o Cabrero (1987). En la actualidad parece haber consenso en que, aunque realmente Arellano hubiera realizado dicho viaje, este utilizó el derrotero que sabía que pensaba seguir Urdaneta. Además, todavía más importante, fue Urdaneta el que dibujó perfectamente el derrotero y el responsable, por tanto, de que la ruta quedara establecida durante los siguientes siglos entre Manila y Acapulco.

10 La expedición de Legazpi a Filipinas y el posterior tornaviaje de Urdaneta se encuentran ampliamente relatados en las biografías de Andrés de Urdaneta realizadas por autores como Cuevas (1943), Cabrero (1987) o Rodríguez y Álvarez (1992). Recientemente, en 2008, se celebró el quinto aniversario del nacimiento de Andrés de Urdaneta. Se llevaron a cabo varios congresos conmemorativos, tanto en España como en México y en Filipinas. Como fruto de estos eventos, aparecieron varias obras colectivas que reúnen nuevas informaciones en torno a Urdaneta y a la llegada de los españoles a las Filipinas. Se trata de los libros coordinados por Susana Truchuelo (2009) y Cristina Barrón (2012).

en Mindanao con dinero de la Corona (Yuste, 2012, 200). Dado que el último galeón de la ruta navegó en 1815, se da la casualidad histórica que permite hablar exactamente de doscientos cincuenta años para la duración total del itinerario del Galeón de Manila. El derrotero que siguió Urdaneta desde las Filipinas se dirigía hacia el norte, casi bordeando Japón, para llegar a los 38 ó 40 grados de latitud norte. En julio entró en la corriente de Kuroshivo y el 18 de septiembre avistaban la isla de Santa Rosa, frente a la actual ciudad californiana de Los Ángeles. Se había completado el primer viaje transoceánico confirmado de Asia a Europa. El 1 de octubre pasaron frente al puerto de La Navidad y el 8 de octubre llegaron a Acapulco. Nada más llegar, Urdaneta dibujó una carta con todos los vientos y derroteros, islas y cabos, de forma tan precisa que es la que se utilizó durante décadas en el viaje entre las Filipinas y México. Gracias al tornaviaje, los españoles pudieron conservar su posición en el sureste de Asia durante más de trescientos años.

El gran objetivo: China

¿Por qué los españoles tuvieron tanto interés en establecer un asentamiento permanente en las Filipinas? Este archipiélago no tenía especias valiosas ni era rico en metales preciosos. Su gran valor era su posición geoestratégica. Tanto si se deseaba continuar la carrera por las especias de las Molucas como si el objetivo era China, las Filipinas constituían una plataforma inmejorable. Y así fue considerado el archipiélago por los españoles durante las últimas décadas del siglo XVI, como una etapa intermedia hacia un objetivo más ambicioso.

Desde finales de la Edad Media, y sobre todo tras la publicación del libro de Marco Polo, China se constituyó en el imaginario europeo como un país lleno de riquezas y con una población numerosa y culta. Para los misioneros, fue desde el principio un objetivo fundamental. Durante la primera mitad del siglo XVI, hubo una auténtica avalancha de religiosos que marcharon a América para evangelizar las nuevas tierras. Sin embargo, a mitad de siglo, algunos de los misioneros en la Nueva España se sintieron decepcionados ante una situación que no era tan utópica como habían imaginado, y buscaron nuevas tierras para cristianizar. Entonces se vivió una especie de *sinomanía*. China era común como tema de conversación entre los misioneros (Cummins, 1978, 38-40). Los miembros de la Compañía de Jesús dieron desde el principio una gran importancia a China y Japón como campos de apostolado, y algunos jesuitas que trabajaban en otros lugares del mundo se llegaron a sentir desplazados por el lugar preeminente que dio la Compañía a esos países, especialmente debido al reto que suponía el convertir a gentes con tan alto grado de cultura. Ese deseo de entrar en China fue especialmente grande entre los misioneros de Filipinas, debido, entre otros motivos, al gran contacto que tuvieron con los chinos que

vivían en las islas. La comunidad china de Manila (en el barrio del Parián primero y en Binondo después) llegaría a hacerse floreciente y numerosa.

A través de las Filipinas se establecería un contacto muy fuerte entre los chinos y los castellanos, convirtiéndose Manila para los españoles en un puerto con un papel similar al de Macao para los portugueses. Es importante tener en cuenta que cuando los españoles llegaron a las Filipinas, encontraron ya una red de rutas comerciales, donde algunas comunidades chinas y japonesas iban a comerciar con los antiguos sultanatos musulmanes de la zona (Ollé, 2008, 94). El sureste asiático era un ámbito donde existía desde hacía siglos circulación de minorías mercantiles y dirigentes, sobre todo de origen iraní o indio. Además, muchos de los españoles en las Filipinas, que habían llegado de la Nueva España, tenían en la mente la conquista de México desde las islas del Caribe y visualizaban el archipiélago filipino como las islas desde las que dar el salto al continente. En particular, para los misioneros, la situación en el archipiélago durante los primeros años fue tan difícil por la escasez de recursos y por la violencia que veían utilizar a los soldados españoles contra los indígenas, que les empujaba a buscar otras opciones como una forma de escape (Alonso, 2008, 87). Y el establecimiento en China se consideró, desde el primer momento, como el gran objetivo.

El agustino Martín de Rada fue uno de los primeros que expresó claramente la posibilidad del establecimiento en China de los españoles¹¹. En una carta escrita al virrey de la Nueva España, Martín Enríquez, fechada en Cebú el 8 de julio de 1569, tras hacer uso de sus conocimientos geográficos con la descripción de algunas islas de las Filipinas y sus recursos, Rada habla de China diciendo lo siguiente:

Si su magestad pretende la china, ques tierra muy larga, rrica y de gran poliçia, que tiene çiuðades fuertes y muradas, muy mayores que las de Europa, tiene neçesidad primero deazer asiento en estas yslas; lo vno, porque no sería azertado pasar por entre tantas yslas y baxios, como ay a la costa della, con navíos de alto bordo sino con navíos de rremos; lo otro tanbién, porque para conquistar vna tierra tan grande y de tanta gente, es neçesario tener çerca el socorro y acogida para qualquier caso que suçediere, avnque según me é ynformado, así de portugueses como de yndios, que tratan con ellos, como de vn chino que tomaron los días pasados en vn junco, la gente de china no es nada belicosa y toda su confiança está en la multitud de la gente y en la

11 El fraile agustino Martín de Rada (1533-1578) fue el científico más importante y uno de los hombres más influyentes durante los primeros años de presencia española en el archipiélago filipino. Escribió obras de matemáticas y astronomía, y realizó una *relación* de su viaje a China de 1575 de una manera tan rigurosa que, según algunos autores, Rada puede ser considerado como uno de los padres de la sinología (Bernard, 1933, 105). Se puede encontrar una excelente biografía de Martín de Rada en Folch (2008). Específicamente sobre su trabajo científico, véase Cervera (2008).

fortaleça de las murallas, lo qual creo que mediante dios fáçilmente, y no con mucha gente, serán sujetados (AGI, Aud. de Filipinas, 79; copia; reproducido en Rodríguez, 1978, vol. 14, 30-31).

Esta carta es importante, ya que se trata de la primera formulación de manera explícita de un proyecto para la conquista de China (Ollé, 2002, 41). Ya señalaba antes que el archipiélago filipino, en los primeros años, era considerado como una simple etapa transitoria, una plataforma para llegar a un objetivo más ambicioso. Ese objetivo, sin embargo, no quedaba claro, pero existían dos grandes opciones: las islas de la Especiería, es decir, las Molucas, o el gran imperio de la dinastía Ming. En ese primer momento, en las Filipinas, los españoles se encontraban ante una disyuntiva: ¿Se debía seguir en Cebú, lugar más adecuado para explotar las especias de las Molucas, o bien trasladarse a la bahía de Manila, mejor situada para el comercio con China? La duda se hace explícita en una carta escrita por Legazpi el 25 de julio de 1570 y dirigida al virrey novohispano:

También querría estar çierto de la voluntad de su magestad si é de cobrar a maluco y lo que más le perteneçe de aquella parte, porque para esto está más cómodo el asiento de çubú que otro por la bondad del puerto, pero su magestad pretende que sus ministros se estienda a la parte del norte y costa de china, tengo por más açertado hazer asiento en la yslla de luçón, de donde vino agora el maestre de campo (Martín de Goyti), donde descubrió vn puerto (Cavite), avnque pequeño, pero cómo para media doçena de navíos, legua y media del pueblo de manilla, cabecera de toda aquella provinçia, el qual y la gente que con él truxeron buen contento de la tierra, porque allaron tierra que tiene oro y ropa y gente que lo defienda (AGI, Patr. 24, r. 9; reproducido en Rodríguez, 1978, vol. 14, 50).

El traslado del asentamiento principal de los españoles de Cebú a Manila al año siguiente responde la pregunta (véase *Mapa 1*)¹². Sin duda, se renunció a la pretensión de establecerse en las Molucas (al menos al principio, ya que a principios del siglo XVII sí que hubo una expedición española a Ternate) y se optó por una mayor cercanía a China. Este hecho, realmente importante para poder entender la historia de las Filipinas, hoy es reconocido por la mayor parte de los investigadores¹³. Manila se convertiría durante más de dos siglos en el punto de intercambio de mercancías chinas por plata de origen americano.

12 Donde aparece especificada la situación geográfica de la ciudad de Cebú (más cercana de las islas Molucas) y la de Manila (más cerca de China).

13 Así lo aseveran, por ejemplo, Ollé (2002, 46), De Miguel (2008, 125), Folch (2008, 45) y Sánchez (2009, 624).

Sería el nacimiento de la ruta transoceánica continuada de más larga duración en la historia: El Galeón de Manila o Nao de China¹⁴.

El contacto de los españoles con China se realizó durante más de dos siglos de manera pacífica y con un gran contenido comercial, a través del virreinato de la Nueva España y de la ruta transpacífica del Galeón de Manila. La capital filipina sería también el trampolín desde el que los misioneros de las órdenes mendicantes (dominicos, franciscanos y agustinos) intentarían establecerse en China¹⁵.

Sin embargo, en un primer momento, también hubo voces que llamaron a realizar la conquista de China por las armas. Esta posibilidad se discutió largamente tanto en las Filipinas como en México y en la España peninsular. El personaje que más luchó por esta opción fue el jesuita Alonso Sánchez. Tuvo la mala suerte de llegar a Madrid con sus planes de conquista de China en 1588, prácticamente a la vez que el desastre de la Armada Invencible, lo cual provocó que la idea de que un ejército español pudiera invadir China quedara para siempre en un proyecto que nunca se intentó. De todas formas, la opción fue discutida y recibió fuertes críticas, incluso por parte de otros jesuitas, como Alessandro Valignano o José de Acosta. Al mismo tiempo que Alonso Sánchez fraguaba un plan para conquistar China, la propia Compañía de Jesús se estaba introduciendo en el país empleando medios muy distintos: La *acomodación* de Valignano, llevada a cabo por Michele Ruggieri y sobre todo por Matteo Ricci, que en esos momentos ya se encontraba en China en su periplo hacia la capital imperial¹⁶. La historia de los planes de una embajada al emperador



14 La historia del Galeón de Manila es fundamental para entender no sólo las relaciones transpacíficas de la edad moderna, sino también para comprender la historia de Filipinas y de México. El tema ha sido ampliamente estudiado, desde el clásico libro de Schurz (1939), pasando por el exhaustivo estudio económico de Chaunu (1974) o libros colectivos como el coordinado por Cruz *et al* (1997), hasta la contribución reciente de autores como Yuste (2007) y Alonso (2009).

15 El tema de los intentos de los frailes mendicantes por establecerse en China desde las Filipinas está ampliamente tratado en el libro de Cervera (2013).

16 La bibliografía sobre el tema de los jesuitas en China es numerosa. Dos de los estudios más profundos y recientes son los de Brockey (2007) y Hsia (2009).

chino o de la conquista por las armas por parte de los españoles de Filipinas constituye sin duda uno de los capítulos más interesantes de las relaciones tempranas entre España y China, y va a ser objeto del resto de este artículo.

Ya anteriormente he nombrado al agustino Martín de Rada. Él fue parte de la primera embajada española a China, que tuvo lugar en 1575¹⁷. A pesar de todo lo que Rada consiguió aprender sobre China tras su aventura, el hecho es que el viaje no logró conseguir el objetivo de establecer un asentamiento permanente de los españoles en China. Después de esta experiencia, el gobernador de Filipinas, Francisco de Sande, formuló un proyecto de conquista militar de China. Según él, sería de fácil realización y se necesitarían entre cuatro mil y seis mil soldados. A diferencia de la mayoría de las descripciones de China de la época, que eran positivas, Sande habla mal del país, mostrando así que la conquista sería muy justa, ya que se libraría a los chinos de sus malvados tiranos (Ollé, 2002, 77). La respuesta del Consejo de Indias a este proyecto fue negativa. Al mismo tiempo, se estaba preparando otro proyecto de incursión militar, a cargo de Diego García de Palacio, oidor (o fiscal) de la Audiencia de Guatemala. Este proyecto es poco conocido y tiene algunas características que lo hacen único. Por eso, conviene profundizar en este punto.

Diego García de Palacio y su plan de conquista de China desde Centroamérica

El plan de conquista de China desde Guatemala se puede entender dentro de un contexto más amplio, si tenemos en cuenta que su autor escribió dos de las primeras obras sobre tecnología militar y marítima publicadas en el continente americano. Diego García de Palacio nació probablemente en 1624, en un caserío cercano a Bilbao, en el seno de una familia perteneciente a la burguesía cantábrica (Garnier, 2010, 19). Estudió en Salamanca. Poco se sabe de las primeras décadas de su vida, pero sí se puede constatar que en abril de 1572 fue nombrado oidor de la Audiencia de Guatemala. Dos años después, el 6 de marzo de 1574, se encontraba en funciones en su puesto (Arróniz, 1980, 69).

17 A raíz de la ayuda española contra un pirata chino que asolaba las costas chinas y filipinas, las autoridades chinas hicieron una invitación para que una embajada española visitara Fujian. Esa embajada estuvo compuesta por los agustinos Martín de Rada y Jerónimo Marín, además de los soldados Miguel de Loarca y Pedro Sarmiento. Partieron de Manila el 12 de junio de 1575 y regresaron a la capital filipina el 17 de octubre del mismo año. Este viaje es importante, en primer lugar porque Rada adquirió muchos libros chinos y los llevó a Manila, y esa colección se convirtió en parte principal de la documentación que después pudieron utilizar no solo los agustinos, sino también los misioneros de otras órdenes religiosas, para elaborar sus obras relacionadas con China. En segundo lugar, tanto Rada como Loarca escribieron sendas *relaciones* o relatos de su viaje, que sirvieron para profundizar el conocimiento sobre China de los españoles y que serían fuentes importantes para la composición del influyente libro de Juan González de Mendoza, *Historia del Gran Reino de la China* (1585). El manuscrito de la *relación* de Rada se encuentra en la Biblioteca Nacional de París (secc. Mss., n° 325, fols. 16-30), y está reproducida íntegramente en Rodríguez (1978, vol. 14, 262-330).

Hacia el final de su estancia en Guatemala, García de Palacio recibió la orden de vivir en el puerto de El Realejo, en la actual costa nicaragüense. Allí construyó dos galeones con la intención de cruzar el Océano Pacífico: El Santa Ana, de 400 toneladas de peso, y el San Martín, ligeramente mayor, de 500 toneladas (Garnier, 2010, 20). En mayo de 1578, fue nombrado alcalde del crimen en la Ciudad de México, aunque no partió hacia Acapulco desde El Realejo sino hasta finales de 1580, ya que se quedó, entre otras razones, supervisando la construcción de los dos galeones¹⁸. Sin embargo, el virrey novohispano no quedó contento, ya que se gastó una enorme cantidad de dinero en la construcción de los dos barcos. Ambas naves costaron ocho veces más que si se hubieran construido al otro lado del Pacífico, en la bahía de Manila (Arróniz, 1980, 76)¹⁹. Debido a este despilfarro, se levantó un testimonio acusatorio por parte de un contador, que influiría en el posterior proceso realizado sobre Diego García de Palacio, años después.

En enero de 1581, poco después de su llegada a la capital virreinal, García de Palacio recibió el grado de doctor en cánones por la Real y Pontificia Universidad de México. El 10 de noviembre del mismo año, fue nombrado por unanimidad rector de la misma universidad (Arróniz, 1980, 90). Fue el inicio de la época más próspera de García de Palacio. Sin embargo, los últimos años de su vida estuvieron marcados por el emprendimiento de negocios turbios por parte de su familia, que dieron lugar a acusaciones y, finalmente, a la ruina económica y moral. Diego García de Palacio murió básicamente de depresión, en 1595, dejando a los miembros de su familia sumidos en la pobreza²⁰.

18 En aquellos años, el pirata Francis Drake andaba por la zona, asolando la costa y robando las riquezas de los barcos sin defensas. García de Palacio fue nombrado “capitán general de la armada” en contra del pirata. Pero el proceso burocrático fue largo, y mientras en Santiago de los Caballeros (actual Antigua Guatemala) se organizaba una leva para reclutar a los doscientos hombres que iban a formar parte de la armada, Drake, tras pasar varios meses en la costa de Nicaragua calafateando su barco y reuniendo lo necesario para continuar su viaje, ya se hallaba cruzando el Pacífico rumbo a Inglaterra. Tras esta pequeña “guerra” fallida, García de Palacio se quedó en El Realejo para ayudar al interrogatorio de los prisioneros liberados por Drake (Arróniz, 1980, 89).

19 El puerto de Cavite, cerca de Manila, tenía tres características que hicieron que la mayor parte de los barcos de la ruta del galeón transpacífico se construyeran allí; se consideraba un puerto seguro, en las cercanías había abundante y excelente madera, y también podía ofrecer la mano de obra necesaria (Cabrero, 2009, 566).

20 En su libro dedicado a la vida y a la obra de Diego García de Palacio, Othón Arróniz (1980, 92-138) explica de manera pormenorizada el proceso por el cual el “clan” de los Palacio (incluyendo a la esposa, hijos, hermano, tío, y otros miembros de la familia, además de los criados) se fueron apoderando “vorazmente” de las tierras de los indios, y la forma en que actuaron en connivencia con el virrey Álvaro Manrique de Zúñiga, marqués de Villamanrique, para hacerse por poco dinero con el galeón San Martín (precisamente uno de los dos barcos construidos por el propio Diego García de Palacio en El Realejo) y enviar a Asia oro y plata “sin quintar” (es decir, sin pagar los impuestos reales necesarios) perteneciente tanto a su familia como a la del propio virrey, para participar de los pingües beneficios del comercio con Asia. El naufragio del San Martín y el enojo de Felipe II al enterarse de todo el asunto llevaron a la destitución del virrey marqués de Villamanrique y a la ruina y muerte de Diego García de Palacio.

Mientras García de Palacio estaba en Guatemala, escribió dos *relaciones* a la Corona. La primera, sin fecha, fue escrita probablemente muy poco después de llegar a Centroamérica, en 1574²¹. La segunda, más larga y fechada el 8 de marzo de 1576, fue usada por Antonio de Herrera, en la Década IV, libro VIII, para su historia de la provincia de Guatemala. Ha sido reproducida varias veces, y se la considera “un documento de primera importancia y quizá el que inicia los estudios sobre geografía de Centroamérica” (Arróniz, 1980, 61). Sin embargo, para los propósitos de este artículo, son mucho más importantes los dos libros publicados por García de Palacio varios años después, cuando ya estaba en la Ciudad de México.

En 1583, fue publicado en la capital virreinal el libro con el título *Diálogos Militares de la formación e información de personas, instrumentos y cosas necesarias para el buen uso de la guerra*. Cuatro años después, se publicaba la *Instrucción náutica para el buen uso y regimiento de las naos y su traça y gobierno conforme a la altura de México*²². De manera resumida, los *Diálogos Militares* tratan sobre las condiciones éticas para una “guerra justa”, algunas cuestiones de matemáticas y astronomía que debe saber un soldado, la naturaleza y los objetivos de la batalla, la fabricación de armas y de la pólvora, y cómo organizar y mover a las tropas en el campo de batalla (Garnier, 2010, 35-36). La *Instrucción náutica* es un libro con un mayor contenido científico. Comienza con la descripción de la esfera terrestre y celeste, el uso de la rosa de los vientos, la brújula y los aparatos de instrumentos de medición astronómica. Incluye también un manual para construir tablas astronómicas y almanaques, y la descripción somera de los movimientos del sol y la luna sobre el firmamento. Al final del libro se explica cómo se usan y se elaboran los mapas náuticos, y de manera muy pormenorizada, se describe la forma en que se construyen los diferentes tipos de barcos, el personal que se necesita para tripular la nave y un manual de operaciones para la guerra naval ofensiva y defensiva (Garnier, 2010, 36-37)²³.

Aunque ambos libros fueron publicados en la década de los años ochenta cuando García de Palacio vivía ya en la Ciudad de México, fueron escritos años antes, mientras vivía en Guatemala. En una carta enviada a Felipe II en 1578,

21 Esta relación está reproducida en el libro de Arróniz (1980, 195-200). En ella propone la solución de los sembradíos comunitarios (los “ejidos”, en lenguaje de hoy) como solución a las estrecheces que estaban viviendo en la época los colonizadores y los indígenas.

22 El contenido de ambos libros se analizan en la obra de Othón Arróniz (1980, 27-49).

23 El aspecto más novedoso de este libro es precisamente la última parte, que es prácticamente un auténtico tratado de construcción naval. Según María Luisa Rodríguez-Sala (1994, 198), “En la actualidad se le considera, sin duda, como el autor de lengua castellana que se ocupa por vez primera, en dar a conocer uno de los capítulos más importantes de los estudios náuticos, la construcción de navíos, la tradicional ‘traza de barcos’”.

que enseguida voy a analizar, el autor cita los *Diálogos Militares* como una obra terminada. En cuanto a la *Instrucción náutica*, lo más probable es que fuera escrita entre 1578 y 1580, cuando García de Palacio se encontraba en El Realejo supervisando la construcción de los dos galeones Santa Ana y San Martín. Los dos libros unidos pueden ser considerados como la primera obra de carácter científico y técnico impresa en América, la cual “cubre temas que van desde la guerra justa hasta táctica militar, desde náutica hasta administración de una nave, e incluso aborda ampliamente el tema de la ingeniería naval” (Garnier, 2010, 58). De hecho, los dos libros de García de Palacio deben ser considerados más como de carácter técnico que científico (en el sentido actual de estos términos), debido a la inclusión de tablas, ilustraciones, descripciones generales, así como por el contenido del texto en sí (Rodríguez-Sala, 1994, 197).

Ahora, la pregunta que se podría formular es la siguiente: ¿Por qué Diego García de Palacio escribió estas dos obras mientras fungía como oidor de la Audiencia de Guatemala? ¿Qué interés podía tener en asuntos militares o marítimos? Para poder entenderlo, hay que analizar la interesante carta enviada al rey Felipe II, fechada en la ciudad de Guatemala el 8 de marzo de 1578²⁴. En este documento, tras presentarse y remarcar al rey que tanto él como varios miembros de su familia han servido a la Corona en diversos puestos, dice lo siguiente:

Yansi despues que pasé a estas partes en V. servicio he procurado entender las cosas dellas y su subjecto para sabiendolas servir más acertadamente y entre ellas las cosas generales y particulares del poniente que comúnmente llaman la China, con relaciones e informaciones de sus particularidades: navegación, posición y demarcación, movido de lo mucho que me paresce importa a vuestro Servicio si lo comenzado en aquellas partes se prosigue con la disposición que el estado de las cosas presentes demanda (AGI, legajo 24, r. 44; reproducido en Arróniz, 1980, 151-152).

La carta continúa criticando la manera en que hasta el momento se ha conducido la colonización y cristianización de Filipinas, y se propone que se lleve a cabo una estrategia para llevar tropas de manera regular desde España a las islas del Poniente, por medio de barcos dedicados específicamente a este proyecto tanto en el mar del Norte (Océano Atlántico) como en el mar del Sur (Océano Pacífico). El proyecto implica que cada año se transporten “quinientos hombres de guerra hasta juntar el número que bastase a acometer y resistir cualquier oppuesto de enemigos”, y se propone que ese traslado de tropas de España a Asia Oriental no se haga atravesando la Nueva España (es decir,

24 “Carta al Rey del Lic. Palacio sobre cosas del gobierno y conquista de las Islas del Poniente”, Guatemala, 8 de marzo de 1578, AGI, legajo 24, r. 44; reproducida en Arróniz, 1980, 151-154.

por la ruta tradicional de Veracruz a México y de allí a Acapulco), ya que, como señala García de Palacio en su carta:

viniendo como vendrán indispuestos, cansados y enfadados de los trabajos de la mar viendo la anchura, grosedad y aparejo de la tierra y la mala fama que agora tiene la China por faltas particulares procurarán quedarse y esconderse. Podría V. Magd. mandar atravesasen por esta provincia desembarcándose en el puerto de Caballos que es en la mar del Norte y que se tornasen a embarcar en la del Sur en el puerto de Fonseca que sólo dista el uno del otro sesenta y siete leguas y aunque en la Nueva España no hubiera tan larga travesía, los inconvinientes dichos y otros de substancia: hay en esta provincia más salud, menos regalos y aparejos para huirse, buenos mantenimientos y más barata disposición para hacer navíos y otras cosas forzosas y necesarias para el viaje y comodidades de él (AGI, legajo 24, r. 44; reproducido en Arróniz, 1980, 153).

En la última parte de la carta, Diego García de Palacio afirma que se necesitará “nombrar quien con sciencia y conocida virtud gobierne y acaudille aquellas partes”. Para ese puesto de general de la armada y gobernador de las tierras conquistadas se ofrece él mismo diciendo:

Y si para esto V. Magd. fuese informado que en mí concurren las calidades que son menester para tal administración según se tiene experiencia de la cuenta que de más de once años a esta parte que administro vuestra justicia he dado me atreveré con el favor divino a servirle y gastaré toda mi hacienda y la de otros mis amigos que me prestaran yendo a aquella jornada. Y para enmendar la manquera que en común se presume de los letrados en las cosas de la guerra después que me puesto los ojos en servir a V. Magd. en este negocio he compuesto unos diálogos militares consagrados a vuestro glorioso nombre, por do se entenderá que no ha estorbado mi principal profesion a saber muchas cosas y aderentes que sólo pertenecen a la ordinata de las guerras a que una natural inclinación me ha forzado ocupar los ratos de mi recreación (AGI, legajo 24, r. 44; reproducido en Arróniz, 1980, 153-154).

Aquí está la respuesta a la pregunta formulada anteriormente sobre el porqué de la composición de la obra científico-técnica de Diego García de Palacio. Los *Diálogos Militares* fueron escritos con el objetivo específico de mostrar ante el rey que el autor era capaz de dirigir una armada hacia las Filipinas para pacificar la región y quizá dar el salto al imperio chino. Lo que es muy interesante, y que hace este proyecto único al lado de otros que fueron lanzados desde la Nueva España y desde Filipinas (los cuales serán analizados en el siguiente apartado de este artículo) es la ruta propuesta, las tropas desde España debían llegar a Puerto Caballos (actual Puerto Cortés, en la costa norte

de Honduras), y de allí cruzar por tierra al golfo de Fonseca (actualmente entre El Salvador, Honduras y Nicaragua), donde volverían a embarcarse rumbo a Manila (veáse *Mapa 2*)²⁵.



Puerto Caballos fue, durante el siglo XVI, el principal puerto oceánico de la zona norte de América Central²⁶. Es poco conocido que Pedro de Alvarado, considerado habitualmente como uno de los principales *conquistadores* de América Central, tuvo siempre sus ojos puestos en Asia Oriental. De hecho, la expedición a Filipinas y las Molucas de 1542 comandada por Ruy López de Villalobos, fue fruto de un plan pactado por el virrey Antonio de Mendoza y el propio Alvarado, y solo tras la muerte de este en 1541, su dirección fue ofrecida por el virrey a Villalobos (Barandica, 2012, 40-41). Fue Alvarado quien puso a Puerto Caballos dentro de una posible ruta a las Molucas desde España (Lagos y Gómez, 2010, 18). Al mismo tiempo, la ruta desde Puerto Caballos a Fonseca se configuró como una alternativa al camino entre España y el virreinato del Perú a través del istmo de Tierra Firme, en la actual Panamá. Uno de los primeros promotores de esta vía fue el gobernador de la provincia de Honduras, Andrés de Cereceda, quien consideraba a Puerto Caballos como un lugar estratégico para la región ya desde la década de los treinta del siglo XVI. Para poder poner en práctica el potencial del puerto, había que “pacificar la región”, lo cual llevó a cabo el propio Pedro de Alvarado, que tomó el cargo

²⁵ Donde aparece la ruta entre Puerto Caballos y el Golfo de Fonseca, así como la ruta tradicional por la Nueva España entre Veracruz y Acapulco pasando por la Ciudad de México.

²⁶ En un reciente artículo de Lagos y Gómez (2010) se analiza la historia de Puerto Caballos.

de gobernador de Honduras de Cereceda y fundó muy cerca del puerto la villa de San Pedro de Puerto Caballos el 27 de junio de 1536 (Lagos y Gómez, 2010, 23). Esta fundación fue importante, porque se convirtió en la población más destacada de la zona para el tráfico mercantil, para la administración del puerto y como punto nodal en el tráfico terrestre entre el puerto y Santiago de los Caballeros²⁷.

Durante décadas, desde Guatemala, se intentó promover que la vía principal entre la metrópoli y el rico virreinato del Perú se hiciera por Puerto Caballos y Fonseca, y no por Panamá. Los partidarios de esta ruta esgrimían ante la corte que “gozaba de mejor clima y tierras feraces y contaba ya con poblaciones permanentes, a diferencia de las temerosas selvas de Panamá” (Escalante, 2006, 17). Es en este contexto donde hay que entender la propuesta de Diego García de Palacio. En esos momentos, la ruta transpacífica centroamericana entre Puerto Caballos y el Golfo de Fonseca competía, por una parte, con Panamá como vía entre España y Perú, y por otra parte, con la Nueva España como vía entre España y Filipinas. Sin embargo, finalmente, perdió ambas “competiciones”. En 1588, el rey nombró una comisión para que estudiara sobre el terreno la ruta transpacífica hondureña. En dicha comisión se encontraban Juan Bautista Antonelli, Pedro Ochoa de Leguizamo, Francisco de Valverde y Diego López de Quintanilla. En 1590 llegaron al Golfo de Fonseca, realizaron varias mediciones y posteriormente se trasladaron por tierra a Puerto Caballos. La ruta fue desestimada por la comisión, debido a las sesenta leguas entre los dos océanos, que implicaría una gran inversión para arreglar la ruta y hacerla accesible a la cantidad de tráfico que ya en aquel momento circulaba entre el Perú y la metrópoli por el istmo panameño (Escalante, 2006, 18). En cuanto a la idea de utilizar el camino hondureño como alternativa al que pasaba por Veracruz, México y Acapulco, el establecimiento ya rutinario de la ruta del Galeón de Manila, además de la caída en desgracia del autor del principal plan para desarrollar esta ruta, Diego García de Palacio, llevaron a que nunca se llegara a considerar seriamente utilizar el camino de Honduras entre España y Asia Oriental.

Mario Garnier sugiere que, mediante su plan, García de Palacio en el fondo está pidiendo a la Corona de España “que impulse y apoye las iniciativas burguesas de comercio con el lejano oriente, tal como lo hicieron poco tiempo después Inglaterra y Holanda” (Garnier, 2010, 58). Este aspecto es realmente importante, y sitúa el plan de García de Palacio de llegar a Filipinas y China por Honduras como uno de los más creativos y visionarios de su tiempo.

El jesuita Alonso Sánchez y los planes de conquista en la década de 1580

A principios de la década de los setenta del siglo XVI, los agustinos de las Filipinas habían enviado a Diego de Herrera a la Corte para impulsar una embajada a China. Herrera fue recibido por Felipe II el 15 de marzo de 1574, junto con Juan González de Mendoza. Al morir Herrera en el viaje de vuelta a Filipinas, Mendoza se hizo cargo de las gestiones ante el Consejo de Indias. Tras varios años de trámites, el Consejo de Indias aprobó finalmente la embajada. Se propuso al propio González de Mendoza, junto con Francisco de Ortega, principal promotor de enviar un regalo al emperador de China, y Jerónimo Marín (quien había sido el compañero de Rada en su viaje de 1575) para llevar la embajada a China. Los embajadores llegaron a la Ciudad de México el 6 de junio de 1581. Sin embargo, el virrey novohispano decidió asesorarse antes sobre la conveniencia y viabilidad del proyecto. La opinión de Francisco de Sande, que se hallaba en la Nueva España (acababa de ser cesado como gobernador de Filipinas y sustituido por Gonzalo Ronquillo de Peñalosa) pesó mucho para desestimar la embajada, lo cual fue comunicado oficialmente a la corte en enero de 1582²⁸. Sande argumentaba que presentarse en la corte de Beijing con regalos era prácticamente como ejercer el vasallaje, y que el emperador no admitiría una relación de igual a igual. También Jerónimo Marín, al ser desestimado de la misión a China por la animadversión de Francisco de Ortega, se convirtió en un detractor del proyecto. Escribió una *Memoria* que terminó por convencer al virrey y, finalmente, al rey de España (Folch, 2008, 47).

Mientras tanto, en 1580, Felipe II había accedido al trono de Portugal. El gobernador filipino envió al jesuita Alonso Sánchez como embajador para conseguir la sumisión de Macao al nuevo rey. Tal decisión se basaba en que Sánchez era jesuita, al igual que los religiosos de Macao. El barco que llevaba a Alonso Sánchez no llegó directamente a Macao, sino que arribó antes a Cantón, donde se entrevistó con Michele Ruggieri. El *dutang* o virrey chino ordenó la detención de la expedición en Cantón. Finalmente, dejó seguir a Macao a los cuatro religiosos de la embajada (dos jesuitas y dos franciscanos), pero los veintidós civiles tuvieron que quedarse en Cantón retenidos. Mientras Sánchez estaba en Macao, las autoridades chinas se enteraron de la unión dinástica, que no había sido comunicada por el jesuita a los chinos. Alonso Sánchez huyó de Macao para evitar la persecución de las autoridades chinas, tomó un barco

28 En el Archivo General de la Nación (AGN) de México, existe un documento del 27 de mayo de 1582 titulado *Al virrey de Nueva España, para que venda las cosas que en principio se habían destinado al rey de China* (AGN, ramo 100, *Cédulas reales*, vol. 2, exp. 89, foja 33). En ese documento se encuentra la orden para que el virrey novohispano vendiera los presentes destinados al emperador chino.

portugués hacia Japón, pero este naufragó frente a las costas de Taiwán, donde los viajeros permanecieron durante varias semanas. En octubre de 1582, al volver a Macao, Sánchez se enteró de que en Cantón se encontraba detenido un contingente de franciscanos, liderados por Jerónimo de Burgos, que habían intentado establecerse en China (Ollé, 2002, 97-114).

El *ouvidor* de Macao, Matías Panela, fue a Zhaoqing para negociar con las autoridades chinas, con tan buena fortuna que, a pesar de la peligrosa situación que todos esos acontecimientos colocaban sobre el enclave portugués de Macao, Panela consiguió que fueran liberados los diecisiete franciscanos y los veintidós seglares retenidos en Cantón, así como un permiso para un establecimiento permanente para los jesuitas en China. En diciembre de 1582, los macaenses juraron fidelidad a su nuevo rey, Felipe I de Portugal, pero pidieron que las autoridades españolas de Manila evitaran más viajes y misiones a China. El 27 de marzo de 1583, Alonso Sánchez llegó a Manila, tras algo más de un año de periplo. Su viaje sin duda fue determinante para el plan de conquista del jesuita español. Como explica Manel Ollé:

En la relación que redactó Alonso Sánchez tras su primer viaje a China se apuntaba de forma explícita la tesis de la imposibilidad de predicar el evangelio en China sin un apoyo militar, argumentaba la legitimidad de esta empresa bélico-religiosa, abogaba por la conquista e hispanización efectiva de China, y exponía las riquezas que se podrían sacar y las facilidades estratégico-logísticas con las cuales la empresa de China se podría llevar a término (Ollé, 2002, 121-122).

Todos estos movimientos de los españoles de las Filipinas en sus aspiraciones hacia China, y en particular la actuación de Alonso Sánchez, tuvieron una consecuencia que influiría mucho en el acceso de los misioneros de las órdenes mendicantes a los países de Asia Oriental durante los siguientes años. Alessandro Valignano estaba cada vez más convencido de los peligros de la llegada incontrolada de frailes a las costas de China y Japón. En un momento en el que Matteo Ricci y sus compañeros estaban iniciando, con grandes esfuerzos, su andadura en China, las disputas entre jesuitas y mendicantes por una parte, y entre españoles y portugueses por otra, ponían en peligro la continuidad de la empresa jesuítica en China, y también en Japón. Valignano solicitó repetidamente al Papa que prohibiera la entrada a Japón y a China de cualquier misionero que no fuera jesuita. Finalmente, en enero de 1585, el Papa Gregorio XIII emitió el breve *Ex Pastoralis Officio*, por el que se prohibía, bajo pena de excomunión, el paso de religiosos mendicantes a Japón y China

(Barrón, 2009, 169)²⁹.

Para poder entender las pretensiones sobre China a nivel militar y religioso, hay que tener en cuenta la crisis económica, religiosa y social que estaba pasando la colonia española en el archipiélago. En los años setenta del siglo XVI, se había roto el consenso entre los españoles afincados en las Filipinas, llevando a la colonia a una situación cercana al desastre (Alonso, 2008, 80-82). El punto álgido ocurrió cuando, en 1575, los agustinos decidieron negar la confesión y la absolución a los encomenderos que no proporcionaban instrucción religiosa a los indígenas. En un mundo marcado por lo religioso, esto constituía un enorme problema no solo personal, sino también social. El consenso se volvió a recuperar a partir de la celebración del *Sínodo de Manila*, que tuvo lugar entre 1581 y 1586. Este evento, que consistió en un conjunto de varias reuniones de todos los implicados, tuvo una gran importancia para el futuro del archipiélago, ya que fijó el marco de relaciones de indígenas, encomenderos y religiosos. La tercera de esas juntas, en la primavera de 1583, se centró en la empresa de China, discutiéndose la legitimidad o no del rey de España para conquistar el país asiático. El momento coincidió con la vuelta de Alonso Sánchez de su accidentado viaje a China y con uno de los momentos más críticos de los españoles en Manila. Hubo una plaga de langostas, un incendio en el Parián de Manila el 30 de enero de ese año, otro incendio que destruyó completamente la ciudad un mes después, y la interrupción del viaje de los galeones durante un tiempo, por causas climáticas y por motines de la tripulación (Ollé, 2002, 28). Es lógico que dentro de esa discusión general sobre la situación de los españoles en las Filipinas tuvieran un lugar los planes de conquista de China, como una especie de “huida hacia adelante”, como proyecto futuro que alimentaba el afán de riquezas de los conquistadores y el objetivo de evangelizar el país más poblado conocido por los religiosos.

La reunión dedicada al tema de China intentaba dar pruebas legitimadoras para la realización de una guerra justa. Fue el obispo de Manila, Domingo de Salazar, quien dio esa legitimación jurídico-teológica. Salazar hizo un cuestionario

29 Este breve papal influyó en el acercamiento a los dos países asiáticos de los frailes que llegaban por vía de la Nueva España y las Filipinas. Durante años los mendicantes intentaron que se derogara el breve de Gregorio XIII. El 12 de diciembre de 1600, el Papa Clemente VIII emitió el breve *Onerosa Pastoralis Officii*, por el que se permitía a los misioneros de cualquier orden ir a Japón, y por tanto derogaba el breve papal de 1585. Sin embargo, como se consideraba que Japón estaba en el ámbito del *Padroado* portugués, se permitía la entrada en ese país solo a los religiosos que llegaban por Goa y Macao. En el caso de China el asunto todavía estaba más claro, ya que el gigante asiático está al oeste de Japón y por tanto se encuentra más claramente en la demarcación portuguesa según el tratado de Tordesillas. Varios años después, en junio de 1608, el Papa Pablo V revocaría todos los breves anteriores, a partir de entonces, cualquier misionero podría ir a Japón, independientemente de la orden a la que perteneciera o de la ruta que hubiera seguido para llegar a Asia Oriental (Barrón, 2009, 272). Sin embargo, en aquellos momentos, le quedaban pocas décadas de vida a la misión cristiana de Japón. Sería China la que tomaría el relevo. A partir de los años treinta del siglo XVII, los dominicos y los franciscanos llegados por la Nueva España y Filipinas empezarían a contar con misiones permanentes en el imperio chino.

de dieciocho preguntas a ocho seculares (soldados y marineros) que habían estado en China. En la discusión fueron determinantes las ideas del también dominico Francisco de Vitoria sobre el tema, según las cuales la guerra es justa si es la respuesta a un acto previo injusto. Salazar había estudiado leyes en Salamanca mientras Vitoria enseñaba en esa ciudad. Las discusiones se basaban en las presuntas injurias infligidas por los chinos, al impedir la entrada y la predicación libre en el imperio Ming. Los diferentes estamentos de Manila coincidieron en hacer avanzar la empresa de China (Ollé, 2002, 129-132).

Sin embargo, en pocos meses se pasó de considerar la vía militar como la única posibilidad, a intentar una embajada al emperador Wanli por medio de los jesuitas Michele Ruggieri y Matteo Ricci, ya establecidos en Zhaoqing. Ese plan de embajada se dio en 1584 y en principio no invalidaba los proyectos de conquista de la junta de 1583. En parte, al tratar de involucrar a estos jesuitas italianos, los españoles intentaban saltarse a los portugueses de Macao. A partir de este momento, y con la vía positiva que abría el establecimiento de los jesuitas en suelo chino, el obispo Salazar empezó a oponerse a la conquista de China, invalidando las conclusiones de la junta de 1583. El factor real Juan Bautista Román, junto con Alonso Sánchez, fueron a Macao con idea de penetrar en el imperio. Sin embargo, los portugueses de Macao presionaron y la embajada no tuvo lugar. A raíz de esto, se reactivaron los planes de conquista. En 1586, se realizó una reunión (las juntas generales de todos los estados de las islas Filipinas), que dio lugar a varios documentos. El principal, el *Memorial general*, contaba con un documento separado, como un anexo, llamado *De la entrada de la China en particular*, atribuido, por supuesto, a Alonso Sánchez. Este documento se centraba en el aspecto estrictamente militar del plan de conquista de China y en los beneficios económicos que se podían obtener (Ollé, 2002, 171-172). El número de soldados necesarios para llevar a cabo la empresa de China había ido aumentando en cada plan. En este último proyecto, ya se requerían más de veinte mil.

Para dar a conocer este plan de conquista a Felipe II, el propio Alonso Sánchez se trasladó a la Nueva España y de allí a España. Alonso Sánchez partió de Cavite el 28 de junio de 1586. Para entonces, los planes de conquista de China por las armas tenían ya la clara oposición de los jesuitas. Este desacuerdo pasó desde los religiosos establecidos en Zhaoqing (Ruggieri y Ricci) al visitador Valignano y al Prepósito General de la Compañía, Claudio Acquaviva. Todos ellos comprendían que un intento de entrada en el imperio Ming por medio de las armas terminaría con la incipiente misión jesuítica en el país. Acquaviva intentó detener a Alonso Sánchez antes de llegar a Madrid, pero como al mismo tiempo no deseaba enemistarse con Felipe II, encontró una forma de sabotear la misión, nombrando un superior inmediato de Alonso Sánchez que

supervisase su embajada ante la corte. José de Acosta fue la persona elegida. El general de los jesuitas quería que Acosta argumentase ante el rey de España la inconveniencia e ilegitimidad de la conquista de China. De hecho, Acosta era una persona que estaba totalmente en contra del proyecto bélico propuesto por los filipinos. Había escrito textos que se oponían frontalmente a la empresa de China, basados en el pensamiento jurídico-teológico de Salamanca³⁰. Por eso, su nombramiento significaba una desautorización explícita del plan de Alonso Sánchez por parte de la cúpula jesuítica.

Alonso Sánchez llegó a Sanlúcar de Barrameda procedente de México en septiembre de 1587. A finales de diciembre tuvo la primera audiencia con Felipe II. Siguiendo las órdenes de sus superiores, en su conversación dejó de lado la cuestión de la conquista de China, pero se las arregló para dar al rey el memorial *De la entrada de China en particular* (Ollé, 2002, 199). Pasaron tres meses sin respuesta. En marzo de 1588, se creó una junta específica para estudiar los despachos y memoriales llevados por Alonso Sánchez. En esa junta había miembros influyentes de la corte y cuatro miembros del Consejo de Guerra. Las deliberaciones tuvieron lugar entre marzo y julio de 1588, momento que coincidió con el clímax de la empresa de Inglaterra, que terminaría, como es bien conocido, con el desastre de la Armada Invencible.

En esos momentos, el jesuita no solo tenía la oposición de los superiores de la Compañía de Jesús, sino que incluso había perdido la legitimidad como embajador de la junta filipina que le había enviado a España. En la primera mitad de 1587, se habían presentado ante la corte dos propuestas para enviar un gran número de misioneros a China. El franciscano Jerónimo de Burgos pensaba dirigir nada menos que a cien frailes de su orden en dirección a China, y el dominico Juan Volante lideraba un contingente de sesenta miembros de la Orden de Predicadores con el mismo destino. Sánchez presionó para detener esas misiones. Jerónimo de Burgos y Juan Volante se quejaron ante la actitud del jesuita y este último envió varios documentos a la junta que estaba estudiando los asuntos de Filipinas, lo cual llevó a la decisión de celebrar un debate sobre la espinosa cuestión de la relación entre la predicación y la fuerza militar. Burgos y Volante escribieron al obispo de Manila, Domingo de Salazar, el cual, enojado, se desmarcó totalmente de las ideas de Alonso Sánchez sobre la conquista de China por las armas, llegando a desautorizar, como procurador de las juntas generales de todos los estados de las islas Filipinas, la actuación de Sánchez ante la corte, aduciendo que en algunos puntos el jesuita se había

30 José de Acosta contaba con ciertos conocimientos sobre China a partir de los relatos de otros religiosos. En 1590, se publicaría en Sevilla su monumental obra *Historia natural y moral de las Indias*. En ella hizo algunas referencias a China, especialmente sobre la lengua y escritura del idioma chino y sobre sus escuelas mayores y universidades (Busquets, 2008, 279-280).

manifestado a título personal, y no según los acuerdos de las juntas filipinas de 1586 (Ollé, 2002, 216-220).

Las deliberaciones de la junta creada para estudiar los asuntos de Filipinas y China se llevaron a cabo mientras partía de Lisboa, en mayo de 1588, la escuadra contra Inglaterra. El famoso desastre de la Armada Invencible, ocurrido en agosto de ese año, coincidió con el final de las deliberaciones de la junta, y la visita de Alonso Sánchez a Felipe II en El Escorial, con el momento en el que el rey conocía las primeras noticias de la derrota ante Inglaterra. Sin duda, el momento tan poco propicio ayudó a que el jesuita no insistiera en el plan de conquista de China por las armas, que de esta forma quedó prácticamente muerto y enterrado.

Epílogo: La opción pacífica y el Galeón de Manila

Es probable que la incorporación de Portugal y sus dominios a la Corona bajo Felipe II influyera en que decayera el interés de tener un enclave español en la costa china (Ostolaza, 2006, 195). Al fin y al cabo, los portugueses contaban con Macao desde hacía unas décadas. Por otra parte, la presencia de los comerciantes chinos se iba haciendo cada vez más presente en Manila, fue gracias a esto que se convirtió en un puerto chino de ultramar. Unas décadas después de los hechos que he relatado, con el establecimiento de la ruta estable del Galeón de Manila, las pretensiones españolas para entrar en China simplemente dejaron de tener sentido.

A partir de la década de los ochenta del siglo XVI, los dos estados ibéricos unieron sus esfuerzos al quedar bajo la hegemonía del mismo rey, Felipe I de Portugal y de Aragón y II de Castilla. Los objetivos de los españoles en Asia Oriental cambiarían, y se intentaría la creación (o ampliación) de un imperio asiático, paralelo al americano (Alonso, 2009, 31). El primer lugar que había interesado a los españoles de Manila era la isla de Borneo, algunos de cuyos sultanatos tenían un papel destacado en el control de las rutas comerciales de toda la región. En julio de 1574, el gobernador interino Guido de Lavezares había enviado dos cartas al rey para proponer una acción militar con el objetivo de establecer una colonia orientada al comercio en la isla de Borneo (Ollé, 2000, 94). Sería sin embargo su sucesor, Francisco de Sande, quien aprovecharía una situación circunstancial para lanzar una expedición en 1578. Los ojos de los españoles se pusieron en otros países del sureste de Asia, como Camboya o Siam. Sin embargo, serían de nuevo las preciadas islas de la Especiería donde ese deseo imperialista tendría una mayor continuidad. De

esta manera, tras el fracaso por conquistar China por las armas, los planes españoles de intervención en el sureste asiático todavía tendrían un capítulo destacado a principios del siglo XVII, en las Molucas³¹.

¿Se puede hablar de fracaso en las expectativas españolas para conquistar China por las armas a finales del siglo XVI? Sí y no. Es evidente que nunca se concretó ninguno de los planes militares de penetración en el imperio chino. Ni siquiera se intentó. Sin embargo, sí se consiguieron los dos objetivos que, en el fondo, se habían propuesto los españoles de la Nueva España y de Filipinas. Por una parte, los misioneros católicos lograron su objetivo de establecer misiones permanentes en China; los jesuitas desde Macao a finales del siglo XVI y los dominicos y franciscanos desde las Filipinas ya en la década de los treinta del siglo siguiente. Las razones por las que la penetración del catolicismo no tuvo éxito en China constituyen un tema que excede por mucho a las pretensiones de este artículo. Por otra parte, existía el objetivo económico. Ese sí, se podría afirmar que se llevó a cabo de manera totalmente satisfactoria. Durante más de dos siglos, el Galeón de Manila (o Nao de China) surcó el Océano Pacífico, uniendo los puertos de Acapulco y Manila y poniendo en contacto de esta forma a la Nueva España y, por extensión, a los españoles peninsulares, con las ricas mercaderías procedentes no solo de China, sino también de Japón, la India, y los diversos reinos del sureste asiático. Finalmente, el contacto entre España y el imperio chino existió, permitiendo, siquiera parcialmente, que se consiguieran los sueños de los que, como Diego García de Palacio o Alonso Sánchez, imaginaron alguna vez la conquista de China por las armas.

Bibliografía

- Alonso, Luis. (2008). Martín de Rada en el laberinto asiático. *Revista Huarte de San Juan, Geografía e Historia*, 15, 77-89.
- Alonso, Luis. (2009). *El costo del imperio asiático. La formación colonial de las islas Filipinas bajo dominio español, 1565-1800*. México: Instituto Mora y La Coruña: Universidad de la Coruña.
- Arróniz, Othón. (1980). *El despertar científico en América: la vida de Diego García de Palacio*. México: Universidad Autónoma Metropolitana.

31 Los españoles tomaron control de las islas Molucas en 1606 y permanecieron allí durante varias décadas. Esta aventura se puede considerar como un gran fracaso de la política imperialista española, ya que exigió enormes esfuerzos a la Corona y no se consiguieron los objetivos deseados, ni a nivel económico, ni religioso. Este episodio histórico tan poco conocido ha sido estudiado por Jean-Noel Sánchez (2009).

- Barandica, Luis Abraham. (2012). Andrés de Urdaneta en la Nueva España (1538-1568). En Barrón, Cristina. (Ed.). *Urdaneta novohispano. La inserción del mundo hispano en Asia*. México: Universidad Iberoamericana.
- Barrón, Cristina. (2009). *Jesuitas y mendicantes: dos proyectos de cristianización de Japón, 1549-1639*. Tesis de doctorado en Historia, Universidad Iberoamericana, México.
- Barrón, Cristina. (Ed.). (2012). *Urdaneta novohispano. La inserción del mundo hispano en Asia*. México: Universidad Iberoamericana.
- Bernabéu, Salvador. (1992). *El Pacífico Ilustrado: Del lago español a las grandes expediciones*. Madrid: MAPFRE.
- Bernal, Rafael. (1965). *México en Filipinas*. México: Universidad Nacional Autónoma de México.
- Bernard, Henri. (1933). *Aux portes de la Chine. Les Missionnaires du Seizième Siècle. 1514-1588*. Tientsin: Hautes Études.
- Brockey, Liam. (2007). *Journey to the East. The Jesuit Mission to China, 1579-1724*. Cambridge: Harvard University Press.
- Busquets, Anna. (2008). Un siglo de noticias españolas sobre China: entre González de Mendoza (1585) y Fernández de Navarrete (1676). En San Ginés, Pedro. (Ed.). *Nuevas perspectivas de investigación sobre Asia Pacífico*. Granada: Universidad de Granada.
- Cabrero, Leoncio. (1987). *Andrés de Urdaneta*. Madrid: Historia 16 y Quorum.
- Cabrero, Leoncio. (2009). Alegría, tristeza y ansiedad en la travesía del Galeón de Manila por el Océano Pacífico. En Truchuelo, Susana. (Ed.). *Andrés de Urdaneta: un hombre moderno*. Ordizia: Ayuntamiento de Ordizia.
- Cervera, José Antonio. (2008). Martín de Rada (1533-1578) y su trabajo como científico en Filipinas. *Revista Huarte de San Juan, Geografía e Historia*, 15, 65-75.
- Cervera, José Antonio. (2013). *Tras el sueño de China. Agustinos y dominicos en Asia Oriental a finales del siglo XVI*. Madrid: Plaza y Valdés.
- Chaunu, Pierre. (1974). *Las Filipinas y el Pacífico de los Ibéricos. Siglos XVI-XVII-XVIII. (Estadísticas y Tablas)*. México: Instituto Mexicano de Comercio Exterior.
- Cortés, Hernán. (2011). *Cartas de Relación*. Barcelona: Red Ediciones.

- Cruz, Gemma; Barrón, Cristina; Del Castillo, Andrés y Hernández; Cutberto. (Eds.). (1997). *El Galeón de Manila. Un mar de historias*. México: JGH editores.
- Cuevas, Mariano. (1943). *Monje y marino. La vida y los tiempos de Fray Andrés de Urdaneta*. México: Galatea.
- Cummins, James. (1978). Two Missionary Methods in China: Mendicants and Jesuits. *Archivo Ibero-Americano (Spain)*, 38 (149-152), 33-108.
- De Miguel, José Ramón. (2008). *Urdaneta y su tiempo*. Ordizia: Ayuntamiento de Ordizia.
- Escalante, Pedro Antonio. (2006). El golfo de Fonseca, una historia trascendente. *El Salvador Investiga*, 2 (3), 12-19.
- Folch, Dolors. (2008). Biografía de Fray Martín de Rada". *Revista Huarte de San Juan, Geografía e Historia*, 15, 33-63.
- Garnier, Juan Mario. (2010). *El arte de navegar en la Nueva España*. México: Los libros de Homero.
- Hernández, Mario. (1992). *El mar en la historia de América*. Madrid: MAPFRE.
- Hsia, Florence. (2009). *Sojourners in a strange land. Jesuits and their scientific missions in late imperial China*. Chicago: University of Chicago.
- Kelsey, Harry. (1986). Finding the Way Home: Spanish Exploration of the Round-Trip Route across the Pacific Ocean. *The Western Historical Quarterly*, 17 (2), 145-164.
- Lagos, Ingris y Gómez, Pastor. (2010). Puerto Caballos: nacimiento, evolución y muerte de una quimera transoceánica (1541-1607). *Boletín AFEHC*, 47, Disponible en: http://www.afehc-historia-centroamericana.org/?action=fi_aff&id=2531.
- Lobato, Manuel. (2009). Pájaro sin alas. Acción política de Andrés de Urdaneta y su descripción geo-antropológica de las islas de Maluco". En Truchuelo, Susana. (Ed.). *Andrés de Urdaneta: un hombre moderno*. Ordizia: Ayuntamiento de Ordizia.
- Nowell, Charles. (1962). Arellano versus Urdaneta. *The Pacific Historical Review*, 31 (2), 111-120.
- Ollé, Manel. (2000). *La invención de China. Percepciones y estrategias filipinas respecto a China durante el siglo XVI*. Wiesbaden: Harrassowitz Verlag.
- Ollé, Manel. (2002). *La empresa de China. De la Armada Invencible al Galeón de Manila*. Barcelona: Acantilado.

- Ollé, Manel. (2008). 300 años de relaciones (y percepciones) entre España y China. *Revista Huarte de San Juan, Geografía e Historia*, 15, 91-99.
- Ostolaza, María Isabel. (2006). Fray Martín de Rada, evangelizador, cosmógrafo y embajador en China. *Revista Huarte de San Juan, Geografía e Historia*, 13, 177-198.
- Rodríguez, Isacio. (1978). *Historia de la Provincia Agustiniense del Smo. Nombre de Jesús de Filipinas*. Manila: Arnoldus Press.
- Rodríguez, Isacio. (2009). Andrés de Urdaneta, agustino, 500 años del descubridor del tornaviaje. En Truchuelo, Susana. (Ed.). *Andrés de Urdaneta: un hombre moderno*. Ordizia: Ayuntamiento de Ordizia.
- Rodríguez, Isacio y Álvarez, Jesús. (1992). *Andrés de Urdaneta, Agustino. En carreta sobre el Pacífico*. Valladolid: Estudio Agustiniense.
- Rodríguez-Sala, María Luisa. (1994). *Raíces de la Cultura Científica Nacional. Los primeros personajes en la Nueva España, siglo XVI*. México: CONACYT y Chromatos.
- Rumeu, Antonio. (1992). *El Tratado de Tordesillas*. Madrid: MAPFRE.
- Sánchez, Jean-Noel. (2009). Tiempos Malucos. España y sus Islas de las Especies, 1565-1663. En Truchuelo, Susana. (Ed.). *Andrés de Urdaneta: un hombre moderno*. Ordizia: Ayuntamiento de Ordizia.
- Schurz, William. (1939). *The Manila Galleon*. New York: E.P. Dutton & Co.
- Truchuelo, Susana. (Ed.). (2009). *Andrés de Urdaneta: un hombre moderno*. Ordizia: Ayuntamiento de Ordizia.
- Veríssimo, Joaquim. (1992). *Portugal en el Mundo*. Madrid: MAPFRE.
- Yuste, Carmen. (2007). *Emporios transpacíficos. Comerciantes mexicanos en Manila, 1710-1815*. México: Universidad Nacional Autónoma de México.
- Yuste, Carmen. (2012). El dinamismo rutinario de la carrera transpacífica. En Barrón, Cristina. (Ed.). *Urdaneta novohispano. La inserción del mundo hispano en Asia*. México: Universidad Iberoamericana.